

# O Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - AGOSTO 2026 - ANO 19 - Nº 200

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



A união de esforços para  
salvar vidas no trânsito  
Palavra do Presidente - PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



E O TRÂNSITO,  
CANDIDATO?  
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



“Semana Nacional  
do Trânsito”  
PÁGINA 7

**Brasil precisa  
investir R\$ 2,03  
trilhões em  
transporte para  
superar gargalos,  
diz CNT**

PÁGINA 6

## ELEIÇÕES GERAIS E O TRÂNSITO, CANDIDATO?



*Faltam dois meses para as eleições gerais. Os candidatos falam de economia, saúde, segurança, emprego, educação, impostos, inflação, corrupção. Fazem promessas, apresentam números, percorrem cidades, distribuem abraços e gravam vídeos. Há um assunto, porém, que quase não aparece. Pode ser porque não dê votos ou porque, de tão presente, nos acostumamos com ele. Pior seria admitir que milhares de brasileiros mortos todos os anos já passaram a fazer parte da paisagem. Estamos falando do trânsito.* (Página 5 - Artigo José Roberto Dias).

**Abandono de  
animais pode  
levar à suspensão  
da CNH;  
entenda o que foi  
aprovado**

PÁGINA 11

### O TRÂNSITO E A POLÍTICA



Em entrevista exclusiva ao  
Jornal O Monatran, o deputado  
Mário Motta fala sobre  
segurança viária, educação para  
o trânsito e o papel da política  
na preservação de vidas.  
Páginas 8 e 9

**KOERICH**  
Gente Boa. Gente Nossa.

**USE O CINTO DE SEGURANÇA.**



CIRCULAÇÃO  
EXCLUSIVA DE  
BICICLETAS



PROIBIDO  
ESTACIONAR



PROIBIDO  
TRÂNSITO DE  
PEDESTRES

## EDITORIAL

## Excesso de confiança

Confiar na própria capacidade de dirigir é importante. O problema começa quando confiança vira excesso de segurança e faz o motorista acreditar que acidentes acontecem apenas com os outros. No Brasil, essa ilusão cobra um preço brutal: **mais de 37 mil pessoas morrem todos os anos no trânsito**, enquanto centenas de milhares sobrevivem com lesões e sequelas permanentes. São vidas interrompidas, famílias destruídas e pessoas que têm sua rotina e seus projetos transformados para sempre. Não estamos falando apenas de acidentes, mas de uma violência cotidiana que o país parece ter aprendido a aceitar.

Um estudo internacional revela uma contradição preocupante: **motoristas brasileiros estão entre os mais confiantes do mundo**, apesar dos enormes desafios da segurança viária. Sentir-se seguro ao volante, porém, não significa necessariamente dirigir com segurança. A experiência pode criar uma falsa sensação de domínio. Quem percorreu milhares de quilômetros sem acidentes pode acreditar que conhece todos os riscos da estrada. Mas o fato de nada ter acontecido até hoje não significa que nada acontecerá amanhã.

Nas rodovias, uma única decisão errada pode transformar uma viagem em tragédia. Uma ultrapassagem mal calculada, velocidade excessiva, falta de distância ou uma simples distração podem ter consequências irreversíveis. E existem ainda os fatores imprevisíveis: chuva, neblina, animais na pista, buracos e erros de outros motoristas. **A estrada não reconhece experiência ou autoconfiança.** Quando o imprevisto aparece, poucos segundos podem separar uma viagem tranquila de uma vida perdida ou permanentemente transformada.

A tecnologia trouxe avanços importantes, com sistemas de frenagem automática, alertas de colisão, controle de estabilidade e outros recursos de segurança. Mas nenhum deles torna o motorista invulnerável. Esses sistemas são auxiliares, não substitutos da

atenção humana. Chuva, baixa visibilidade, obstáculos e mudanças repentinas nas condições da pista continuam exigindo julgamento e decisões. **O carro pode ajudar a evitar o erro, mas quem está ao volante continua responsável.**

Para quem trabalha diariamente ao volante, experiência é valiosa, mas não pode virar acomodação. Quanto mais quilômetros percorridos, maior deveria ser a consciência sobre os riscos. O motorista realmente experiente sabe quando reduzir, manter distância, esperar ou desistir de uma manobra. **A verdadeira habilidade não está em levar o veículo ao limite, mas em saber não chegar a ele.**

Também precisamos abandonar a ideia de que dirigir bem significa apenas controlar o automóvel. Dirigir bem é antecipar riscos, respeitar limites, adaptar a velocidade e entender que outros usuários da via podem cometer erros. Segurança no trânsito depende tanto da habilidade individual quanto da capacidade de lidar com a imprevisibilidade.

O Brasil não pode tratar **mais de 37 mil mortes por ano** como uma consequência inevitável do trânsito. Tampouco pode ignorar as centenas de milhares de pessoas que sobrevivem com sequelas físicas e emocionais. Cada número representa uma pessoa e uma família que terão suas vidas modificadas. Educação, capacitação, fiscalização, infraestrutura e tecnologia são essenciais, mas precisam ser acompanhadas por uma mudança de comportamento.

No fim, talvez o verdadeiro bom motorista seja aquele que nunca acredita estar acima do risco. **Confiança precisa vir acompanhada de humildade para reconhecer limites.** Tecnologia pode ajudar, experiência pode ensinar e fiscalização pode punir, mas a decisão continua sendo humana. Nas rodovias, chegar bem ao destino deve ser sempre mais importante do que provar habilidade ao volante. **Reconhecer o risco não é sinal de medo. É responsabilidade.**

## NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



## VIRALIZOU NAS REDES



Um caminhoneiro de 20 anos foi abordado pela Polícia Militar em Jaraguá do Sul, em Santa Catarina, após os agentes suspeitarem que uma criança estaria dirigindo o veículo. Gabriel Allan Rodrigues, que tem 1,60 metro de altura, voz aguda e traços infantis, apresentou a CNH e comprovou que estava devidamente habilitado. O episódio foi registrado em vídeo e viralizou nas redes sociais.

## FLAGRANTE

Uma discussão de trânsito em um semáforo de Florianópolis terminou em agressão e atropelamento. Segundo imagens que circulam nas redes sociais, o motorista de um Renault Kwid desceu do veículo e deu um soco em um motociclista, que reagiu atingindo o vidro do carro com o capacete. Em seguida, o condutor acelerou e atropelou o motociclista, que, apesar do impacto, conseguiu se levantar. O motivo da discussão não foi esclarecido e, até o momento, não há confirmação de registro de ocorrência policial sobre o caso.



## 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](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://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 Anunciação

## Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

## Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

## Redatora:

Ellen Bruehmueller

Registro Profissional nº 139/MS - DRT

## Distribuição: Gratuita

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

## ESPAÇO DO PRESIDENTE

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

# A união de esforços para salvar vidas no trânsito

Agosto foi um mês especialmente importante para o MONATRAN. Ao longo das últimas semanas, tive a oportunidade de realizar três visitas institucionais que, embora tenham ocorrido em ambientes diferentes, tiveram um ponto em comum: a certeza de que **a segurança no trânsito exige união de esforços**. Estive com o deputado estadual Mário Motta, visitei a Delegacia da Polícia Rodoviária Federal em São José e estive com o novo presidente do Detran/SC, general Ricardo Miranda Aversa. Em cada encontro, encontrei disposição para dialogar e buscar caminhos que possam contribuir para um trânsito mais seguro.

No gabinete do deputado Mário Motta, conversamos sobre o papel do Poder Legislativo na construção de políticas públicas permanentes para a segurança viária. Mais de 37 mil brasileiros morrem todos os anos no trânsito e centenas de milhares sobrevivem com lesões e sequelas permanentes. Diante de números tão graves, não podemos aceitar que a questão seja lembrada apenas em campanhas ou períodos específicos. Segurança no trânsito precisa fazer parte da agenda política de forma permanente, com planejamento, recursos, fiscalização e, principalmente, investimento em educação.

Na Polícia Rodoviária Federal, a conversa com o novo chefe da Delegacia de São José, Daniel Catunda, mostrou novamente a importância da integração entre as forças que atuam na fiscalização e na prevenção. A troca de experiências entre a PRF e a Polícia Militar Rodoviária, inclusive no uso de novas tecnologias, demonstra que quando instituições compartilham conhecimento e trabalham de forma coordenada, quem ganha é a sociedade. Também falamos sobre educação para o trânsito e sobre a importância de aproximar as forças de segurança das crianças e dos jovens, formando desde cedo uma cultura de respeito à vida.

No Detran/SC, encontrei no general Ricardo Miranda Aversa uma característica que considero fundamental para o momento que o trânsito catarinense atravessa: **experiência aliada à capacidade de gestão e decisão**. Esta é a segunda vez que o general assume a presidência do órgão. Sua trajetória de 37 anos no Exército Brasileiro, com experiência em planejamento, logística, gestão e liderança, além de sua passagem anterior pelo próprio Detran/SC, lhe proporciona uma visão ampla dos desafios que precisam ser enfrentados. Não se trata, portanto, de alguém que está chegando para conhecer a estrutura. Ele já conhece o órgão, seus desafios e as dificuldades de transformar planejamento em ações concretas.

Essa experiência já se traduz em ações concretas. Entre as primeiras medidas, está a **Portaria Normativa nº 11/2026**, que padroniza e dá maior segurança aos exames práticos de direção. O general também trabalha em uma nova portaria para garantir **isonomia na fiscalização dos instrutores autônomos**, com mecanismos como a biometria. A necessidade desse controle já ficou evidente com **três suspensões cautelares de instrutores que não estavam presentes durante aulas registradas**, demonstrando que segurança e fiscalização precisam caminhar juntas.

Também conversamos sobre os impactos das recentes mudanças no modelo de habilitação e manifestei minha preocupação com a retirada da obrigatoriedade das autoescolas. Defendo a modernização e a redução do custo da CNH, mas não acredito que isso deva acontecer às custas da qualidade da formação. Se o objetivo é ampliar o acesso, precisamos discutir alternativas como a CNH Social e programas que permitam ao cidadão de baixa renda obter sua habilitação com uma formação adequada. **Facilitar o acesso à carteira de motorista não pode significar facilitar o caminho para que pessoas despreparadas cheguem às ruas e rodovias.**

As três visitas de agosto reforçaram em mim uma convicção que o MONATRAN carrega há muitos anos: **ninguém salva vidas sozinho**. O Legislativo tem seu papel. O Executivo tem suas responsabilidades. Detran, PRF, polícias, municípios, educadores, instrutores, entidades da sociedade civil e empresas também têm suas atribuições. Quando cada um trabalha isoladamente, avançamos pouco. Quando compartilhamos informações, experiências, responsabilidades e objetivos, criamos condições reais para mudar uma realidade que ainda ceifa milhares de vidas todos os anos.

