

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - DEZEMBRO 2025 - ANO 18 - Nº 192

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Quando o básico
salva vidas

Palavra do Presidente - P. 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Quando o Volante
vira Votos

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Estresse, fator de risco
sobre rodas

PÁGINA 7

VIA MAR: nova
rodovia deve
começar em 2026 e
promete
reduzir em até três
horas o trajeto
entre Joinville e
Florianópolis

PÁGINA 9

QUANDO O VOLANTE VIRA VOTO



Há temas que retornam ciclicamente ao debate público brasileiro como se fossem novidades, quando na verdade revelam uma antiga dificuldade nacional de lidar com planejamento, responsabilidade e consequências. A formação do condutor é um desses temas. Volta à cena, agora embalada por discursos de simplificação e economia, a proposta de eliminar a obrigatoriedade das autoescolas no processo de habilitação. A pergunta que se impõe não é apenas se a medida reduz custos, mas se ela contribui para salvar vidas ou apenas para ganhar aplausos fáceis em ano eleitoral. (Artigo de José Roberto Dias - Página 5)

**Proposta quer
obrigar ônibus
a parar sempre
que idosos
solicitarem
embarque**

PÁGINA 11

**Retrospectiva 2025:
SC alcança maior
avanço histórico
da malha viária,
com 84% em boas
condições**

PÁGINA 8

**Mobilidade urbana e
inclusão: os desafios
da acessibilidade
no trânsito para
pessoas com
deficiência**

PÁGINA 16

KOERICH

Gente Boa. Gente Nossa.

NÃO USE O CELULAR NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
RETORNAR



ALFÂNDEGA



MÃO DUPLA

EDITORIAL

Escolhas e prioridades

O início do ano costuma ser marcado por planos, expectativas e pela tentativa de organizar a vida com mais equilíbrio. É quando estabelecemos metas, redefinimos prioridades e projetamos mudanças para os meses que virão. Nesse movimento quase automático de recomeço, um dado deveria nos provocar desde já: o brasileiro perde, em média, mais de 150 horas por ano parado no trânsito. Em grandes cidades, como São Paulo, esse número se transforma em semanas inteiras desperdiçadas dentro de um carro, ônibus ou motocicleta — tempo que jamais será recuperado.

Mais do que um transtorno cotidiano, o congestionamento crônico revela escolhas coletivas e individuais que vêm sendo naturalizadas há décadas. Aceitamos acordar mais cedo, voltar mais tarde para casa e conviver com o estresse diário como se fosse o preço inevitável da vida urbana. No entanto, essa "normalidade" cobra um custo alto e silencioso da sociedade.

As horas perdidas no trânsito impactam diretamente a produtividade, a saúde física e mental e a qualidade de vida. O estresse prolongado, a ansiedade, a privação de sono e a exposição contínua à poluição afetam corpo e mente. Especialistas alertam que o trânsito rouba tempo de descanso, de convivência familiar e de lazer, além de ampliar a exposição a poluentes que deixam marcas permanentes nos pulmões, inclusive em não fumantes. Mesmo com veículos menos poluentes, o aumento do tempo de deslocamento mantém elevada — e perigosa — a dose total de poluição inalável.

Há ainda um impacto social profundo e desigual. Quem vive mais distante dos centros urbanos, geralmente a população de menor renda, passa mais tempo em deslocamentos e sofre de for-

ma mais intensa os efeitos do trânsito e da poluição. Trata-se de uma questão de dignidade urbana: perder horas todos os dias significa menos tempo para estudar, descansar, cuidar da saúde e conviver com a família. O trânsito, assim, reforça desigualdades e limita oportunidades.

Apesar disso, o debate sobre mobilidade urbana ainda avança lentamente no Brasil. Persistimos em um modelo de cidade centrado no automóvel, com investimentos insuficientes em transporte público de qualidade, mobilidade ativa e integração entre modais. Enquanto isso, experiências internacionais demonstram que é possível fazer diferente: cidades que priorizaram ônibus, bicicletas, caminhabilidade e gestão inteligente do tráfego reduziram congestionamentos, emissões e o tempo perdido nos deslocamentos.

É evidente que mudanças estruturais dependem de políticas públicas consistentes, planejamento urbano e coragem política. Mas também exigem uma mudança cultural. Questionar a dependência excessiva do carro, repensar hábitos e valorizar alternativas mais eficientes e humanas são passos necessários. Pequenas escolhas individuais, somadas a decisões coletivas, podem gerar transformações significativas.

Perder mais de 150 horas por ano no trânsito não é apenas um dado estatístico — é um retrato de como usamos nosso tempo e moldamos nossas cidades. No começo deste novo ano, ao definir prioridades, vale incluir uma pergunta incômoda, porém necessária: quanto da nossa vida estamos dispostos a continuar deixando parada no congestionamento? Menos horas no trânsito significam mais saúde, mais convivência e mais equilíbrio. E isso deveria, desde já, estar no topo da lista de prioridades.

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

Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes
Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller
Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição:

Gratuita

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

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br

**MAIO AMARELO 2026**

O Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) anunciou o tema da 13ª edição do Movimento Maio Amarelo, que em 2026 traz a mensagem: **"No trânsito, enxergar o outro é salvar vidas"**. Mais do que um slogan, o tema convida à mudança de percepção e de comportamento no trânsito, destacando a importância da empatia, da atenção e do respeito à vida. A campanha reforça que enxergar o outro vai além do ato de ver, exigindo consciência sobre as pessoas que compartilham as vias, suas rotinas e limitações. Os motociclistas serão o foco central da edição de 2026.

**ESCLARECIMENTO**

Um boato que circulou nas redes sociais afirmava que motoristas de aplicativo passariam a pagar um imposto de 26,5% a partir de 2026 é falso e decorre de uma interpretação equivocada da reforma tributária. Especialistas e a Receita Federal esclareceram que, no início da transição para o novo modelo de IVA dual, as alíquotas serão bem menores e que nanoempreendedores e MEIs permanecem isentos ou com tributação reduzida.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



QUANDO O BÁSICO SALVA VIDAS: SC-401 e SC-403 finalmente iluminadas!

Há obras que não precisam de palco, faixa cortada ou discursos longos para se tornarem históricas. A iluminação das rodovias SC-401 e SC-403 é um desses casos. Depois de anos de espera, pedidos reiterados e alertas constantes, muitos deles feitos por nós, do MONATRAN, em artigos e manifestações públicas, a rodovia estadual que liga o Centro de Florianópolis aos bairros do Norte da Ilha finalmente foi iluminada. Sem pompa, sem circunstância. Apenas feita. E isso, por si só, merece reconhecimento.

Para alguns, iluminar uma rodovia pode parecer apenas obrigação do poder público. E é. Mas a verdade é que essa obrigação foi empurrada de gestão em gestão por inúmeros governantes, sempre deixada para depois, para o próximo mandato, para outro orçamento. Enquanto isso, motoristas, pedestres e ciclistas conviviam diariamente com riscos previsíveis e evitáveis, sobretudo à noite e em condições climáticas adversas.

A entrega da iluminação em LED na SC-401 e na SC-403 representa um avanço concreto na segurança viária. Não é uma obra de impacto visual apenas. Trata-se de uma intervenção que reduz acidentes, melhora a leitura da via, aumenta a percepção de pedestres e ciclistas e devolve ao usuário a sensação mínima de segurança. Em uma cidade que cresceu, se verticalizou e intensificou seus fluxos, manter rodovias estratégicas no escuro era insistir em um erro histórico.

É importante destacar a postura dos governantes envolvidos. Prefeitura e Governo do Estado agiram de forma madura ao tratar a iluminação como política pública essencial, e não como peça de marketing. Executaram, entregaram e colocaram em funcionamento. Em tempos em que tantas decisões parecem guiadas mais pela estética do anúncio do que pela efetividade da ação, esse comportamento merece ser elogiado.

A tecnologia escolhida, com postes

compósitos e luminárias LED, também sinaliza planejamento e responsabilidade. Menor custo de manutenção, maior durabilidade, eficiência energética e melhor visibilidade não são detalhes técnicos. São escolhas que impactam diretamente a vida de quem circula diariamente por essas rodovias. Segurança viária se constrói com decisões assim, discretas, porém estruturantes.

Do ponto de vista institucional, a obra simboliza algo maior. Mostra que ouvir a sociedade civil organizada, ainda que sem holofotes, produz resultados. As reiteradas cobranças, análises e alertas feitos ao longo dos anos não foram em vão. A iluminação da SC-401 e SC-403 prova que insistir no óbvio também é uma forma legítima de política pública.

Que esse episódio sirva de exemplo. Nem toda entrega precisa ser grandiosa para ser relevante. Às vezes, fazer o básico e fazer bem é o maior gesto de respeito à população.



DE VOLTA À ESTRADA

O interesse por carros clássicos voltou a crescer no Brasil, impulsionado pela nostalgia, pelo valor histórico e pelo potencial de valorização financeira. Entre os carros antigos mais desejados para restauração estão **Fusca, Chevette, Opala, Gol Quadrado/GTI, Jeep Willys, Karmann Ghia, SP2, Ford F-100/F1, MP Lafer, Puma e Kombi**. Esses modelos se destacam pela importância histórica, mecânica relativamente simples, design marcante e maior disponibilidade de peças, fatores que facilitam os projetos de recuperação.

SUSTENTABILIDADE

Os brasileiros demonstram intenção de adotar hábitos mais sustentáveis em 2026, com destaque para a mobilidade. Segundo pesquisa da Descarbonize Soluções, 8 em cada 10 entrevistados querem ser mais sustentáveis no próximo ano, e o transporte aparece como a segunda principal meta, citada por 35% dos participantes, atrás apenas da alimentação. O estudo indica um avanço na consciência ambiental, mostrando que repensar a forma de se deslocar é visto como uma escolha prática do dia a dia, capaz de reduzir impactos ambientais sem abrir mão do conforto.

Como ficará a renovação da CNH com as novas regras em vigor

A Medida Provisória nº 1.327/25, publicada em dezembro de 2025, altera pontos importantes do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e estabelece uma nova lógica para a renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Entre as mudanças, destaca-se a possibilidade de renovação automática do documento para condutores sem infrações, dentro do programa CNH do Brasil.

A proposta valoriza o histórico positivo do motorista e busca reduzir custos e burocracia. No entanto, a dispensa dos exames de aptidão física e mental em determinadas situações tem gerado debate entre especialistas, que alertam para possíveis impactos na segurança viária.

A principal novidade está no novo §7º do artigo 268-A do CTB. Pela regra, condutores inscritos no Regis-

tro Nacional Positivo de Condutores (RNPC) poderão renovar a CNH automaticamente ao fim da validade, sem a necessidade de exames médicos e psicológicos. A medida, porém, possui restrições: não se aplica a condutores com 70 anos ou mais; pode ser utilizada apenas uma vez por motoristas a partir de 50 anos; e não vale para quem teve prazo reduzido por recomendação médica.

Especialistas destacam que os exames médicos vão além de uma exigência burocrática e cumprem papel preventivo. Alterações na visão, reflexos, cognição e condições clínicas podem surgir independentemente do histórico de infrações, o que reforça a importância da avaliação periódica.

A MP mantém os prazos atuais de validade da CNH: 10 anos para



condutores com menos de 50 anos, 5 anos para aqueles entre 50 e 69 anos e 3 anos para motoristas com 70 anos ou mais. O texto reforça que, havendo recomendação médica, prevalece o prazo definido no exame clínico.

Outra mudança é a consolidação da escolha entre CNH física ou digital, ambas com validade legal e fé pública em todo o território nacional. A emissão deixa de ser obrigatória nos

dois formatos.

Apesar dos avanços na simplificação administrativa, a renovação sem exame médico obrigatório deverá seguir em debate durante a tramitação da MP no Congresso. A regulamentação pelo Contran e a aplicação prática pelos órgãos de trânsito serão decisivas para garantir equilíbrio entre eficiência, economia e segurança no trânsito.

O papel do Contran e da Senatran no trânsito brasileiro

O Sistema Nacional de Trânsito é composto por uma rede complexa de órgãos e atribuições, o que frequentemente gera dúvidas. Entre os nomes mais citados quando novas regras são anunciadas estão o Contran e a Senatran. Embora atuem de forma integrada, cada um possui funções distintas e níveis diferentes de responsabilidade.

O Contran, Conselho Nacional de Trânsito, é o órgão máximo normativo do sistema. Cabe a ele editar resoluções, padronizar procedimentos e complementar o Código de Trânsito Brasileiro. Suas decisões têm validade em todo o território nacional e impactam áreas como habilitação, fiscalização, sinalização e segurança veicular.

Já a Senatran, Secretaria Nacional de Trânsito, exerce um papel executivo e de coordenação. É responsável por implementar as políti-

cas públicas definidas, administrar sistemas nacionais como Renach e Renavam e prestar apoio técnico aos Detrans e municípios na aplicação das normas.

Na prática, o Contran define as regras e a Senatran viabiliza sua execução. No entanto, essa divisão nem

sempre ocorre de forma harmoniosa, especialmente quando normas de grande impacto são publicadas sem diálogo prévio com os órgãos responsáveis pela execução.

A Resolução Contran nº 1.020 evidenciou esse tensionamento. As mudanças no processo de formação

de condutores afetaram diretamente candidatos à CNH, autoescolas, instrutores e Detrans, gerando questionamentos sobre a condução centralizada das decisões.

Do ponto de vista legal, o Contran possui competência para normatizar. Contudo, sob a ótica institucional, decisões dessa magnitude exigem planejamento, previsibilidade e tempo de adaptação. A reação dos Detrans, que solicitaram prazos e ajustes operacionais, reforça que normas sem transição adequada podem gerar insegurança.

Mais do que discutir quem decide, o debate atual aponta para a necessidade de equilíbrio entre poder normativo, participação técnica e viabilidade prática. Compreender o papel de cada órgão é fundamental para acompanhar, de forma crítica, as transformações do trânsito brasileiro.



JOSÉ ROBERTO DIAS*



Quando o Volante vira Voto

Há temas que retornam ciclicamente ao debate público brasileiro como se fossem novidades, quando na verdade revelam uma antiga dificuldade nacional de lidar com planejamento, responsabilidade e consequências. A formação do condutor é um desses temas. Volta à cena, agora embalada por discursos de simplificação e economia, a proposta de eliminar a obrigatoriedade das autoescolas no processo de habilitação. A pergunta que se impõe não é apenas se a medida reduz custos, mas se ela contribui para salvar vidas ou apenas para ganhar aplausos fáceis em ano eleitoral.

O trânsito é um dos mais claros espelhos de uma sociedade. Onde há respeito às regras, à vida e ao outro, os índices de violência viária tendem a cair. Onde prevalece a improvisação, a tolerância com a infração e a crença de que cada um resolve por si, o resultado costuma ser o oposto. Não por acaso, os países mais seguros no trânsito tratam a habilitação como um processo sério, progressivo e culturalmente valorizado.