Por isso, considero que mais importante do que as portas que conseguimos abrir é a capacidade de mantê-las abertas. O MONATRAN continuará buscando o diálogo com aqueles que têm poder de decisão e, principalmente, com aqueles que estão dispostos a colocar a **preservação da vida acima de interesses individuais ou corporativos**. As três agendas de agosto mostraram que existem pessoas e instituições dispostas a trabalhar nessa direção. Cabe a nós aproximá-las, somar esforços e transformar boas iniciativas em políticas permanentes. O trânsito não precisa de ações isoladas. **Precisa de união, continuidade e coragem para fazer diferente.**

## GOLPE DA FALSA MULTA NO PARAGUAI

Brasileiros que viajam de carro ao Paraguai devem ficar atentos ao golpe da falsa multa de trânsito. A Prefeitura de Ciudad del Este alertou que criminosos estão enviando mensagens por SMS sobre supostas infrações, acompanhadas de links para consulta ou pagamento. O município reforça que não envia multas por SMS nem solicita pagamentos por links e orienta os motoristas a utilizarem somente os canais oficiais.



## ALERTA WAZE

O Waze passou a emitir alertas automáticos para motoristas que se aproximam de escolas localizadas às margens de rodovias federais (BRs). A iniciativa busca reforçar a atenção dos condutores nesses trechos, contribuindo para a redução da velocidade e para mais segurança no trânsito, especialmente para estudantes e comunidades escolares.



## Contran muda regra para telas dentro dos carros; veja o que passa a ser permitido

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) alterou as regras para equipamentos que exibem imagens dentro dos veículos. A mudança está prevista na Resolução nº 1.030/2026, que atualiza as normas estabelecidas anteriormente para equipamentos destinados ao entretenimento. A medida acompanha a evolução dos veículos, que passaram a contar com centrais multimídia e diversas telas no interior.

A principal novidade é a possibilidade de instalação de telas na parte dianteira do veículo para que os passageiros possam assistir a conteúdos enquanto o carro está em movimento. No entanto, existe uma condição fundamental: **as imagens exibidas não podem ficar visíveis para o motorista**, evitando que o equipamento provoque distração durante a condução.

A nova regulamentação também permite equipamentos que possuam mecanismos capazes de interromper automaticamente a exibição de imagens destinadas ao entretenimento quando o veículo estiver em movimento. Outra possibilidade é que a tela seja automaticamente direcionada para uma função de informação ou auxílio à orientação do condutor.

Com isso, a regra busca diferenciar o uso das telas pelos passageiros daquele destinado ao motorista. O objetivo é permitir que os ocupantes tenham acesso a recursos de entretenimento sem comprometer a atenção de quem está dirigindo. A tecnologia utilizada no veículo, portanto, deverá impedir que o conteúdo destinado aos passageiros interfira na condução.

A resolução modifica as regras que estavam em vigor desde 2007 e procura adequar a legislação à realidade dos veículos atuais. Muitos modelos novos já saem de fábrica com grandes telas, sistemas multimídia e equipamentos destinados a diferentes funções, tornando necessária uma atualização das normas para acompanhar essas tecnologias.

Apesar da flexibilização, a segurança continua sendo o principal critério. O motorista não poderá utilizar ou visualizar conteúdos de entretenimento enquanto estiver conduzindo o veículo. As telas instaladas na parte dianteira deverão obedecer aos mecanismos previstos na regulamentação para evitar que as imagens se tornem uma fonte de distração.

A mudança representa uma adaptação da legislação às novas tecnologias presentes nos automóveis. Na prática, os passageiros poderão ter maior liberdade para utilizar telas de entretenimento, desde que o sistema seja desenvolvido de maneira a impedir que o motorista tenha acesso visual ao conteúdo durante o deslocamento.

A Resolução nº 1.030/2026, portanto, não libera indiscriminadamente o uso de telas dentro dos carros. Ela estabelece condições para que esses equipamentos possam ser utilizados com segurança, priorizando a atenção do condutor. A regra permite acompanhar a evolução tecnológica dos veículos sem abandonar o princípio de que qualquer equipamento instalado no automóvel deve evitar distrações e preservar a segurança no trânsito.

## FISCALIZAÇÃO DA LEI SECA MUDA: novo teste poderá detectar drogas em motoristas

As regras para a fiscalização da chamada Lei Seca mudaram no Brasil. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicou a Resolução nº 1.031/2026, que estabelece novos procedimentos para identificar motoristas sob influência de álcool ou de outras substâncias psicoativas. A nova regulamentação já está em vigor e substitui a Resolução nº 432/2013, que estabelecia as principais regras de fiscalização há mais de 13 anos.

Entre as principais novidades estão a regulamentação do pré-teste de alcoolemia, novas regras para o reteste do bafômetro e a possibilidade de utilização de equipamentos capazes de detectar outras substâncias psicoativas. A norma também estabelece critérios mais claros para a identificação de sinais de alteração da capacidade psicomotora e modifica procedimentos relacionados à recusa do motorista.

A fiscalização poderá ocorrer mesmo quando o condutor não apresentar sinais aparentes de alteração. Qualquer motorista abordado poderá, a critério do agente, ser submetido aos procedimentos previstos na resolução. Em casos de sinistros de trânsito, com ou sem vítimas, os condutores também deverão passar pelos procedimentos de fiscalização sempre que isso for possível.

Uma das principais mudanças é a ampliação da fiscalização para além do consumo de álcool. Para identificar a presença de outras substâncias psicoativas, poderão ser utilizados equipamentos específicos. A medida busca ampliar os mecanismos de fiscalização e permitir que os agentes identifiquem situações em que o motorista esteja dirigindo sob efeito de substâncias que possam compro-

meter sua capacidade de condução.

Para o álcool, continuam sendo utilizados o etilômetro, conhecido como bafômetro, e a avaliação dos sinais de alteração da capacidade psicomotora. A resolução também regulamenta o pré-teste ou teste passivo de alcoolemia, que poderá ser utilizado como uma forma de triagem durante as operações. Esse procedimento terá caráter orientativo e, isoladamente, não servirá para gerar uma autuação.

A nova regulamentação também estabelece regras para o reteste do etilômetro e padroniza procedimentos relacionados à recusa do motorista. A avaliação dos sinais de alteração da capacidade psicomotora passa a contar com critérios mais definidos, buscando dar maior segurança aos agentes durante a fiscalização e mais uniformidade na aplicação das regras.

Outra determinação importante envolve os sinistros de trânsito que resultem em morte. Nesses casos, deverá ser realizado, sempre que possível, exame capaz de identificar a presença de álcool ou de outras substâncias psicoativas. A medida pretende melhorar a identificação da participação dessas substâncias nos acidentes fatais e contribuir para a produção de dados utilizados nas políticas de segurança viária.

A nova resolução não criou novas infrações nem alterou as penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro. A principal mudança está nos procedimentos de fiscalização e na ampliação dos recursos disponíveis para identificar o uso de álcool e outras substâncias psicoativas. A Resolução nº 1.031/2026 entrou em vigor em 18 de agosto de 2026 e revogou a antiga Resolução nº 432/2013.



JOSÉ ROBERTO DIAS\*



## E O TRÂNSITO, CANDIDATO?

Faltam dois meses para as eleições gerais. Os candidatos falam de economia, saúde, segurança, emprego, educação, impostos, inflação, corrupção. Fazem promessas, apresentam números, percorrem cidades, distribuem abraços e gravam vídeos. Há um assunto, porém, que quase não aparece. Pode ser porque não dê votos ou porque, de tão presente, nos acostumamos com ele. Pior seria admitir que milhares de brasileiros mortos todos os anos já passaram a fazer parte da paisagem. Estou falando do trânsito.

Durante muitos anos ouvi do Professor Dr. Dario Birolini, um dos grandes nomes brasileiros da cirurgia do trauma, uma maneira de encarar essa tragédia que nunca esqueci. O trauma é uma doença, e aquilo que continuamos chamando comodamente de “acidente de trânsito” precisa ser visto como uma moléstia que pode ser estudada, prevenida, tratada e controlada, como se faz com uma epidemia. A palavra acidente ajuda a esconder nossa responsabilidade, porque sugere obra do acaso, fatalidade, alguma coisa que aconteceu porque tinha de acontecer. Mas não há nada de inevitável num motociclista que morre em alta velocidade, num pedestre atropelado sobre a faixa, numa criança morta porque alguém atravessou um sinal vermelho ou numa família destruída por um motorista embriagado. Existem causas perfeitamente identificáveis, comportamentos de risco e omissões que poderiam ser evitadas. E, se podemos identificar as causas, podemos também trabalhar na prevenção.

Os números de acidentes no Brasil deveriam ser suficientes para colocar o assunto no centro da campanha eleitoral. Em 2024, segundo os dados oficiais reportados pelos estados ao Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública, 26.138 pessoas morreram. São 71 mortos por dia. Quase três cidadãos por hora. Enquanto você almoça, trabalha, dorme ou lê este jornal, a conta continua correndo. E não estou falando dos feridos, dos traumas que deixam marcas para toda a vida, das famílias que, de uma hora para outra, precisam reorganizar sua existência para cuidar de alguém que saiu de casa caminhando e voltou numa cadeira de rodas. Também não estou falando apenas dos bilhões consumidos por hospitais, UTIs, cirurgias, reabilitação e Previdência. Por trás de cada número há uma vida interrompida ou profundamente transformada. Estou falando de gente.

É impossível discutir essa realidade hoje sem falar das motocicletas. Elas se tornaram instrumento de trabalho de milhões de brasileiros e são indispensáveis à mobilidade de nossas cidades. O motociclista não pode ser transformado em inimigo. Ao contrário: é justamente porque ele trabalha, sustenta sua família e está muito mais exposto que precisa ser protegido. Mas proteger não significa aceitar a transformação das ruas numa terra sem lei. Em São Paulo, 483 motociclistas morreram em 2024. Foi o maior número já registrado na cidade. Pense nisso: 483 vidas em uma única cidade, em um único ano.

Quem anda diariamente por São Paulo não precisa

de estatística para perceber que alguma coisa saiu do controle. Basta chegar a hora do almoço ou do jantar. A pressão das entregas transforma ruas e avenidas numa disputa contra o relógio. Motos passam entre automóveis, surgem pela direita e pela esquerda, avançam sinais. E agora dividem espaço com bicicletas elétricas e outros equipamentos de mobilidade que chegaram às cidades muito mais rapidamente do que nossa capacidade de os fiscalizar e de educar seus usuários. O silêncio dos veículos elétricos acrescenta outro elemento de risco, especialmente para idosos, crianças e pessoas com deficiência visual. Calçadas, que deveriam ser o último território seguro do pedestre, passaram em muitos lugares a ser disputadas com veículos. Contramão virou atalho. Semáforo parece recomendação. Faixa de pedestres perdeu autoridade. Não, isso não é modernidade. Isso é desordem.