Nos Estados Unidos, frequentemente citado de forma superficial, a habilitação não é um ato isolado, mas um percurso. Em muitos estados, especialmente para jovens condutores, há fases obrigatórias, horas mínimas de prática supervisionada, restrições iniciais de horário e passageiros, além de forte responsabilização dos pais ou responsáveis. A autoescola não é o centro do sistema, mas o rigor na avaliação e no cumprimento das regras é inegociável. Quem infringe perde pontos, privilégios e, em casos recorrentes, o direito de dirigir.

No Japão, a lógica é ainda mais clara. Conduzir um veículo é um privilégio que exige preparo técnico, disciplina emocional e compreensão profunda das normas. O processo é caro, longo e exigente. Inclui aulas teóricas detalhadas, treinamento prático intensivo em ambientes controlados e avaliações rigorosas. Não há espaço para improviso, tampouco para atalhos. O resultado está nos números, entre os menores índices de mortes no trânsito do mundo.

A Alemanha segue caminho semelhante. A formação do condutor é tratada como parte da educação cívica. A exigência técnica é elevada, o treinamento é extenso e a avaliação é severa. Não se trata apenas de saber operar um veículo, mas de compreender riscos, limites e responsabilidades. A famosa eficiência alemã no trânsito não nasce da ausência de regras, mas do respeito a elas desde a formação inicial.

Esses exemplos ajudam a desmontar uma falsa dicotomia que vem sendo apresentada no Brasil, como se a existência de autoescolas fosse o problema

em si. O debate sério não é eliminar estruturas, mas qualificá-las. O que precisa ser enfrentado são falhas de fiscalização, disparidades regionais, custos mal explicados, eventuais distorções no sistema e, sobretudo, a cultura da habilitação como mero documento, e não como compromisso com a vida.

Transformar a habilitação em um processo informal, transferindo toda a responsabilidade para o indivíduo, pode parecer moderno, mas ignora uma realidade brasileira marcada por profundas desigualdades educacionais, sociais e culturais. Em um país onde ainda lutamos para consolidar o respeito às leis mais básicas de convivência, flexibilizar sem fortalecer pode significar retroceder.

Esse debate ganha contornos ainda mais delicados quando ocorre às vésperas de um período crítico. As festas de fim de ano e as férias trazem consigo aumento significativo do fluxo de veículos, longas viagens, cansaço acumulado, consumo de álcool e uma perigosa sensação de urgência para chegar. É nesse contexto que pequenos descuidos se transformam em tragédias irreversíveis.

Vale lembrar, com serenidade e firmeza, que dirigir é um ato coletivo. Cada decisão ao volante afeta não apenas quem conduz, mas famílias inteiras, pedestres, ciclistas e outros condutores que jamais escolheram participar de um erro alheio. Reduzir a formação, relativizar o preparo ou tratar a habilitação como detalhe burocrático cobra seu preço justamente nos momentos em que mais precisamos de prudência.

O Brasil já pagou caro demais pela combinação de improviso, pressa e descaso no trânsito. Avançar exige menos slogans e mais responsabilidade. Exige aprender com quem faz melhor, adaptar boas práticas à nossa realidade e, sobretudo, lembrar que políticas públicas sérias não se medem pelo aplauso imediato, mas pelas vidas preservadas ao longo do tempo.

Que este período de festas e deslocamentos seja também um convite à reflexão. A melhor viagem é sempre aquela que termina com todos chegando em casa. E isso começa muito antes da estrada, começa na forma como escolhemos formar, habilitar e conscientizar quem segura o volante.

* 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.

Deputados de SC aprovam fim da cobrança da taxa de LICENCIAMENTO DE VEÍCULOS

Os deputados estaduais aprovaram o projeto de lei que determina o fim da cobrança da taxa de licenciamento de veículos em Santa Catarina. O documento gerado a partir desta taxa é o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV).

O PL 162/2022 partiu do deputado Jessé Lopes (PL), que argumenta que, a partir da geração digital do documento, não há mais necessidade de custear a produção, que antes utilizava papel moeda para garantir a originalidade e evitar falsificações.

“Hoje o catarinense paga por um serviço que não é mais prestado. Antes havia a impressão em papel moeda, o que gerava custos. Hoje, isso foi desburocratizado e pode ser feito digitalmente. Não há um serviço que justifique a cobrança da taxa de licenciamento”, justificou o deputado.

A cobrança anual da taxa de licenciamento é uma exigência do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran-SC). O custo do licenciamento para obter o CRLV em Santa Catarina em 2025 é



de R\$ 149,37, valor fixo para todos os veículos.

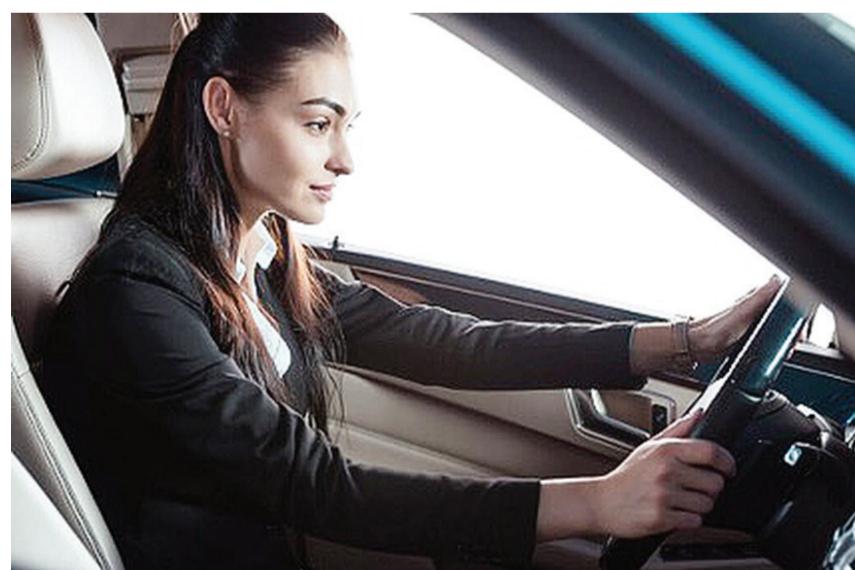
A proposta foi aprovada por maioria, com votos contrários dos deputados Junior Cardoso (PRD) e Maurício Eskudlark (PL). Com a

aprovação em plenário, a Assembleia Legislativa de Santa Catarina (Alesc) deve encaminhar o texto para sanção do governador.

De acordo com a assessoria do governador Jorginho Mello (PL),

após o recebimento oficial do projeto, há prazo de 15 dias úteis para análise da iniciativa, incluindo a constitucionalidade da matéria, podendo ocorrer sanção integral, sanção parcial ou veto.

Exame toxicológico passa a ser obrigatório também na 1ª habilitação para categorias A e B



Desde 10 de dezembro de 2025, passou a ser obrigatória a realização de exame toxicológico para candidatos à primeira habilitação nas categorias A (moto) e B (carro). A mudança decorre da promulgação da Lei nº 15.153/2025, após a derrubada de vetos presidenciais pelo Congresso Nacional, e entrou em vigor imediatamente em todo o país.

A exigência não está relacionada à Resolução Contran nº 1.020/25, que trata da reformulação do processo de formação de condutores, mas sim da alteração do artigo 148-A do Código de Trânsito Brasileiro. Com a queda do voto, o exame toxicológico de larga janela de detecção passou a ser obrigatório também para condutores não profissionais que buscam a CNH pela primeira vez.