A Avenida Paulista talvez seja o retrato mais doloroso dessa transformação. O cartão-postal da maior cidade brasileira deveria demonstrar civilidade, respeito e convivência entre pedestres, ciclistas, motociclistas, automóveis e transporte coletivo. Em determinados momentos, demonstra justamente o contrário. E o cidadão assiste a infrações cometidas diante dos próprios agentes públicos sem compreender por que a lei deixou de ser lei. Não precisamos inventar outra legislação. Temos um Código de Trânsito Brasileiro. Precisamos fazer com que seja respeitado.

E aqui está uma questão que gostaria de dirigir diretamente aos candidatos que dentro de poucas semanas pedirão nosso voto: qual é o seu projeto para isso? Não quero ouvir apenas que é preciso “educar o motorista”. Essa frase já foi repetida milhares de vezes. Quero saber como o próximo governo pretende reduzir mortes. Que metas assumirá? Como pretende fiscalizar? O que fará pelos motociclistas? Como enfrentará a tragédia das motos utilizadas profissionalmente? Como regulamentará e fiscalizará a nova mobilidade elétrica? Como protegerá o pedestre? Como integrará saúde, educação, engenharia, fiscalização e segurança pública?

Outros países demonstraram que as mortes no trânsito não constituem uma condenação inevitável das sociedades modernas. Em 2024, a Noruega registrou 16 mortes no trânsito por milhão de habitantes; a Suécia, 20; e a Dinamarca, 24. E o Brasil? Aproximadamente 123. Quase oito vezes a taxa norueguesa e mais de seis vezes a sueca. Não estamos, portanto, diante de uma fatalidade comum a todos os países, mas de uma realidade que outras sociedades conseguiram enfrentar muito melhor do que nós. Elas não chegaram a esses resultados rezando para que os acidentes diminuíssem. Construíram políticas de Estado, estabeleceram metas, fiscalizaram, educaram, investiram em engenharia e, sobretudo, decidiram que perder milhares de vidas no trânsito todos os anos não era aceitável.

A Organização Mundial da Saúde estima atualmente que 1,16 milhão de pessoas morram todos os anos nas vias do planeta. Entre 20 e 50 milhões sofrem ferimentos. Mais da metade dos mortos está justa-

mente entre os mais vulneráveis: pedestres, ciclistas e motociclistas. A meta internacional é reduzir pela metade as mortes e lesões até 2030. Há uma diferença fundamental entre países que avançaram e aqueles que continuam contando cadáveres: eles compreenderam que o erro humano existirá sempre, mas o sistema de trânsito não precisa condenar uma pessoa à morte por causa desse erro. Essa é a essência de uma política moderna de segurança viária.

Também sabemos que funciona. A própria São Paulo oferece uma demonstração interessante. Nos trechos onde foi implantada a Faixa Azul, houve redução expressiva das mortes de motociclistas entre 2023 e 2024. Quando há engenharia, estudo, decisão e acompanhamento, vidas são preservadas. Portanto, não aceito mais a palavra inevitável.

Depois de tantos anos trabalhando com trânsito e segurança viária, já vi campanhas começarem e terminarem, programas nascerem e desaparecerem, autoridades se sucederem e estatísticas serem apresentadas em seminários. Vi também avanços extraordinários quando houve decisão política verdadeira. Por isso continuo escrevendo. Não por obsessão com o trânsito, mas porque cada número que aparece numa tabela teve nome, família, endereço, projetos e alguém esperando que voltasse para casa.

Talvez alguns leitores pensem: lá vem ele outra vez falar de trânsito. Venho, sim. E continuarei vindo enquanto tratarmos como acidente aquilo que pode ser evitado. Enquanto aceitarmos que uma mãe receba a notícia de que seu filho não voltará para casa porque alguém resolveu que o sinal vermelho era opcional. Enquanto o entregador tiver de escolher entre sua segurança e o relógio do aplicativo. Enquanto o pedestre tiver medo da própria calçada. Enquanto autoridades assistirem passivamente à transformação da infração em costume.

Mas, desta vez, há uma eleição diante de nós. Por isso não quero dirigir estas últimas palavras aos motoristas, motociclistas ou pedestres. Quero dirigi-las a quem está pedindo nosso voto. Senhor candidato, antes de me dizer o que pretende fazer pelo Brasil, responda uma pergunta muito simples: quantos brasileiros precisam morrer no trânsito para que o senhor considere isso uma prioridade de governo?

Porque uma epidemia que sabemos prevenir e não prevenimos deixa de ser apenas uma tragédia. Torna-se uma escolha. E toda escolha tem responsáveis.

\* 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.

# Brasil precisa investir R\$ 2,03 trilhões em transporte para superar gargalos, diz CNT

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) lançou o documento “O Transporte Move o Brasil – Propostas da CNT ao País”, com sugestões para melhorar a infraestrutura e a logística brasileira. Segundo a entidade, serão necessários **R\$ 2,03 trilhões em investimentos** para enfrentar gargalos históricos do setor.

O Plano CNT de Transporte e Logística 2026 identifica **2.837 projetos prioritários**, sendo 2.509 voltados à integração nacional e 328 à mobilidade urbana. As propostas abrangem rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos, buscando maior integração entre os modais, redução dos custos logísticos e aumento da competitividade.

Entre as medidas defendidas estão tornar os in-



vestimentos em infraestrutura políticas permanentes de Estado, recompor recursos para construção e ma-

nutenção, ampliar fontes privadas de financiamento, fortalecer concessões e PPPs e aumentar a participação do BNDES.

A CNT também propõe maior segurança jurídica e previsibilidade regulatória, além de medidas para combater roubos de cargas e ampliar o policiamento nas vias de transporte. Na área ambiental, defende renovação das frotas, diversificação da matriz de transporte e expansão dos modais ferroviário e aquaviário.

O documento ainda destaca a importância da qualificação profissional e do fortalecimento do SEST SENAT. Para a CNT, planejamento de longo prazo, estabilidade regulatória e maior participação da iniciativa privada são fundamentais para modernizar a infraestrutura brasileira.

## CNH do Brasil vai permitir consulta e pagamento de pedágios Free Flow de todo o país

Os motoristas que utilizam rodovias com sistema de pedágio Free Flow deverão ganhar uma forma centralizada de consultar e pagar as tarifas. A proposta é integrar à CNH do Brasil as informações de passagens registradas em concessões de rodovias federais, estaduais e municipais, permitindo que o usuário consulte os débitos e faça o pagamento pela própria plataforma.

Segundo a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), a solução já está pronta e deverá ser lançada em breve. De acordo com o secretário nacional de Trânsito, Adrialdo Catão, todas as concessionárias envolvidas já estão integradas ao sistema e homologadas pela Senatran, com os respectivos atos publicados no Diário Oficial.

A medida busca resolver uma das principais dificuldades enfrentadas pelos usuários do Free Flow: descobrir em qual concessionária ocorreu a passagem e onde realizar o pagamento. Como o sistema não possui cabines ou cancelas, o motorista precisa atualmente recorrer aos canais específicos de cada empresa para consultar e quitar a tarifa.

Com a centralização, a intenção é reunir em um único ambiente os registros de diferentes concessões. Assim, o motorista poderá consultar suas passagens pela CNH do Brasil e verificar os valores correspondentes aos trechos percorridos, reduzindo a necessidade de procurar individualmente os sistemas das concessionárias.

A iniciativa ocorre em meio à expansão do Free Flow no país. Entre 2024 e 2026, o volume de transações realizadas pelo sistema cresceu 174%. Atualmente, são 74 pórticos em funcionamento, distribuídos entre 15 concessionárias, o que aumenta a necessidade de facilitar o acompanhamento das cobranças pelos motoristas.

A centralização também poderá beneficiar empresas e motoristas que percorrem diferentes rodovias com frequência. Para quem utiliza várias concessões, acompanhar passagens, prazos e pagamentos em diferentes plataformas pode gerar dificuldades, esquecimentos e pendências financeiras. A expectativa é que a CNH do Brasil torne esse processo mais simples e organizado.

Além de facilitar os pagamentos, a integração dos dados poderá ajudar o Sistema Nacional de Trânsito a obter informações sobre o fluxo de veículos nas rodovias. Segundo a Senatran, esses dados poderão contribuir para decisões relacionadas à infraestrutura e à segurança viária, além de permitir uma visão mais ampla sobre a utilização das rodovias brasileiras.

Com o crescimento do Free Flow, a centralização na CNH do Brasil pretende tornar a experiência mais simples e transparente para os usuários. A medida busca acompanhar a expansão do pedágio eletrônico sem cancela e facilitar uma etapa que atualmente exige que o motorista identifique individualmente a concessionária responsável pela cobrança.

## Transporte público terá sistema nacional para medir qualidade e uso de recursos

O Brasil deverá contar, a partir de 2027, com um sistema nacional de informações sobre mobilidade urbana. Desenvolvida pelo Ministério das Cidades, a plataforma pretende reunir dados dos sistemas locais de transporte coletivo e transformá-los em indicadores de qualidade, desempenho e atendimento à população.

Entre as informações que deverão fazer parte da plataforma estão dados de localização dos veículos por GPS, oferta de serviços e bilhetagem. A iniciativa busca melhorar o acompanhamento do transporte público e ampliar a transparência sobre a utilização dos recursos públicos destinados ao setor.

O anúncio foi feito pelo secretário nacional de Mobilidade Urbana, Marcos Daniel Souza dos Santos, durante o Seminário Nacional NTU 2026, realizado em São Paulo. Segundo ele, a criação de indicadores e o uso de evidências serão importantes para garantir maior controle sobre os recursos públicos e verificar se eles estão efetivamente se transformando em melhorias para a população.

Além de permitir o acompanhamento dos serviços, os dados poderão auxiliar estados e municípios no planejamento do transporte coletivo. As informações poderão ser utilizadas na

elaboração de concessões, revisão de contratos, cálculo dos custos reais dos serviços e desenvolvimento de programas de financiamento.

O Ministério das Cidades também pretende estabelecer referências nacionais de qualidade para aspectos como pontualidade, frequência, conforto e satisfação dos passageiros. A expectativa é que uma base nacional facilite a comparação dos sistemas e ajude a identificar problemas que afetam diretamente a experiência dos usuários.

Outra medida em estudo é a possibilidade de ampliar a participação do governo federal no custeio da operação do transporte coletivo. Atualmente, a União atua principalmente em investimentos como infraestrutura e renovação de frotas, mas o governo avalia criar uma linha de apoio à operação dos sistemas, o que dependerá de legislação específica.

A implementação das mudanças dependerá ainda de regulamentação, planejamento dos municípios, transparência na gestão, qualificação das equipes públicas, contratos adequados e definição de fontes permanentes de financiamento. A proposta está relacionada às mudanças previstas no Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano.

Se o cronograma anunciado pelo Ministério das Cidades for mantido, o novo sistema nacional começará a funcionar em 2027. A expectativa é que a ferramenta permita acompanhar de maneira mais precisa a qualidade do transporte público e a aplicação dos recursos, oferecendo aos governos e à sociedade informações para avaliar os resultados dos serviços.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*



## “SEMANA NACIONAL DO TRÂNSITO”

**Ainda muito distante do ideal, como verdadeira epidemia, o trânsito e transporte preocupam a todos.**

**O que se propõe é imunização para o mal que assola o país.**

A “Semana Nacional do Trânsito” está chegando, inicia-se dia 18 indo até 25 de setembro, ao final, dia 25, comemora-se o “Dia Nacional do Trânsito”.

Essa data vem sendo comemorada desde 25 de setembro de 1997 e não reduzimos drasticamente o número de óbitos, sequelados, incapacitados e não atendemos proposta da ONU.

Gente, são 29 anos que se vem trabalhando para um fim nobre de se manter íntegra a vida do cidadão brasileiro, sem sucesso.

Os caminhos para solução são plenamente conhecidos, mas não há um consenso ou mesmo de lideranças direcionadas para erradicar o mal. Parecem desconhecer as perdas de vidas anunciadas nas mídias e tão pouco a perda econômica e social causada.

Precisamos acelerar essa trajetória para alcançarmos o objetivo proposto pela Organização das Nações Unidas (ONU) de reduzir em 50% o número de mortes no nosso trânsito até 2030, é o segundo decênio de proposta. Para tal, precisamos mudança radical da cultura para mobilidade, não só do motorista, mas também do nosso pedestre, na realidade de toda sociedade, dos governantes e toda cúpula dirigente do nosso país.

Faz-se necessário a execução do Código de Trânsito Brasileiro que data de 1997, quando determina a “Educação de Trânsito” nas escolas. Até hoje, vários itens desse código não foram colocados em prática.

É por essa atitude de se educar desde a pré-escola que conseguiremos a longo prazo, mudança comportamental de nossa sociedade.

Educação continuada, formação de condutores, campanhas permanentes, policiamento ostensivo, participação ativa da sociedade, fiscalização e punição parecem abandonados.

Apesar das multas, infratores reclamam, mas não mudam comportamento.

Velocidade, bebida, drogas, fadiga, sono, desatenções, uso de celular continuam fazendo parte do ranking causador de nossos tristes sinistros.

Como afirmamos, necessitamos de uma imunização em curto prazo em que a fiscalização e punição precisam ser severas. Em longo prazo, atuando na mudança da cultura já na pré-escola, aos cinco anos de idade, com educação de trânsito onde serão ensinados os perigos da máquina sobre rodas. Para que serve, como fazer bom uso, sinalização de trânsito, evoluindo com leis, resoluções, chegando ao curso secundário e terciário onde dentro da física, química, biologia seriam passados conhecimentos das ações de forças exercidas sobre o veículo, de doenças causadas pelo trânsito e mesmo pelo transporte de produtos perigosos. Porque derrapam, porque capotam, efeitos do ruído, da vibração, consequências dos gases, vapores, poeiras e fuligem sobre o homem e meio ambiente. A necessidade real de utilização de equipamentos de segurança e tantas outras coisas que amadureceriam nosso jovem e ao fim de 13 anos de ensinamentos teríamos novos cidadãos, conscientes, responsáveis, conhecendo os limites da máquina sobre rodas, o respeito mútuo e zelando pela vida.

Aos 18 anos, como cidadãos diferenciados, fariam um Curso de Formação de Condutores (CFC) com treinamento em simuladores onde todas as adversidades seriam ensaiadas, saindo dali para uma pista própria para colocar em prática todo o aprendizado. De dia, de noite, na área urbana, pista molhada, desviar de obstáculo a 80 km/h, frear com freios comum e ABS, no sol, na chuva, neblina e por aí em diante. Que treinamento, né...!!!

Estamos convictos de que dessa forma atingiremos o objetivo reduzindo de maneira substancial a epidemia que hoje faz parte do nosso dia-dia. Certamente estaríamos imunizando nossa população e erradicando um mal sistemático em nossas cidades.

\* 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.

# O TRÂNSITO E A POLÍTICA

Em entrevista exclusiva ao Jornal O Monatran, deputado Mário Motta fala sobre segurança viária, educação para o trânsito e o papel da política na preservação de vidas

*Mais de 37 mil brasileiros morrem todos os anos em decorrência de acidentes de trânsito. Outros milhares sobrevivem com lesões graves e sequelas que podem acompanhá-los pelo resto da vida. Uma verdadeira epidemia silenciosa, que atinge famílias, sobrecarrega o sistema de saúde e produz impactos sociais e econômicos que vão muito além das estatísticas.*

*É diante dessa realidade que o presidente do Movimento Nacional de Educação no Trânsito (MONATRAN), Roberto Bentes, esteve no gabinete do deputado estadual Mário Motta, em Florianópolis, no último dia 17 de agosto. O encontro teve como pauta a segurança viária, a educação para o trânsito, a mobilidade urbana e a necessidade de políticas públicas permanentes voltadas à preservação de vidas. Durante a visita, o deputado Mário Motta concedeu entrevista exclusiva ao Jornal O Monatran, na qual falou sobre sua atuação parlamentar na área, os projetos desenvolvidos e a importância da participação do poder público e da sociedade na construção de um trânsito mais seguro.*

*A entrevista também abordou um dos temas que mais preocupam o MONATRAN atualmente: as mudanças promovidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) na formação de novos condutores. A Resolução Contran nº 1.020/2025 flexibilizou o processo de habilitação, permitindo, entre outras mudanças, a atuação de instrutores autônomos, o uso de veículo próprio e reduzindo para duas horas a carga horária mínima de aulas práticas. Confira a entrevista:*



**JORNAL O MONATRAN — Mais de 37 mil pessoas morrem todos os anos no trânsito brasileiro. Podemos considerar esses números uma verdadeira epidemia?**

**MÁRIO MOTTA** — Sem dúvida. O trânsito ocupa um espaço central na vida das pessoas e, por consequência, deve ocupar um espaço central na política. Quando olhamos para mais de 37 mil óbitos anuais em rodovias e ruas brasileiras, estamos diante de uma verdadeira epidemia silenciosa.

E não estamos falando apenas de quem perde a vida. Cada estatística representa uma família que perde alguém ou que passa a conviver com sequelas permanentes. Segundo dados e estimativas divulgados pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, para cada pessoa que morre no trânsito, muitas outras sobrevivem com lesões graves e sequelas. São centenas de milhares de pessoas afetadas todos os anos, muitas delas com afastamentos prolongados do trabalho ou invalidez permanente, o que também gera impactos para o sistema de saúde e para a Previdência Social.

Entre as vítimas fatais, os motociclistas representam o maior grupo e também aquele que mais cresce. Os homens, especialmente os adultos mais jovens, concentram grande parte desses registros.

Todos os dias, catarinenses saem de casa para trabalhar, estudar ou levar os filhos à escola, e enfrentam ruas, avenidas e rodovias onde o risco

de acidente está sempre presente. Diante disso, entendo que cuidar da mobilidade urbana e da segurança viária é também uma forma de cuidar da vida das pessoas.

**JORNAL O MONATRAN — Há anos são realizadas campanhas para reduzir os acidentes. Essas ações são suficientes?**

**MÁRIO MOTTA** — Órgãos federais e estaduais mantêm, há anos, campanhas voltadas à redução de acidentes nas estradas e nas vias urbanas, com ações em parceria com a Polícia Rodoviária Federal e os órgãos de trânsito estaduais, concentradas em períodos de maior movimento, como feriados prolongados.

Essas campanhas cumprem papel importante, mas dependem de continuidade e de investimento constante para produzir resultados sólidos ao longo do tempo. Sem apoio institucional permanente, iniciativas pontuais perdem força.

**JORNAL O MONATRAN — Qual é o papel de um mandato legislativo nessa área?**

**MÁRIO MOTTA** — Um mandato legislativo tem instrumentos concretos para atuar nessa área. Cabe ao deputado estadual propor e apoiar políticas públicas voltadas à educação para o trânsito, fiscalizar a execução de obras e sinalização, articular parcerias entre municípios, Estado e União, e destinar recursos para projetos que reduzam o número de acidentes.

A educação, nesse contexto, ocupa papel central. Motoristas, pedestres e ciclistas mais informados sobre normas e riscos tendem a cometer menos infrações e a se envolver em menos acidentes. Por isso, ao longo destes quatro anos, direcionei parte da minha atuação para iniciativas que fortalecem essa cultura de segurança e prevenção.

**JORNAL O MONATRAN — Como o mandato deve se relacionar com os órgãos técnicos de trânsito?**

**MÁRIO MOTTA** — Entendo que o papel do parlamento estadual não substitui a atuação dos órgãos técnicos de trânsito, como o Detran e os departamentos municipais de mobilidade. A função do mandato está em apoiar, cobrar e viabilizar recursos para que essas instituições cumpram seu papel com mais eficiência.

Isso pode ocorrer por meio de projetos de lei sobre segurança viária, indicações para melhorias em pontos críticos e acompanhamento de convênios entre o Estado e os municípios catarinenses.

**JORNAL O MONATRAN — O senhor apoiou a publicação do Jornal O Monatran. Qual a importância dessa iniciativa?**



**MÁRIO MOTTA** — Apoiei, com recursos do mandato, a publicação anual do Jornal do Monatran, veículo dedicado à educação para o trânsito e distribuído para ampliar o alcance de informações técnicas sobre segurança viária.

A publicação reúne conteúdo voltado a professores, gestores públicos e famílias, com o objetivo de levar a discussão sobre segurança viária para além dos órgãos técnicos e aproximá-la do cotidiano das pessoas.

**JORNAL O MONATRAN** — E como o senhor avalia a aproximação entre o MONATRAN e os governos estadual e federal?

**MÁRIO MOTTA** — Também busquei aproximar o Movimento Nacional da Educação para o Trânsito dos órgãos dos governos estadual e federal, na convicção de que a articulação entre sociedade civil e poder público qualifica as políticas de prevenção e amplia seus resultados.

Movimentos como esse reúnem especialistas, educadores e representantes de entidades ligadas à segurança viária, e funcionam como canal de diálogo entre a sociedade e o poder público. Quando esse diálogo chega às instâncias de decisão, as propostas discutidas nesses fóruns ganham chance real de se transformar em política pública.