Com a nova regra, todo candidato à primeira habilitação deverá apresentar exame toxicológico válido, com detecção mínima de 90 dias, antes do início das aulas práticas. A exigência amplia

significativamente o alcance da política do toxicológico, que até então se concentrava em motoristas profissionais das categorias C, D e E.

A mudança exige ajustes operacionais por parte dos Detrans, que já estavam em processo de adaptação às alterações da Resolução 1.020/25. A expectativa é que os órgãos estaduais sigam o entendimento de que a norma não deve ser aplicada retroativamente, preservando processos de habilitação já iniciados, embora ainda se aguardem orientações nacionais da Senatran.

A ampliação da obrigatoriedade também reacende o debate sobre seus impactos sociais e efetividade na segurança viária. Com custo médio entre R\$ 130 e R\$ 180, o exame pode representar mais um obstáculo financeiro ao acesso à CNH, especialmente para candidatos de baixa renda, enquanto especialistas divergem sobre o real efeito da medida na prevenção de sinistros.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Estresse, fator de risco sobre rodas

O estresse no trânsito é um verdadeiro combustível para comportamentos de risco.

Isso vale tanto para quem dirige carros quanto para quem pilota motos.

O assunto é bastante atual, uma vez que muitas doenças clínicas acompanham-se dessa condição.



Entendemos como estresse, uma situação em que existe uma perda da capacidade adaptativa do indivíduo a situações que ele vivencia normalmente. O sujeito não consegue se adaptar e reage, muitas vezes descompensando, enfrentando um momento difícil ou fugindo dele.

O estresse pode muitas vezes ser uma resposta natural do organismo, no entanto, em

alguns casos, o estresse contínuo pode ser uma causa de doença ou pelo menos um fator coadjuvante. Fatores físicos, emocionais, sociais ou ambientais podem ser os agentes desencadeadores.

São exatamente as situações de tensão, de agressão externa ou interna que ultrapassam o limite da capacidade defensiva do indivíduo. Ele não consegue mais se defender e descarrega essa energia negativa sobre o organismo. Trata-se, na verdade, de uma autoagressão, permitindo que apareçam sinais, sintomas e muitas vezes doenças. É importante lembrar que toda essa adaptação fisiológica do organismo ocorre à custa do sistema glandular, basicamente do eixo hipófise, suprarrenal, adrenalina, noradrenalina e cortisol que prepara o corpo para a **luta ou fuga**. Dois hormônios têm papel central na adaptação

ao estresse, adrenalina e noradrenalina, que surgem na primeira fase, e o cortisol, que assume a defesa, juntamente com vários outros hormônios. Por fim, surgem novamente as catecolaminas, adrenalina e noradrenalina no caso do estresse crônico. Podemos então considerar a existência de 3 tipos de estresse. O estresse físico, o estresse psicológico e o estresse social que será tanto mais grave quanto mais injusta for a sociedade. Bem sabemos como nossa sociedade é injusta com motoboys, motofretes, mototaxistas e motoristas em geral. Vivemos exatamente esse momento no trabalho sobre uma motocicleta, automóvel, caminhão ou veículo similar.

Na prática, entre nossos operadores, percebemos a necessidade de readaptação social.



Problemas familiares e econômicos, insatisfação com as chefias e com o trabalho realizado, tudo concorre para a desarmonia e, consequentemente, para o estresse social.

Existem indivíduos dentro do nosso ambiente de trabalho que sob grande estresse, buscam fatores de adaptação como fumar, correr, beber, comer em excesso, fazer tudo em exagero, em casos extremos recorrer a drogas.

Todos que trabalham com motocicletas não ignoram o perigo e o risco a que estão submetidos. Esse é um agente de estresse contínuo que compromete o corpo e a mente. Não se deve esquecer que o estresse em alguns indivíduos se manifesta com agressividade. Saber controlar isso é extremamente importante porque atos de agressividade tem consequências negativas, tanto no trabalho quanto no lazer e no ambiente familiar.

Principais fatores de estresse no trabalho:

Pressão por tempo: Atrasos, compromissos e prazos apertados. Geram ansiedade.

Ambiente hostil: Buzinas, congestionamentos, assaltos e imprudência alheia aumentam a irritabilidade.

Exposição ao risco: especialmente para motociclistas, o perigo constante é um estressor crônico.

Impactos no organismo:

Síndrome geral de adaptação. O corpo passa por fases de alarme, resistência e exaustão. Podendo levar a doenças físicas e mentais.

Autoagressão. O estresse prolongado pode gerar comportamentos como agressividade, abuso de substâncias ou negligência com a própria saúde.



* Membro das Comissões de Medicina do Trânsito Ocupacional e de Comunicação da Abramet (Associação Brasileira de Medicina do Trânsito), 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.

RETROSPECTIVA 2025: SC alcança maior avanço histórico da malha viária, com 84% em boas condições

A Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) encerra 2025 com um marco inédito: 84% dos 5,3 mil quilômetros de rodovias estaduais pavimentadas de Santa Catarina estão classificados como ótimos ou bons. O resultado consolida o maior avanço já registrado na história da malha viária catarinense e reflete os investimentos realizados por meio do Programa Estrada Boa, lançado em agosto de 2023 pelo governador Jorginho Mello.

Quando a atual gestão assumiu, pouco mais de 26% das rodovias estavam em boas condições, segundo dados da Fetrancesc. A mudança expressiva é atribuída à priorização da infraestrutura como política estratégica de governo, com investimentos que somam mais de R\$ 5,15 bilhões em obras estruturantes, conservação, manutenção e revitalização de rodovias em todas as regiões do estado.

Somente em 2025, a SIE repassou cerca de R\$ 858,8 milhões aos municípios catarinenses por meio de 721 convênios, fortalecendo o caráter municipalista da gestão e garantindo que obras de mobilidade urbana, pavimentação e acessos rurais também avançassem fora das rodovias



estaduais. No total, mais de 2,4 mil convênios estão em andamento.

O avanço da malha viária é sustentado por um conjunto robusto de ações, como revitalização de corredores estratégicos, duplicações, implantação de dispositivos de segurança, pavimentação de trechos históricos e modernização de pontos críticos. Obras aguardadas há décadas, em regiões como o Litoral, Vale do Itajaí,

geração de empregos diretos e indiretos ao longo da cadeia produtiva.

O secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Jerry Comper, destaca que o salto histórico é resultado de planejamento e execução contínua. Segundo ele, sair de pouco mais de um quarto da malha em boas condições para 84% representa uma reconstrução efetiva das rodovias catarinenses, com reflexos diretos na qualidade de vida e na competitividade do estado.

Outro destaque de 2025 foi o avanço do Programa Estrada Boa Rural, que ampliou a atenção às estradas do interior. Até o fim do ano, 70 municípios formalizaram pedidos para pavimentação de cerca de 350 quilômetros de vias rurais, com projetos que somam aproximadamente R\$ 500 milhões, reforçando a importância da infraestrutura também para o desenvolvimento do meio rural.

Com os resultados consolidados, 2025 entra para a história como o ano em que Santa Catarina promoveu o maior ciclo de investimentos viários já registrado, estabelecendo novas bases para a mobilidade, a segurança e o crescimento econômico sustentável do estado.