**JORNAL O MONATRAN** — Entre as iniciativas do seu mandato, o senhor destaca uma intervenção no entorno do Instituto Estadual de Educação, em Florianópolis. O que motivou a obra?

**MÁRIO MOTTA** — No campo prático, uma das iniciativas do mandato que considero mais relevantes para a mobilidade urbana de Florianópolis foi a criação de uma área de recuo para embarque e desembarque de alunos no entorno do Instituto Estadual de Educação (IEE), na Avenida Mauro Ramos.

O espaço, antes um canteiro sem uso, foi transformado em um ponto seguro para que pais

e responsáveis deixem os filhos na escola. A obra respondeu a reclamações recorrentes da comunidade sobre os congestionamentos formados nos horários de entrada e saída das aulas, um problema que afetava diretamente o trânsito do centro da capital.

**JORNAL O MONATRAN** — O caso do IEE pode ser considerado um exemplo de como pequenas intervenções podem produzir resultados importantes?

**MÁRIO MOTTA** — Sim. O caso do IEE ilustra o tipo de problema que o poder público enfrenta em áreas centrais das cidades catarinenses. Um número elevado de veículos concentrados em um mesmo ponto, em um intervalo curto de tempo, gera acúmulo de tráfego e cria situações de risco para pedestres e ciclistas.

A solução não exigiu uma obra de grande porte, mas um diagnóstico correto do problema e a disposição de destinar recursos a um ponto específico da cidade. Esse tipo de intervenção costuma ficar fora do radar de projetos estruturantes, mas produz impacto direto na rotina de famílias que passam pela região todos os dias.

**JORNAL O MONATRAN** — O que essas iniciativas representam dentro da atuação parlamentar?

**MÁRIO MOTTA** — Iniciativas como essas mostram que a atuação parlamentar em mobilidade urbana não se limita a discursos. Ela se materializa em recursos aplicados, parcerias construídas e obras entregues, sempre com o objetivo de tornar o trânsito das cidades catarinenses mais seguro para quem trabalha, estuda ou simplesmente precisa se deslocar todos os dias.

**JORNAL O MONATRAN** — Quais são as principais frentes que o senhor pretende manter nos próximos anos?

**MÁRIO MOTTA** — Pretendo manter esse trabalho nos próximos anos, com atenção a três

frentes: o apoio a projetos de educação para o trânsito voltados a crianças e adolescentes em idade escolar; a cobrança por manutenção e sinalização adequada nas rodovias estaduais, que concentram parte relevante dos acidentes registrados em Santa Catarina; e a identificação de pontos críticos de mobilidade nos centros urbanos, a partir de relatos da própria população, como ocorreu no entorno do IEE.

**JORNAL O MONATRAN** — Um dos temas que mais têm provocado preocupação entre as entidades de segurança viária é a mudança na formação dos novos condutores. Como o senhor avalia esse processo?

**MÁRIO MOTTA** — A formação do condutor precisa ser tratada como uma etapa fundamental para a segurança viária. Estamos formando pessoas que vão assumir o controle de veículos que podem causar graves consequências quando utilizados de maneira inadequada.

Por isso, qualquer mudança nessa área precisa considerar, antes de tudo, a segurança. Não podemos olhar apenas para a redução de custos ou para a facilidade de obtenção da habilitação. É preciso avaliar quais serão as consequências dessa formação para o trânsito e para a vida das pessoas.

**JORNAL O MONATRAN** — Para finalizar, qual deve ser o compromisso do poder público com a segurança no trânsito?

**MÁRIO MOTTA** — Como deputado estadual, entendo que essa responsabilidade perante a sociedade não termina em um mandato. Ela exige continuidade, cobrança constante ao poder público e disposição para transformar cada relato de dificuldade em uma proposta concreta de solução.

O trânsito seguro não é um tema de menor importância na política. Ele está presente na rotina de cada família catarinense, e por isso deve permanecer no centro das decisões de quem exerce um mandato público.



## JUDICIÁRIO

## Após repercussão, Justiça autoriza prisão domiciliar para “lenda” da PMSC

A prisão do subtenente Nelson de Oliveira e Silva durou pouco mais de uma semana em regime fechado dentro do quartel. No dia 14 de agosto, a Justiça Militar concedeu prisão domiciliar ao policial e determinou a expedição do alvará de soltura, cumprido ainda no fim da tarde. A decisão ocorre após o caso ganhar repercussão em Santa Catarina, com a divulgação dos bastidores do julgamento pelo Jornal Razão.

A decisão foi proferida pela Vara de Direito Militar da comarca da Capital, após manifestação da defesa e parecer do Ministério Público. O magistrado autorizou o cumprimento da pena em regime domiciliar e determinou a expedição urgente do alvará, com comunicação ao comandante do 1º Batalhão de Pronta Resposta, em Joinville.

O subtenente estava preso desde o início de agosto para cumprir **três anos de reclusão, em regime semiaberto**, pela condenação decorrente de uma ocorrência registrada em 2020. Na ocasião, ele efetuou disparos contra um carro em fuga durante uma perseguição de aproximadamente 17 quilômetros pelas ruas de Joinville.

Pelas regras anteriores, o policial permanecia recolhido em uma sala fechada dentro da unidade militar das 20h às 6h nos dias úteis e durante todo o fim de semana. Com a decisão da Justiça Militar, ele passará a cumprir a pena na residência de um familiar, também em Joinville.

A prisão domiciliar possui condições específicas. Nelson poderá deixar a residência apenas para cumprir suas escalas de serviço junto à Administração Militar, nos horários previamente apresentados pela defesa ao Juízo. Consultas e tratamentos médicos que não sejam emergenciais depen-



derão de autorização prévia. Em situações de emergência, o atendimento deverá ser comunicado imediatamente à Justiça, acompanhado da documentação médica.

Entre as demais determinações, o policial não poderá se embriagar, portar drogas ou objetos capazes de ferir terceiros. Também está proibido de utilizar aparelho telefônico ou rádio que permita comunicação com o ambiente externo, exceto os equipamentos estritamente necessários ao exercício de suas funções. Eventual mudança de endereço deverá ser comunicada, e o comandante da unidade militar ficará responsável pela fiscalização do cumprimento das condições impostas.

O caso ganhou repercussão em Joinville e dentro da própria corporação. Conhecido pela atuação no combate ao crime, o subtenente foi o único policial condenado pelo episódio. Outros três PMs envolvidos na mesma ocorrência firmaram acordo com o Ministério Público e tiveram a punibilidade extinta. Durante o julgamento, o motorista perseguido admitiu que pretendia matar os vizinhos e afirmou que só interrompeu a fuga depois que os disparos atingiram três pneus do veículo.

A condenação foi mantida pelo Tribunal de Justiça de Santa Catarina, e o Superior Tribunal de Justiça negou o último recurso apresentado pela defesa. Com a decisão do dia 14 de agosto, a pena continua sendo cumprida, mas agora em regime domiciliar. **O descumprimento de qualquer uma das condições impostas pela Justiça poderá resultar no retorno do policial ao regime anterior.**

## Culpa exclusiva de vendedor por acidente de trânsito afasta indenização à família

A Quinta Turma do Tribunal Superior do Trabalho (TST) afastou a condenação da Wurth do Brasil Peças de Fixação Ltda. ao pagamento de indenizações à família de um vendedor que morreu em um acidente de trânsito durante o trabalho. Para o colegiado, embora a atividade profissional fosse considerada de risco, as provas demonstraram que o acidente ocorreu por culpa exclusiva do trabalhador.

O vendedor atuava externamente e passava boa parte da jornada dirigindo em rodovias. O acidente ocorreu na rodovia MG-133, na zona rural de Rio Novo (MG), quando ele retornava de uma reunião de trabalho em Juiz de Fora com destino a Ponte Nova. O Palio que dirigia, alugado pela empresa, bateu de frente com uma Ford Ranger, e o trabalhador morreu no local.

A viúva e os dependentes entraram com uma ação para pedir indenizações por danos morais e materiais. Entre as alegações, afirmaram que o veículo não contava com

itens de segurança, como freios ABS e airbag, que poderiam ter reduzido a gravidade da colisão e evitado a morte. A empresa, porém, sustentou que o inquérito policial apontava que o vendedor dirigia em alta velocidade, perdeu o controle do carro, invadiu a contramão e atingiu o outro veículo.

Em primeira instância, a empresa foi condenada ao pagamento de R\$ 100 mil por danos morais e materiais, decisão mantida pelo Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região (MG). Para o TRT, o trabalho do vendedor externo envolvia risco superior ao enfrentado pela população em geral, já que ele trafegava diariamente por rodovias, o que justificaria a responsabilidade da empresa independentemente da comprovação de culpa.

Ao analisar o recurso, o ministro Douglas Alencar Rodrigues, relator do caso, reconheceu que a atividade do vendedor externo era de risco e que, em tese, poderia levar à responsabilização da empresa. No entanto, des-

tacou que o laudo pericial, o relatório da Polícia Civil e o parecer do Ministério Público apontaram que o próprio empregado foi responsável pelo acidente. As provas também não indicaram falha mecânica, defeito no veículo ou qualquer outro fator relacionado à atividade empresarial.

Segundo o relator, mesmo nos casos em que a atividade profissional é considerada de risco, é necessário haver relação entre o risco da atividade e o dano sofrido pelo trabalhador. Quando fica comprovada a culpa exclusiva da vítima, essa relação pode ser rompida, afastando a responsabilidade da empresa pelo acidente e, consequentemente, a obrigação de indenizar.

A decisão da Quinta Turma do TST foi unânime. O entendimento considerou que, diante das provas produzidas no processo, não seria possível atribuir à empresa a responsabilidade pelo acidente, uma vez que a colisão foi causada exclusivamente pela conduta do vendedor.



## LEGISLATIVO



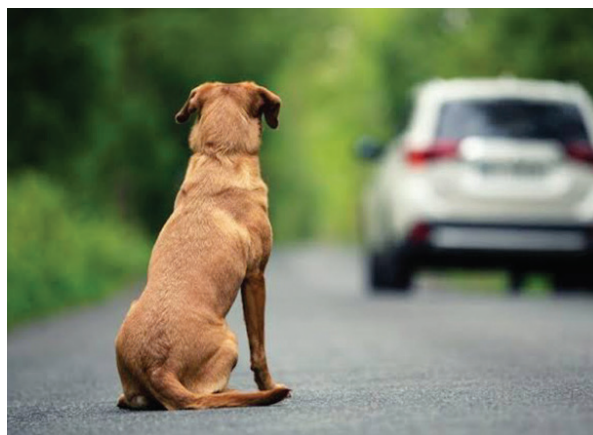
## Abandono de animais pode levar à suspensão da CNH; entenda o que foi aprovado

A Câmara dos Deputados aprovou um projeto de lei que aumenta as punições para motoristas que utilizarem veículos para abandonar animais em vias públicas. A proposta prevê consequências diretamente relacionadas ao direito de dirigir, mas, ao contrário do que algumas informações divulgadas nas redes sociais podem sugerir, as novas regras ainda não estão valendo.

O texto aprovado é o Projeto de Lei 25/2024, que estabelece o abandono de animais com o uso de veículo automotor como uma infração de trânsito gravíssima. Entre as penalidades previstas estão multa multiplicada por dez e suspensão do direito de dirigir pelo período de 12 meses.

Quando o animal abandonado for um cão ou gato, a proposta prevê uma punição ainda maior: a suspensão da CNH poderá chegar a 18 meses. A medida busca aumentar a responsabilização dos condutores que utilizarem veículos para abandonar animais em ruas, estradas ou outros locais públicos.

O projeto também prevê punições mais severas para quem reincidir na conduta. Caso o motorista volte a cometer a mesma infração dentro de 24 meses, poderá ter a Carteira Nacional de Habilitação cassada. Se o abandono resultar na morte, atropelamento ou ferimentos do animal, a multa poderá ser aplicada em dobro.



As medidas propostas também podem alcançar situações envolvendo embarcações utilizadas para abandonar animais. Dessa forma, o objetivo do projeto é responsabilizar quem utiliza meios de transporte para praticar o abandono, independentemente de o fato ocorrer em vias terrestres ou em determinadas áreas de circulação aquática.

Apesar da aprovação na Câmara, o projeto ainda precisa passar pelo Senado. Portanto, as novas penalidades não foram incorporadas ao Código de Trânsito Brasileiro e nenhum motorista pode ter a CNH suspensa atualmente com base exclusivamente nessas regras que ainda estão em tramitação.

## Semáforos com radar poderão ser obrigados a exibir contagem regressiva

Um projeto de lei apresentado na Câmara dos Deputados prevê a obrigatoriedade de instalação de temporizadores regressivos em semáforos que possuam equipamentos eletrônicos de fiscalização. O PL 2.975/2026 propõe que os motoristas possam visualizar o tempo restante das luzes verde e vermelha, aumentando a previsibilidade nos cruzamentos.

A proposta determina que os temporizadores sejam sincronizados com o funcionamento dos semáforos e permaneçam visíveis aos condutores. A ideia é permitir que os motoristas tomem decisões com maior segurança ao se aproximarem dos cruzamentos, evitando situações como frenagens bruscas ou acelerações de última hora.

Um dos pontos mais importantes do projeto é a relação entre o temporizador e a fiscalização eletrônica. Caso a contagem regressiva esteja ausente, com defeito, dessincronizada ou com baixa visibilidade, o texto prevê que não poderá ser aplicada multa vinculada ao equipamento de fiscalização daquele cruzamento.

Se aprovado, o projeto também estabelece que os órgãos e entidades executivos de trânsito terão **60 dias para adaptar os semáforos já existentes** que possuam fiscalização

eletrônica. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) deverá definir os requisitos técnicos para instalação e funcionamento dos temporizadores.

Segundo a justificativa da proposta, a medida busca aumentar a segurança viária, a transparência da fiscalização e a previsibilidade para os condutores. A expectativa é que a contagem regressiva ajude a reduzir comportamentos de risco e acidentes nos cruzamentos, além de reforçar o educativo da fiscalização eletrônica. Atualmente, o projeto aguarda despacho da Presidência da Câmara para iniciar a análise pelas comissões.



## Bafômetro pode se tornar obrigatório após acidente de trânsito

Um projeto de lei em análise na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado prevê que motoristas envolvidos em acidentes de trânsito sejam obrigados a realizar testes para verificar o consumo de álcool ou de outras substâncias psicoativas. O PL 1.229/2024 propõe alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e busca tornar obrigatória a testagem dos condutores envolvidos em sinistros.

A proposta é de autoria do senador Fabiano Contarato (PT-ES), que defende a medida como uma forma de facilitar a identificação de motoristas que estejam sob influência de álcool ou drogas. Segundo o parlamentar, a realização dos exames logo após o acidente pode evitar dúvidas durante a perícia e contribuir para esclarecer as circunstâncias da ocorrência.

Além do bafômetro para verificar a presença de álcool, o projeto prevê exames capazes de identificar outras substâncias psicoativas. A intenção é ampliar os mecanismos de fiscalização e investigação, especialmente em situações em que o comportamento do motorista possa ter contribuído para a ocorrência do acidente.

O projeto também estabelece medidas mais rigorosas quando o motorista alcoolizado ou sob efeito de drogas causar a morte de outra pessoa. Entre as mudanças previstas está a impossibilidade de concessão de fiança em determinadas situações relacionadas a acidentes fatais provocados por condutores sob influência dessas substâncias.

A discussão ocorre ao mesmo tempo em que novas regras de fiscalização já foram estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A Resolução nº 1.031/2026 determina que condutores envolvidos em sinistros, com ou sem vítimas, sejam submetidos, sempre que possível, aos procedimentos destinados a verificar o consumo de álcool ou outras substâncias psicoativas.

Com a eventual aprovação do projeto, a testagem deixaria de depender apenas das circunstâncias da abordagem ou da avaliação dos agentes e passaria a ter previsão expressa no Código de Trânsito Brasileiro para os motoristas envolvidos em sinistros. A medida pretende aumentar a produção de provas e facilitar a responsabilização em casos de acidentes relacionados ao consumo de álcool ou drogas.

# Monatran e nova chefia da PRF em São José/SC reforçam a necessidade de políticas permanentes para o trânsito

O presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, realizou, no dia 19 de agosto, uma nova visita institucional à Delegacia da Polícia Rodoviária Federal (PRF) em São José, desta vez já sob o comando de Daniel Catunda, que assumiu a chefia da unidade.

O encontro deu continuidade à aproximação entre as instituições e foi marcado por uma ampla conversa sobre os desafios da segurança viária, a importância da integração entre os órgãos de fiscalização e, principalmente, a necessidade de fortalecer a educação e as políticas públicas voltadas ao trânsito.

Catunda destacou a boa relação mantida pela PRF com outras forças de segurança e fiscalização, citando como exemplo a parceria com a Polícia Militar Rodoviária (PMRv) de Santa Catarina. Segundo ele, a utilização de drones nas ações de fiscalização da PRF teve inspiração na experiência da corporação estadual, a partir da troca de informações e conhecimentos entre as instituições.

Outro ponto debatido foi a dificuldade de fazer com que o trânsito ocupe uma posição de maior destaque na agenda política. Para Roberto Bentes, apesar dos números preocupantes de mortos e feridos, ainda são poucos os gestores e representantes políticos que assumem efetivamente a segurança no trânsito como uma de suas principais bandeiras.

O presidente do Monatran ressaltou que as consequências dos acidentes vão muito além das mortes. Elas atingem diretamente o sistema público de saúde, a Previdência e a própria economia, es-



pecialmente diante do grande número de pessoas que sobrevivem com sequelas e precisam se afastar de suas atividades profissionais. Entre as maiores preocupações estão os acidentes envolvendo motociclistas, que representam uma parcela significativa das vítimas atendidas pelos serviços de saúde.

Durante a conversa, Catunda chamou a atenção para um comportamento ainda muito presente no trânsito: a valorização do tempo em detrimento da própria segurança. Na tentativa de economizar poucos minutos, muitos condutores adotam comportamentos de risco capazes de colocar em perigo não apenas a própria vida, mas também a de outras pessoas.

Para o novo chefe da Delegacia da PRF em São José, a repetição diária dos acidentes contribui para que suas consequências sejam, muitas vezes,

banalizadas pela sociedade.

Roberto Bentes também lamentou que a dimensão das mortes no trânsito não provoque uma mobilização proporcional à sua gravidade. Ele lembrou que, durante a pandemia, diante da necessidade de preservar vidas, foram mobilizados recursos e esforços extraordinários, enquanto as milhares de vítimas do trânsito, ano após ano, ainda não recebem a mesma atenção das políticas públicas.

Outro problema apontado pelo presidente do Monatran é a falta de continuidade dos projetos na área. Segundo ele, mudanças de gestão frequentemente provocam a interrupção de iniciativas já existentes, fazendo com que novos governos recomencem trabalhos que poderiam ser aperfeiçoados e ampliados. Para Roberto Bentes, a ausência de políticas públicas permanentes compromete avanços

na segurança viária e traz reflexos para o próprio desenvolvimento do país.

## Educação como caminho para transformar o trânsito

A educação também ocupou lugar central no encontro. Catunda afirmou que pretende dar continuidade e ampliar os projetos desenvolvidos durante a gestão de Leandro Andrade do Nascimento, seu antecessor na chefia da unidade, especialmente as ações ligadas ao Núcleo de Educação para o Trânsito da PRF.

Entre elas está a utilização da Pista de Educação para o Trânsito PRF Romeu da Rosa, instalada junto à Delegacia da PRF em São José. A expectativa é de que, já a partir de setembro, seja intensificado o contato com as escolas para receber crianças e estudantes no espaço.

A proposta é utilizar a pista para ensinar, de maneira prática e educativa, regras de circulação, comportamentos seguros e respeito às normas de trânsito, ao mesmo tempo em que aproxima as novas gerações da Polícia Rodoviária Federal e do trabalho desenvolvido pela instituição.

A iniciativa encontra respaldo em uma das principais bandeiras defendidas historicamente pelo Monatran: a convicção de que investir na educação das crianças e adolescentes é uma das ferramentas mais eficientes para construir um trânsito mais seguro no futuro.

Ao final do encontro, Roberto Bentes desejou sucesso a Daniel Catunda à frente da Delegacia da PRF em São José e reafirmou a disposição do Monatran em manter o diálogo e apoiar iniciativas voltadas à educação, prevenção de acidentes e preservação da vida.

## Fone de ouvido dentro do capacete pode dar multa?

O uso de fones de ouvido por motociclistas é uma dúvida frequente entre os condutores. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dirigir utilizando fones conectados a aparelhos sonoros ou telefone celular é considerado infração de trânsito. A regra busca preservar a atenção do motorista ou motociclista durante a condução.

A infração está prevista no artigo 252, inciso VI, do CTB. A legislação proíbe dirigir utilizando fones nos



ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou telefone celular. A norma não faz distinção entre automóveis, motocicletas ou outros veículos, sendo aplicada a qualquer condutor.