CNH Emprego na Pista oferece mais de 17 mil vagas para habilitação gratuita em SC

Em 2025, o sonho da Carteira Nacional de Habilitação tornou-se realidade para muitos catarinenses por meio do Programa CNH Emprego na Pista. Iniciativa do Governo de Santa Catarina, realizada pelo Detran/SC, a ação amplia o acesso à habilitação e à qualificação profissional como ferramenta de inclusão produtiva. O programa é voltado a quem busca a primeira CNH, a mudança ou adição de categoria e o curso de motofrete com a inclusão do Exercício de Atividade Remunerada (EAR), contemplando as categorias A, B, D e E, e conectando formação, regularização e empregabilidade no setor de transporte.

O programa foi instituído por meio de lei estadual e é totalmente voltado à empregabilidade, visando atender uma demanda estratégica do setor de transporte de cargas e passageiros. A iniciativa fortalece o acesso ao mercado de trabalho formal, contribui para o desenvolvimento econômico local e consolida o CNH Emprego na Pista como uma política pública estruturante em Santa Catarina.

Em 2025, foram disponibilizadas 17.852 vagas, o que representa 59,5% do total de até 30 mil vagas previstas pelo programa. Ao todo, cinco editais contemplaram 57 cidades catarinenses, ampliando as oportunidades de qualificação profissional e inserção no mercado de trabalho formal.

As primeiras habilitações do programa começaram a ser entregues pelo



governador Jorginho Mello no mês de setembro, respeitando todas as etapas e exigências legais do processo de habilitação. As vagas são ofertadas nos municípios onde os Centros de Formação de Condutores (autoescolas), médicos e psicólogos são parceiros do CNH Emprego na Pista, assim como demais entidades habilitadas para ministrar os cursos.

VIA MAR: nova rodovia deve começar em 2026 e promete reduzir em até três horas o trajeto entre Joinville e Florianópolis

As obras da rodovia Via Mar, novo eixo viário estadual que vai ligar Joinville ao Contorno Viário da Grande Florianópolis, devem começar no primeiro semestre de 2026. A estimativa foi divulgada pelo governador Jorginho Mello (PL). O projeto é considerado um dos mais estratégicos da atual gestão e tem como objetivo principal criar uma alternativa à BR-101, hoje saturada em praticamente todos os horários.

Com 145 quilômetros de extensão, a Via Mar será construída com seis faixas em sentido duplo e velocidade máxima prevista de 120 km/h. Segundo o governador, a nova rodovia pode reduzir de até quatro horas para cerca de uma hora o tempo de deslocamento entre Joinville e Florianópolis, beneficiando empresários, trabalhadores, turistas e moradores das

regiões Norte e da Grande Florianópolis.

“A BR-101 colapsou. Não adianta mais remediar ou falar que precisa passar ali em determinado horário, porque todos os horários estão congestionados. A Via Mar será uma alternativa real”, afirmou Jorginho Mello.

Investimento e modelo de execução

A obra terá custo total estimado em R\$ 7,5 bilhões. A etapa inicial, avaliada em cerca de R\$ 1 bilhão, será executada diretamente pelo governo de Santa Catarina com recursos próprios. Paralelamente, será lançada a licitação para a Parceria Público-Privada (PPP) que ficará responsável pela conclusão e operação da rodovia.

De acordo com o governador, a empresa vencedora da concessão devolverá ao Estado o valor investido na primeira etapa e assumirá a administração da via,



incluindo a instalação de praças de pedágio como forma de viabilizar financeiramente o projeto. O edital da concessão já está praticamente finalizado e tem despertado interesse de fundos internacionais e consórcios brasileiros.

Jorginho avalia que, após contratada, a obra deve levar ao menos três anos para ser concluída, devido a desafios técnicos como trechos de solo mole, áreas de arrozais e a necessidade de estruturas elevadas para evitar impactos ambientais e represamento de água.

Desenvolvimento econômico e contexto estadual

O governador destacou que o Estado conseguiu viabilizar o aporte inicial graças à reorganização fiscal dos últimos dois anos, que gerou uma economia estimada em R\$ 2 bilhões. Segundo ele, medidas como compras centralizadas, pagamentos em dia e o fim de aditivos injustificados em obras contribuíram para esse cenário.

Além da Via Mar, Jorginho Mello citou outras intervenções feitas com recursos estaduais, como o Trevo da Antônio Heil, que liga Brusque, Itajaí e o Litoral Norte. A obra, originalmente de responsabilidade federal, foi assumida pelo Estado, com investimentos em indenizações e execução, e entregue antes do prazo previsto.

No campo federal, o governador voltou a criticar a lentidão em projetos como o do Morro dos Cavalos. Ele defende uma solução de contorno, estimada em R\$ 300 milhões, como alternativa mais rápida aos túneis propostos pelo governo federal, que podem custar até R\$ 1,2 bilhão cada e levar muitos anos para sair do papel.

“Eu penso em Santa Catarina. Eu quero resolver os gargalos de Santa Catarina”, afirmou o governador, ressaltando que obras federais importantes seguem atrasadas enquanto o Estado precisa agir para evitar prejuízos ao desenvolvimento econômico.

Ano Novo é marcado por aumento de 13% nos acidentes em rodovias federais de SC

As rodovias federais que cortam Santa Catarina registraram 134 acidentes, com 159 pessoas feridas e três mortes durante a Operação Ano Novo da Polícia Rodoviária Federal (PRF), realizada ao longo de seis dias. Apesar da redução no número de óbitos em comparação com o período anterior, houve aumento tanto no total de acidentes quanto no número de feridos.

A operação ocorreu entre 30 de dezembro e 4 de janeiro. Em relação ao mesmo período entre 2024 e 2025, os acidentes aumentaram 13%, passando de 118 para 134 ocorrências. Segundo a PRF, os números refletem um comportamento de risco persistente por parte dos motoristas, especialmente em trechos de maior fluxo.

Três mortes foram registradas durante a operação, cinco a menos que na edição anterior. Duas delas ocorreram na BR-470. Em Trombudo Central, uma colisão grave envolvendo três veículos resultou na morte de um motorista de 25 anos. Já em Brumópolis, um jovem de 20 anos

morreu após ser atropelado ao tentar atravessar a rodovia durante a madrugada de sábado (3). A terceira morte aconteceu na BR-282, em Águas Mornas, onde uma batida frontal matou o condutor de um carro e deixou gravemente ferido o casal que estava em uma kombi.

Durante a fiscalização, a PRF abordou cerca de 9,3 mil veículos e flagrou diversas infrações. Entre as mais recorrentes estiveram o excesso de velocidade, com 660 registros, o não uso do cinto de segurança por motoristas ou passageiros, contabilizando 464 casos, e 228 ultrapassagens em locais proibidos. Também foram registrados 77 casos de motoristas dirigindo sob efeito de álcool, 52 ocorrências de uso de celular ao volante e 51 situações de transporte de crianças sem o uso de cadeirinha.

A PRF reforça que, apesar da queda no número de mortes, o aumento dos acidentes e das infrações evidencia a necessidade de maior conscientização e respeito às leis de trânsito, especialmente em períodos de feriados prolongados.





JUDICIÁRIO

Carro em mau estado de conservação não justifica busca veicular e pessoal

A Quinta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), por unanimidade, concluiu que o mau estado de conservação de um veículo, por si só, não constitui fundada suspeita capaz de justificar a busca veicular e pessoal. De acordo com o colegiado, uma abordagem policial fundamentada apenas nessa circunstância tem caráter exploratório e carece de respaldo em qualquer comportamento suspeito ou indício de ilicitude por parte do condutor.