No caso dos motociclistas, a situação gera dúvidas principalmente quando o fone é colocado por baixo do capacete. Embora o dispositivo não fique necessariamente visível para o agente de trânsito, o fato de estar dentro do capacete não muda a regra. Se o condutor estiver utilizando o fone durante a condução, poderá ser autuado.

A infração é classificada como média e prevê multa de R\$ 130,16, além da inclusão de quatro pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A penalidade pode ser aplicada independentemente de o condutor estar utilizando um ou dois fones.

É importante diferenciar o fone de ouvido de outros equipamentos utilizados pelos motociclistas. Dispositivos de comunicação ou sistemas instalados no capacete podem ter regras específicas, especialmente quando não exigem que o condutor mantenha fones nos ouvidos.

Mesmo nesses casos, o equipamento não pode comprometer a atenção ou a segurança durante a condução.

Outro ponto importante é que a fiscalização pode ocorrer mesmo que o equipamento esteja parcialmente escondido pelo capacete. O agente poderá considerar as circunstâncias observadas durante a abordagem e verificar se o condutor estava utilizando o dispositivo proibido pela legislação.

A preocupação da legislação está relacionada principalmente à segurança. O uso de fones pode dificultar a percepção de sons importantes do trânsito, como buzinas, sirenes, aproximação de veículos e outras situações que exigem atenção imediata. Para motociclistas, que já estão mais expostos em caso de acidente, a redução da percepção pode aumentar os riscos.

Portanto, quem conduz motocicleta deve evitar o uso de fones de ouvido conectados a aparelhos sonoros ou ao celular, mesmo que o equipamento esteja colocado por dentro do capacete. A regra prevista no CTB continua válida e o descumprimento caracteriza infração média, com multa e quatro pontos na CNH.

## Presidente do MONATRAN visita novo comando do Detran/SC e debate segurança na formação de condutores

O presidente do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Bentes, esteve em visita ao presidente do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC), general Ricardo Miranda Aversa, que reassumiu recentemente o comando do órgão. Durante o encontro, foram discutidos diversos temas relacionados ao trânsito catarinense, com destaque para a formação de condutores, fiscalização, segurança viária e os impactos das recentes mudanças no processo de habilitação.

Esta é a segunda vez que Ricardo Miranda Aversa assume a presidência do Detran/SC. Com 37 anos de experiência no Exército Brasileiro e formação nas áreas de planejamento, logística e gestão, o general já havia comandado o órgão anteriormente, período em que participou de iniciativas de modernização da estrutura e dos serviços. Em seu retorno, demonstra disposição para dar continuidade ao processo de aprimoramento da gestão e fortalecer os mecanismos de controle e segurança no trânsito.

Entre as primeiras ações de sua nova gestão está a Portaria Normativa nº 11/2026, que estabelece regras para a organização, o planejamento e a homologação de locais, pistas e percursos utilizados nos exames práticos de direção. A norma abrange processos de primeira habilitação, adição e mudança de categoria da CNH e busca estabelecer maior padronização e segurança técnica e jurídica para as avaliações realizadas em Santa Catarina.

Durante a conversa, o general Ricardo Miranda também mencionou que está trabalhando na elaboração de uma nova portaria voltada à isonomia no controle dos

**instrutores de trânsito autônomos.**

A preocupação é garantir que esses profissionais estejam submetidos a mecanismos de fiscalização equivalentes aos aplicados às autoescolas, especialmente no que diz respeito à identificação biométrica e ao registro efetivo da realização das aulas. A medida pretende reduzir possibilidades de fraude, fortalecer a segurança do processo e assegurar que o aluno receba efetivamente a formação pela qual está sendo registrado.

A iniciativa ganha relevância diante dos novos modelos de formação de condutores. Segundo as informações discutidas na reunião, o Detran/SC já realizou **três suspensões cautelares de instrutores autônomos que foram identificados sem estar presentes durante aulas registradas**. Para o general, situações como essas demonstram a necessidade de aperfeiçoar os mecanismos de controle e evitar que eventuais falhas no sistema comprometam a formação dos novos motoristas.

Bentes também manifestou ao presidente do Detran/SC sua preocupação com as mudanças promovidas



pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), especialmente a retirada da obrigatoriedade de formação por meio das autoescolas. Na avaliação do presidente do MONATRAN, a medida pode fragilizar a educação dos futuros condutores se não vier acompanhada de fiscalização rigorosa e de garantias mínimas de qualidade. Ele questionou ainda se a redução do custo da habilitação não poderia ser buscada por meio do fortalecimento de programas de **CNH Social**, como ocorreu anteriormente em Santa Catarina com iniciativas como o Emprego na Pista, em vez de simplesmente reduzir a estrutura profissional responsável pela formação.

Outro ponto de preocupação apresentado por Bentes foi a velocidade com que algumas mudanças foram implementadas, sem que, em sua avaliação, houvesse prepa-

ração adequada dos sistemas e dos mecanismos de fiscalização. Para o presidente do MONATRAN, modernizar e tornar a habilitação mais acessível é importante, mas isso não pode ocorrer às custas da qualidade da formação. A redução de custos precisa caminhar junto com responsabilidade, controle e segurança, especialmente em um país que ainda enfrenta índices elevados de mortes e lesões no trânsito.

A reunião também abordou a experiência do general Ricardo Miranda em outras áreas estratégicas do Estado, incluindo sua atuação relacionada à Defesa Civil de Santa Catarina. Para Roberto Bentes, a trajetória do presidente do Detran/SC nas áreas de planejamento, gestão e prevenção pode contribuir para uma visão mais ampla da segurança viária. Ao final, os dois reforçaram a importância do diálogo permanente para aprimorar as políticas de trânsito e construir um sistema de habilitação que combine **acessibilidade, fiscalização, qualidade na formação e, acima de tudo, segurança para toda a sociedade**.

Ao final da visita, Roberto Bentes também teve a oportunidade de conhecer o recém-apresentado vice-presidente do Detran/SC, **Tiago Marquett**, que assumiu o cargo neste mês de agosto, por nomeação do governador Jorginho Mello. Ex-secretário de Obras de Penha (SC), Marquett é graduado em Gestão Pública e possui pós-graduação em Gestão de Sistemas de Inovação.



**Presidente do Monatran com o Presidente do Detran/SC e Tiago Marquett, vice-Presidente, recém empossado**

## CARTAS

**COMPROMISSO**

O editorial da última edição faz um alerta necessário. Não podemos aceitar as mortes no trânsito como algo normal ou inevitável. Se outros países conseguiram reduzir esses números, o Brasil também pode avançar. Para isso, precisamos de mais educação, fiscalização, infraestrutura e, principalmente, compromisso com a preservação da vida.

**Rodrigo Vieira – Brasília/DF**

**FADIGA**

A Palavra do Presidente chama atenção para um problema que muitas vezes passa despercebido: a fadiga ao volante. Descansar não pode ser visto como perda de tempo, mas como uma atitude de responsabilidade. Evitar que um motorista exausto continue na estrada pode significar a diferença entre chegar ao destino com segurança ou não chegar.

**Helena Freitas – Campinas/SP**

**ELEIÇÕES**

Concordo totalmente com o artigo do melão. O autor mostra como nossas escolhas nas urnas refletem diretamente no dia a dia. O preço dos alimentos, o combustível, as estradas e o transporte também são resultado de decisões de governo. Por isso, além de conhecer os candidatos, é importante conhecer suas propostas e votar de forma consciente, pensando no futuro.

**Samuel Bleyer – Rio de Janeiro/RJ**

**PREVENÇÃO**

Impressionante aprender de forma clara como os equipamentos de proteção podem fazer a diferença em um acidente. No carro ou na moto, usar os itens adequados não é apenas cumprir uma regra, mas uma forma de preservar a própria vida. No trânsito, alguns segundos de prevenção podem evitar consequências para o resto da vida.

**Juliana Roldan – Curitiba/PR**

**PONTES**

É preocupante saber que 11 pontes em Santa Catarina apresentam problemas estruturais. Não podemos esperar que uma situação chegue ao limite para então tomar providências. Se as inspeções já identificaram os problemas, cabe ao poder público agir com rapidez, garantir recursos e executar as obras necessárias. Manutenção preventiva não pode ser tratada como gasto, mas como investimento na segurança e na mobilidade de todos.

**Diógenes Silveira – São José/SC**

**UNIÃO**

É muito bom ver instituições como o Monatran e a PRF unindo esforços em favor da educação no trânsito. A iniciativa da pista educativa merece destaque, principalmente por trabalhar com crianças e adolescentes. Investir na formação das novas gerações é plantar hoje as sementes de um trânsito mais consciente, responsável e seguro para todos.

**Erika Marcondes – Florianópolis/SC**

**ACIDENTE?**

É revoltante ver milhares de pessoas morrerem no trânsito todos os anos e ainda tratarmos essas mortes como simples acidentes. Quantas famílias ainda precisam sofrer para que as autoridades ajam de verdade? Fiscalização eficiente, prevenção, tecnologia e combate à fadiga já são caminhos conhecidos. O que falta é transformar discurso em ação e parar de aceitar como normal uma tragédia que pode ser evitada.

**Leonardo Alves – Porto Alegre/RS**

**CONCESSÕES**

Concordo com a posição do senador Esperidião Amin. Santa Catarina precisa de concessões que tragam obras e melhorias reais, e não apenas novos pedágios. Antes de entregar nossas rodovias por décadas, é fundamental garantir investimentos suficientes, metas claras e mecanismos para cobrar resultados. O Estado precisa ser ouvido e os catarinenses precisam saber exatamente pelo que estarão pagando.

**Alvino Soares – Joinville/SC**

**PREOCUPAÇÃO**

Concordo com a preocupação do prefeito Ricardo Nunes sobre os riscos da liberação das motos por aplicativo. O possível aumento de acidentes graves, mortes e sequelas permanentes precisa ser levado a sério. Mobilidade é importante, mas nenhuma facilidade pode estar acima da segurança e da preservação de vidas.

**Giliarde Noyer – São Paulo/SP**

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

**Gente Boa. Gente Nossa.**

**CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:**

**Art. 166.** Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

## Brasil registra cinco vezes mais mortes no trânsito que os EUA pela mesma distância percorrida

O Brasil apresenta uma taxa de mortalidade no trânsito aproximadamente cinco vezes maior que a dos Estados Unidos quando se considera a distância percorrida pelos veículos. A comparação, feita pelo especialista em segurança viária David Duarte Lima, ganha destaque diante dos resultados registrados pelos norte-americanos em 2025, quando o país conseguiu reduzir de forma significativa o número de mortes nas vias.

Nos Estados Unidos, foram estimadas **36.640 mortes no trânsito em 2025**, uma redução de 6,7% em relação ao ano anterior. A taxa chegou a 1,10 morte para cada 100 milhões de milhas percorridas, a segunda menor da série histórica do país. Em 2024, haviam sido registradas 39.254 mortes, com taxa de 1,19 por 100 milhões de milhas.