Com esse entendimento, a turma manteve a decisão monocrática do ministro Ribeiro Dantas que, de ofício, concedeu habeas corpus para trancar uma ação penal por reconhecer a ilegalidade da busca realizada no veículo do réu e, por consequência, a ilicitude das provas obtidas.

Preso durante a abordagem policial, o homem – que tentou se passar por guarda municipal – transportava uma arma de fogo posteriormente identificada como produto de furto. O Tribunal de Justiça de São Paulo rejeitou o primeiro pedido de habeas corpus por considerar que a abordagem não se baseou apenas em suspeita subjetiva dos agentes, mas também no fato de o veículo conduzido pelo réu trafegar com uma porta amassada.

Ao recorrer para o colegiado da Quinta Turma contra a decisão do relator, o Ministério Pùblico de São Paulo sustentou não haver qualquer ilegalidade na



Ministro Ribeiro Dantas

conduta policial de abordar o motorista para verificar a regularidade do veículo, especialmente diante de seu evidente estado de má conservação. Segundo o órgão de acusação, não há nos autos nenhuma prova de que a busca pessoal e veicular tenha sido o objetivo inicial dos agentes, o que afastaria a alegação de se tratar de uma revista exploratória (*fishig expedition*).

Nenhuma atitude da pessoa abordada indicava a prática de crime

Confirmado o entendimento da decisão monocrática, o ministro Ribeiro Dantas afirmou que o parágrafo 2º do artigo 240 do Código de Processo Penal

(CPP) impõe a necessidade de fundada suspeita para que seja autorizada qualquer medida invasiva, de modo que não se pode considerar legítima – por exemplo – a abordagem policial baseada apenas em denúncias anônimas não verificadas previamente.

De acordo com o magistrado, a jurisprudência do STJ considera que a busca deve ter vínculo direto com sua finalidade legal de obtenção de provas, para não se transformar em um salvo-conduto para abordagens exploratórias baseadas em suspeitas genéricas sobre pessoas, comportamentos ou circunstâncias sem relação específica com a posse de arma proibida ou de outros objetos que constituam corpo de delito.

Sobre o caso em julgamento, Ribeiro Dantas destacou que os policiais fizeram a abordagem unicamente em razão do mau estado de conservação do veículo dirigido pelo acusado, circunstância que, segundo ele, não configura fundada suspeita, mas sim uma abordagem de caráter exploratório, desprovida de motivação concreta e de qualquer indício de comportamento ilícito por parte do motorista.

“A mera situação de estar a bordo de veículo com a porta amassada não constitui, por si só, fundada suspeita, sendo necessária a presença de elementos concretos para justificar a medida invasiva. Logo, sendo ilegal a atividade policial efetivada sem justo motivo, deve ser reconhecida a nulidade desse ato”, concluiu.

Justiça suspende aplicação da Resolução 1.020/25 do Contran em Mato Grosso

A Justiça Federal de Mato Grosso suspendeu a aplicação da Resolução Contran nº 1.020/2025 no âmbito do Detran/MT, atendendo a pedido da própria autarquia estadual. A norma reformulou profundamente o processo de formação e habilitação de condutores no país, mas, segundo a decisão, não pode ser aplicada enquanto não forem editadas as regulamentações complementares pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

A decisão é liminar, foi proferida em mandado de segurança e não tem efeito nacional. Ainda assim, reforça uma preocupação já manifestada por diversos Detrans: a ausência de regras de transição e de normativos federais essenciais compromete a segurança jurídica e a continuidade do serviço público de habilitação.

No processo, o Detran/MT argumentou que a entrada em vigor imme-

diate da Resolução 1.020/25, somada às alterações trazidas pela Medida Provisória nº 1.327/2025, gerou um vácuo normativo e operacional. A autarquia destacou que a norma revogou regras estruturantes, transferiu competências para a União e depende de regulamentações que ainda não foram publicadas.

Entre os impactos apontados estão a necessidade de ajustes em sistemas informatizados, mudanças nos exames teóricos e práticos, reconfiguração de credenciamentos, alteração na cobrança de taxas e a implementação de novos modelos de ensino, inclusive a distância, sem diretrizes claras para execução.

Ao conceder a liminar, o juiz federal Cesar Augusto Bearsi reconheceu o risco de inviabilização do serviço público. Segundo o magistrado, normas que exigem mudanças estruturais, como adaptação de sistemas e treinamento de servidores, não podem



produzir efeitos imediatos sem regulamentação prévia, sob pena de violar os princípios da razoabilidade e da segurança jurídica.

Com isso, a Justiça determinou a suspensão da Resolução 1.020/25 no Estado de Mato Grosso e o retorno à aplicação das normas anteriores, como a Resolução nº 789/2020, até que sejam editados todos os atos complementares necessários. A decisão não fixou prazo, condicionando a retomada da nova

norma à regulamentação federal.

Embora válida apenas para Mato Grosso, a decisão é vista como um precedente relevante no debate nacional. Especialistas avaliam que o entendimento judicial reforça a necessidade de planejamento e transição responsável na implementação de mudanças estruturais, para que a modernização do sistema de habilitação não comprometa a legalidade, a prestação do serviço público e a segurança viária.



Comissão aprova acompanhante para pessoa com autismo ou Down em exame de direção veicular

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 1240/25, que altera o Código de Trânsito Brasileiro para garantir que pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) ou Síndrome de Down possam realizar o exame de direção veicular acompanhadas por alguém de sua preferência, para apoio emocional e psicológico.

A proposta é de autoria do deputado Murilo Galdino (Republicanos-PB) e recebeu parecer favorável do relator, deputado Marangoni (União-SP). Para ele, a medida reforça o princípio da igualdade ao permitir ações que compensem desigualdades e ampliem o acesso de

pessoas com deficiência a direitos e oportunidades em condições justas.

Segundo o relator, a presença de uma pessoa de confiança pode reduzir a ansiedade e contribuir para a concentração do candidato, sem interferir na avaliação técnica. A iniciativa, afirmam os parlamentares, favorece a autonomia e a inclusão social.

Próximos passos

O projeto tramita em caráter conclusivo e seguirá para análise das comissões de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Para se tornar lei, precisa ser aprovado pela Câmara e pelo Senado.

Proposta quer obrigar ônibus a parar sempre que idosos solicitarem embarque



LEGISLATIVO



Comissão aprova diretrizes para transporte Pet Friendly em carros de aplicativo

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou diretrizes para regulamentar o transporte de animais domésticos, como cães e gatos, em veículos de aplicativo. A proposta altera a Lei de Mobilidade Urbana com o objetivo de incentivar o serviço Pet Friendly, estabelecendo regras voltadas à segurança, higiene e bem-estar animal. O texto segue em tramitação no Legislativo.

Pelas regras aprovadas, não poderá haver cobrança de tarifa extra apenas pela presença do animal no veículo, sendo permitida apenas taxa de limpeza extraordinária quando houver dano material comprovado, conforme normas municipais. O tutor será responsável por garantir o acondicionamento adequado do pet durante a viagem, com uso de

caixa de transporte, guia ou focinheira, de acordo com o porte do animal, sempre no banco traseiro. Também deverão ser respeitadas as normas sanitárias e de controle de zoonoses.

O projeto proíbe discriminação por espécie, raça ou porte, salvo em situações de risco à segurança viária ou à integridade do veículo, conforme critérios definidos pelos municípios. Cães-guia e cães de assistência seguem com acesso livre e prioritário, conforme a legislação vigente. Além disso, as plataformas de transporte deverão disponibilizar uma categoria específica "Pet Friendly" nos aplicativos, com informações claras para usuários e motoristas. O texto ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça antes de seguir para votação nos plenários da Câmara e do Senado.