A comparação pela distância percorrida permite avaliar melhor o risco enfrentado pelos usuários das vias, já que leva em conta o quanto os veículos efetivamente circulam. Segundo o cálculo apresentado pelo especialista, os Estados Unidos registram **6,84 mortes por bilhão de quilômetros percorridos**, enquanto

a estimativa para o Brasil chega a aproximadamente **34 mortes por bilhão de quilômetros**. Em outras palavras, para a mesma distância percorrida, o risco de morrer no trânsito seria cerca de cinco vezes maior no Brasil.

A redução norte-americana chama atenção porque ocorreu mesmo com o aumento da circulação de veículos. Em 2025, a distância total percorrida nos Estados Unidos cresceu aproximadamente 0,9%, enquanto as mortes diminuíram. A queda também foi disseminada: segundo os dados divulgados pelas autoridades, houve redução das mortes em 39 estados, além do Distrito de Columbia e de Porto Rico.

Entre as estratégias associadas à melhora dos indicadores estão ações de fiscalização e prevenção de comportamentos de alto risco. O combate à direção sob efeito de álcool, à distração ao volante e à falta do uso do cinto de segurança aparece entre as prioridades. Também foram destacadas iniciativas voltadas à qualificação de motoristas profissionais e ao acesso a veículos mais novos e equipados com recursos de segurança.

A distração ao volante continua sendo



uma preocupação importante. Durante campanhas nacionais realizadas nos Estados Unidos, as autoridades reforçaram o alerta contra o uso do celular enquanto se dirige. Segundo os dados divulgados, ocorrências relacionadas à distração continuam provocando vítimas e feridos, mostrando que mesmo com a redução geral da mortalidade é necessário manter ações específicas contra comportamentos perigosos.

A comparação não significa que as estratégias adotadas nos Estados Unidos possam simplesmente ser copiadas pelo Brasil. Os dois países possuem diferenças importantes em infraestrutura, frota, participação de motocicletas, legislação, fiscalização e características dos deslocamentos. Ainda assim, a diferença nas taxas

revela a dimensão do desafio brasileiro e mostra que é possível reduzir não apenas o número absoluto de mortes, mas também o risco associado a cada quilômetro percorrido.

Os números reforçam a necessidade de tratar a segurança viária como uma política permanente no Brasil. **Fiscalização, educação, infraestrutura segura, veículos mais protegidos e combate aos comportamentos de risco precisam atuar conjuntamente.** A diferença de aproximadamente cinco vezes em relação aos Estados Unidos mostra que reduzir as mortes no trânsito não é uma tarefa impossível, mas exige planejamento, continuidade e compromisso para que milhares de brasileiros deixem de perder a vida todos os anos nas ruas e rodovias.

### ESPAÇO LIVRE

\*ROGER DE AMORIM BASTOS



## Receita Federal pode utilizar giroflex? O que diz o Código de Trânsito Brasileiro

É cada vez mais comum encontrar viaturas da Receita Federal circulando com luzes vermelhas e azuis acesas, seja em um simples deslocamento ou durante operações de combate ao contrabando, descaminho e outros ilícitos aduaneiros. Para a maioria dos motoristas, a cena transmite uma ideia quase automática: trata-se de um veículo de emergência e, portanto, deve receber as mesmas prerrogativas concedidas às viaturas policiais.

Mas será que essa percepção encontra respaldo na legislação?

A resposta, ao menos sob a ótica do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), merece uma reflexão mais cuidadosa.

O art. 29, inciso VII, do CTB confere prioridade de circulação, parada e estacionamento apenas a determinadas categorias de veículos, entre elas os destinados ao socorro de incêndio e salvamento, os veículos de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias. Trata-se de uma norma excepcional, que estabelece prerrogativas especiais e, justamente por isso, deve ser interpretada de forma restritiva.

O primeiro ponto que chama a atenção é que a Receita Federal não integra o rol de órgãos de segurança pública previsto no art. 144 da Constituição Federal. Embora exerça importante atividade de fiscalização e atue no combate ao contrabando e ao descaminho, sua natureza jurídica permanece vinculada à Administração

Tributária da União.

Essa distinção costuma gerar um equívoco frequente. Muitos confundem o chamado “poder de polícia” com a condição de “órgão de polícia”. São conceitos diferentes. Diversos órgãos da Administração Pública exercem poder de polícia administrativa, como o Ibama, a Vigilância Sanitária e a própria Receita Federal. Isso, entretanto, não transforma esses órgãos em instituições policiais.

A Resolução Contran nº 970/2022 autoriza a utilização de lanternas especiais de emergência exclusivamente pelos veículos contemplados na legislação de trânsito. Como o Contran exerce apenas competência regulamentar, sua atuação deve limitar-se à execução da lei, não podendo ampliar, por resolução, as categorias previstas pelo legislador.

Esse entendimento já foi enfrentado pelo Tribunal Regional Federal da 3ª Região. Em julgamento envolvendo a matéria, o Tribunal concluiu que a Receita Federal não pode ser equiparada à categoria de “veículo de polícia” prevista no art. 29 do CTB, destacando que o exercício do poder de polícia administrativa não altera a natureza constitucional do órgão.

Como as viaturas da Receita Federal não são abrangidas pelo art. 29, inciso VII, do CTB, surgem consequências práticas. Uma delas diz respeito ao art. 189, que pune o condutor que deixa de dar passagem a veículos de polícia, ambulâncias, bombeiros e demais veículos de

emergência. Nesse entendimento, a infração não poderia ser aplicada quando se tratar de veículo que não esteja contemplado pelo dispositivo.

Há ainda a discussão sobre a própria instalação das lanternas especiais. A Resolução nº 970/2022 prevê enquadramento no art. 230, inciso XII, quando veículo que não seja de emergência estiver equipado com esse tipo de dispositivo.

Isso não diminui a importância das atividades desempenhadas pela Receita Federal. O combate ao contrabando, ao descaminho e aos demais ilícitos aduaneiros tem grande relevância para a segurança das fronteiras, para a economia e para a proteção da sociedade.

Se o Estado entende que a Receita Federal necessita das mesmas prerrogativas conferidas aos veículos de emergência, a solução juridicamente mais adequada seria uma alteração do próprio Código de Trânsito Brasileiro, por meio de lei, ampliando o rol de veículos autorizados a utilizar lanternas especiais de emergência.

Assim, mais do que uma discussão sobre o giroflex, o tema envolve o princípio de que prerrogativas excepcionais devem decorrer da lei. Caso a realidade institucional exija novas atribuições, caberia ao legislador atualizar a legislação.

\* Roger de Amorim Bastos é bacharel em Direito e especialista em Direito de Trânsito.



## Expansão dos veículos elétricos traz novos desafios para a infraestrutura de recarga

A expansão dos veículos elétricos no Brasil começa a mudar não apenas a composição da frota, mas também a infraestrutura necessária para atender esses motoristas. Com o aumento da demanda por recarga em condomínios, empresas, estacionamentos, centros logísticos e rodovias, surgem novos desafios relacionados à organização dos espaços, proteção dos equipamentos e segurança da operação. O crescimento da eletromobidade exige que a infraestrutura seja planejada para funcionar de forma eficiente e segura no longo prazo.

Os números ajudam a dimensionar a velocidade dessa transformação. O Brasil encerrou 2025 com **223.912 veículos leves eletrificados vendidos**, crescimento de 26% em relação ao ano anterior. Em maio de 2026, o país já contava com **25.429 pontos públicos e semipúblicos de recarga**, alta de 20,7% em apenas três meses. Entre fevereiro de 2025 e fevereiro de 2026, o número de carregadores rápidos em corrente contínua passou de 2.430 para 6.479, um aumento de aproximadamente 167%.

Esse crescimento, porém, traz problemas que vão além da quantidade de carregadores disponíveis. Em locais onde vários veículos são recarregados simultaneamente, os cabos podem ficar expostos ao trânsito de automóveis e pessoas, além de sujeira, água, impactos e desgaste. Nos carregadores rápidos, a situação é ainda mais complexa, já que os cabos são mais espessos e pesados. Por

isso, soluções para organizar, proteger e manter esses componentes fora das áreas de circulação começam a ganhar importância.

Ao mesmo tempo em que a infraestrutura cresce, surge uma nova ameaça: **o furto de cabos dos carregadores**. O cobre presente nesses componentes possui valor no mercado ilegal de sucata, tornando as estações um novo alvo para criminosos. O problema não representa apenas o prejuízo causado pelo equipamento danificado ou furtado. Uma estação fora de operação também reduz a disponibilidade da rede, prejudica usuários e pode comprometer a operação de estabelecimentos que oferecem o serviço de recarga.

A vulnerabilidade é maior em pontos instalados em áreas externas, estacionamentos e locais de circulação pública. Especialistas alertam que os riscos devem ser considerados desde o planejamento da instalação, e não somente depois que ocorre um furto ou ato de vandalismo. Visibilidade, iluminação, controle de acesso, monitoramento e a forma como os cabos ficam armazenados ou disponibilizados aos usuários são fatores que podem contribuir para reduzir a exposição dos equipamentos.

A segurança, entretanto, não termina na proteção física dos cabos. As estações também podem ser alvo de vandalismo, tentativas de manipulação e fraudes relacionadas à operação digital. Sistemas de telemetria, monitoramento remoto, autenticação e mecanismos capazes de identificar

comportamentos fora do padrão podem criar novas camadas de proteção. A conectividade dos equipamentos, portanto, deixa de ser apenas uma ferramenta de gerenciamento e passa também a ter importância para a segurança da infraestrutura.

O desafio tende a crescer à medida que os pontos de recarga se espalham por diferentes ambientes, como postos de combustíveis, shopping centers, condomínios, empresas, centros logísticos, estacionamentos e rodovias. A descentralização aumenta a conveniência para o usuário, mas também cria diferentes níveis de exposição aos equipamentos. Em operações com grande número de veículos, como frotas corporativas, ônibus e caminhões elétricos, o gerenciamento dos cabos e a proteção dos carregadores passam a ser elementos fundamentais para garantir a continuidade da operação.

A eletrificação, portanto, não depende apenas da venda de veículos ou da instalação de novos carregadores. **É preciso construir uma infraestrutura capaz de acompanhar o crescimento da frota com segurança, organização e confiabilidade.** A experiência acumulada pela indústria em proteção e gerenciamento de cabos pode contribuir para esse processo, mas a segurança precisa estar presente desde a escolha do local e do equipamento até a operação diária. À medida que a mobilidade elétrica avança no Brasil, proteger os pontos de recarga será tão importante quanto ampliar sua quantidade.