O Projeto de Lei nº 5174/2025, de autoria do deputado Pastor Gil (PL/MA), propõe tornar obrigatória a parada de ônibus, micro-ônibus e vans do transporte público sempre que pessoas idosas solicitarem embarque ou desembarque. A iniciativa busca garantir mobilidade com segurança, dignidade e respeito, diante da ausência de regras específicas e de fiscalização efetiva sobre o tema.

O texto estabelece que a parada deve ocorrer em locais seguros, com o motorista assegurando o embarque e desembarque adequados. O descumprimento da norma poderá resultar em advertência e, em caso de reincidência, suspensão temporária da função. As empresas de transporte serão responsáveis por aplicar as penalidades, em conjunto com os

órgãos municipais.

A proposta também prevê a criação de incentivos para motoristas que cumprirem as regras, como bônus e reconhecimento por bom atendimento e ausência de infrações ao longo de 12 meses.

Na justificativa, o deputado afirma que a medida complementa a Constituição Federal, o Estatuto do Idoso e o Código de Trânsito Brasileiro, ao preencher lacunas na legislação e proteger um grupo social mais vulnerável. Segundo ele, a negativa de parada expõe idosos a constrangimentos, riscos e exclusão social.

Caso aprovado, o projeto ainda passará pelas comissões da Câmara, pelo Senado Federal e, por fim, pela sanção presidencial.

Dirigir descalço ou de chinelo pode dar multa? Entenda o que diz a lei

Entre as dúvidas mais comuns dos motoristas brasileiros está se é permitido dirigir descalço ou de chinelo. A situação é frequente, especialmente após sair da praia, do clube ou em deslocamentos rápidos do dia a dia. Embora pareça uma questão simples, o tema ainda gera interpretações equivocadas e pode, sim, resultar em multa, dependendo do calçado utilizado.

O Código de Trânsito Brasileiro não proíbe dirigir descalço. O que a legislação estabelece, no artigo 252, inciso IV, é a infração de dirigir usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais. Por isso, o problema não está na ausência de calçado, mas no uso de chinelos de dedo, tamancos ou sandálias frouxas, que podem escapar dos pés ou ficar presos entre os pedais, colocando em risco a condução do veículo.

A infração é classificada como média, com multa de R\$ 130,16 e acréscimo de quatro pontos na CNH. Apesar

de dirigir descalço ser permitido, essa prática pode trazer desconforto e dificultar o controle adequado dos pedais, principalmente em trajetos longos. Em situações de emergência, a falta de calçado também pode aumentar a vulnerabilidade do condutor ao sair do veículo.

O uso de chinelos representa o maior risco e é justamente o alvo da fiscalização. Um calçado solto pode travar nos pedais e provocar a perda de controle do veículo em frações de segundo. Outros calçados, como sapatos de salto alto ou tamancos, também

podem gerar autuação por comprometerem a firmeza e a precisão dos movimentos do pé. Já tênis e sapatos fechados são considerados mais adequados, pois garantem estabilidade e melhor resposta ao volante.

Se o motorista for flagrado utilizando calçado inadequado, a multa é aplicada no momento da abordagem, sem remoção do veículo. Ainda assim, a penalidade pode pesar no bolso e contribuir para a soma de pontos que leva à suspensão da habilitação. Por isso, manter um calçado adequado no carro e evitar improvisos são medidas simples que ajudam a prevenir problemas.

Mais do que uma exigência legal, a escolha do calçado ao dirigir é uma questão de segurança. O trânsito é um ambiente coletivo, e decisões aparentemente pequenas podem ter grande impacto na prevenção de acidentes. Pensar na própria segurança e na dos outros deve sempre vir antes da conveniência.



Criança menor de 10 anos no banco da frente: veja em que casos é permitido

Muitos motoristas ainda se perguntam: criança menor de 10 anos pode andar no banco da frente do carro? A resposta imediata seria “não”, já que a regra geral do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) determina que menores dessa idade devem viajar no banco traseiro. Mas há situações em que a lei abre exceções. Conhecer essas regras é fundamental para que pais e responsáveis não cometam infrações, evitem multas e, principalmente, garantam a segurança dos pequenos passageiros.

O que a lei determina

De acordo com o artigo 64 do CTB, crianças com menos de 10 anos que não tenham atingido 1,45 m devem ocupar obrigatoriamente os bancos traseiros, usando sempre os dispositivos de retenção adequados, como bebê-conforto, cadeirinha ou assento de elevação.

Transportar crianças sem observar essas normas é infração gravíssima, sujeita a multa, sete pontos na CNH e retenção do veículo até regularização.

Em que casos é permitido?

A Resolução 819/2021 do Contran estabelece as exceções em que crianças menores de 10 anos podem ocupar o banco dianteiro:

1. Veículos que só possuem banco dianteiro

Como picapes de cabine simples ou modelos de dois lugares. Nesses casos, a criança pode ir na frente usando o dispositivo de retenção adequado.

2. Quando o número de crianças excede a capacidade do banco traseiro

Se houver mais de três crianças menores de 10 anos e o banco traseiro comporta apenas três, a criança mais velha pode ocupar o banco dianteiro, desde que corretamente presa.

O risco do airbag

Mesmo nos casos permitidos, é preciso atenção ao airbag do passageiro. Ele é projetado para proteger adultos e pode causar lesões graves em crianças. Por isso, o banco dianteiro deve ser usado apenas quando não houver alternativa. Alguns veículos permitem desligar o airbag do passageiro, mas isso deve ser feito confor-



me o manual do fabricante.

Por que o banco traseiro é mais seguro?

Pesquisas internacionais mostram que o banco traseiro reduz significativamente o risco de lesões em caso de colisão. Em um estudo com quase 17 mil crianças de 0 a 12 anos nos EUA, aquelas no banco traseiro tiveram até 64% menos risco de sofrer lesões moderadas a graves.

O costume de levar a criança na frente

Por comodidade ou desejo de manter a criança mais próxima, muitos acabam colocando o pequeno no banco dianteiro. Especialistas alertam que isso aumenta muito o risco em caso de acidente — por isso a legislação é clara e baseada em evidências de segurança.

Como transportar a criança de forma correta

- Usar sempre o dispositivo adequado para cada idade;
- Conferir a instalação correta da cadeirinha;
- Priorizar o banco traseiro;
- Nunca transportar criança no colo ou sem cinto;
- Seguir as orientações do manual sobre o uso do airbag.

Conclusão

Sim, existem exceções que permitem transportar crianças menores de 10 anos no banco dianteiro, mas essas situações devem ser realmente excepcionais. Sempre que possível, o banco traseiro é a escolha mais segura, protegendo o que temos de mais valioso: a vida das crianças.

Como ensinar crianças a serem pedestres e ciclistas seguros

Ensinar crianças a serem pedestres e ciclistas seguros é uma das estratégias mais eficazes (e menos exploradas) da segurança viária. Em um país onde o trânsito ainda mata milhares de pessoas todos os anos, investir na formação desde cedo não é apenas educativo, mas preventivo.

A infância é o período em que comportamentos são moldados. Crianças observam, imitam e internalizam atitudes vistas no cotidiano. Por isso, a forma como adultos atravessam ruas, respeitam sinais e interagem com o espaço urbano influencia diretamente a percepção de risco dos pequenos.

Celso Mariano, diretor do Portal do Trânsito e da Tecnodata Educacional, destaca que a educação para o trânsito precisa ir além do discurso. Segundo ele, a criança aprende muito mais pelo exemplo

do que pela fala. Quando o adulto atravessa fora da faixa ou ignora o semáforo, acaba ensinando que aquela regra não é importante.

No caso dos pedestres, o ensino deve começar com noções básicas, como atravessar sempre na faixa, olhar para os dois lados, respeitar o semáforo e evitar distrações. Mais do que decorar regras, a criança precisa entender o motivo dessas orientações e como elas contribuem para a própria segurança.

Para ciclistas, a atenção deve ser ainda maior. O uso de capacete, o respeito à sinalização, a utilização de equipamentos refletivos e a circulação em locais adequados são pontos fundamentais. Mesmo em passeios recreativos, a bicicleta deve ser tratada como um veículo, e não apenas como um brinquedo.

Segundo Celso Mariano, um erro comum é acreditar que a



educação no trânsito só começa quando a pessoa vai dirigir. Quando se chega à idade da CNH, muitos comportamentos já estão consolidados, e a falta de formação precoce dificulta a construção de atitudes seguras.

A escola tem papel importante nesse processo, mas a família é protagonista. Pequenas atitudes, como comentar situações do dia a dia no trânsito, transformar deslocamentos em momentos de aprendizado e reforçar comportamentos corretos, fazem grande diferença.

Além disso, cidades mais seguras contribuem diretamente para esse aprendizado. Calçadas adequadas, travessias visíveis, ciclovias bem projetadas e áreas de tráfego calmo criam ambientes onde crianças conseguem aprender com menos risco.

Educar crianças para o trânsito é investir em uma geração mais consciente, empática e responsável. Os resultados não são imediatos, mas são duradouros — e salvam vidas ao longo do tempo. (Fonte: Portal do Trânsito)

Radares salvam vidas: estudo expõe desigualdade na fiscalização

A velocidade excessiva segue como um dos principais fatores de risco no trânsito brasileiro, e um novo relatório técnico reforça a gravidade do problema. Produzido pelo Observatório Nacional de Segurança Viária em parceria com a UFPR, o estudo “Indicadores Brasileiros sobre Fiscalização de Velocidade” aponta que o Brasil fiscaliza pouco, de forma desigual e distante das recomendações internacionais de segurança viária.

O levantamento mostra que muitos municípios e rodovias mantêm limites de velocidade acima do recomendado pela Organização Mundial da Saúde. Em áreas urbanas, a OMS indica máximo de 50 km/h, e de 30 km/h em locais com circulação intensa de pedestres, parâmetros ainda pouco adotados no país.

A fiscalização eletrônica também é insuficiente e mal distribuída. A média nacional é de 2,09 radares fixos

para cada 10 mil veículos, com enorme desigualdade entre os estados. O Distrito Federal concentra a maior densidade, enquanto estados como o Amazonas praticamente não contam com fiscalização eletrônica.

Os dados confirmam que a fiscalização funciona. Onde há mais radares, há maior respeito aos limites de velocidade e menos infrações por equipamento, indicando mudança de comportamento dos condutores. Estados com maior presença de fiscalização não apresentam altos índices de mortalidade no trânsito.

O estudo também evidencia que o Brasil prioriza a fluidez em detrimento da vida. A maioria dos radares fiscaliza limites de 60 km/h, apesar de a OMS apontar riscos elevados de morte em colisões e atropelamentos acima de velocidades menores, especialmente em áreas urbanas.

Pesquisas realizadas em Curitiba mostram que acelerar acima do limite



traz ganho irrisório de tempo — cerca de três segundos por quilômetro — enquanto aumenta significativamente o risco de sinistros. Medidas como travessias elevadas, radares e semáforos demonstram impacto direto na redução da velocidade.

O relatório conclui que o país precisa avançar em uma política

pública baseada em evidências, com limites alinhados às recomendações da OMS, ampliação da fiscalização eletrônica, moderação de tráfego e uso de tecnologias como fiscalização por velocidade média. Os dados são claros: controlar a velocidade salva vidas; falta transformar conhecimento em ação contínua.

CARTAS



VIBRAÇÃO VEICULAR

Muito interessante o artigo do Dr. Dirceu da ABRAMET. A persistente vibração na direção dos veículos continua sendo um risco subestimado para motoristas e motociclistas, afetando sua saúde e segurança. É preocupante que, mesmo com evidências científicas consolidadas, ainda faltem normas nacionais específicas que limitem essa exposição. Cabe ao poder público agir com urgência na melhoria das vias e na regulamentação adequada. Sem isso, seguimos penalizando profissionais que já trabalham em condições tão adversas.

Celso Marinho - Rio de Janeiro/RJ

EDITORIAL

Muito bom o editorial da última edição! O Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito nos lembra que cada número representa uma vida interrompida. Pensar que no Brasil ainda perdemos milhares de pessoas nas vias, nos faz perceber que não podemos aceitar retrocessos nas regras de formação e segurança. Que essa data nos inspire a transformar dor em ação e compromisso real com um trânsito mais humano.

Érica Marques - Campo Grande/MS

PARABÉNS!

Quero parabenizar o MONATRAN pelos 16 anos de dedicação incansável à segurança viária e pela tão bem-vinda retomada da edição impressa do jornal. Em um país onde o trânsito ainda ceifa tantas vidas, manter viva essa voz independente é um ato de coragem e compromisso. Que esta nova fase fortaleça ainda mais o diálogo, a educação e a mobilização por um trânsito mais humano e seguro para todos.

Edna Cirimarco - São José/SC

DESTINO

Perfeito o artigo do Dr. José Roberto Dias nos lembrando que o caminho também faz parte do destino. Em época de férias, cada escolha ao volante carrega vidas e expectativas. Que motoristas e autoridades assumam sua responsabilidade, para que o verão termine com famílias completas e trajetos seguros — porque nenhuma paisagem vale a ausência de quem não chegou.

Sérgio Coelho - São Paulo/SP

FUTURO

Concordo plenamente com a reportagem do Monatran: o Brasil ainda está longe de ter condições reais para receber carros autônomos. Falta infraestrutura mínima, como sinalização confiável e conectividade adequada, além de uma legislação clara que acompanhe a evolução tecnológica. Sem investimentos sérios e planejamento, falar em veículos autônomos no país continua sendo mais expectativa do que realidade. Antes de avançar para o futuro, precisamos primeiro arrumar o presente do nosso trânsito.

Felipe Barozzi - Curitiba/PR

APLICATIVO

Parabenizo a Prefeitura do Rio pela iniciativa de fiscalizar manobras perigosas e oferecer melhores condições de trabalho aos entregadores. A combinação de monitoramento responsável e espaços de apoio mostra respeito pela vida e pela dignidade desses profissionais. Que outras cidades sigam o exemplo e adotem medidas que tragam mais segurança para todos no trânsito.

Juliana Batista - Belo Horizonte/MG

SEGURANÇA

Às vezes, o óbvio precisa ser dito - e repetido. As dicas de segurança da última edição são simples e todos as conhecem, mas ainda assim muitos insistem em ignorá-las. Segurança no trânsito começa pelo básico bem feito e pela responsabilidade cotidiana. Só assim transformamos regras em hábitos e evitamos tragédias que poderiam ser prevenidas.

Melina Ramos - Porto Alegre/RS

JUSTIÇA

Decisão corretíssima do relator Sebastião Reis Júnior ao negar o habeas corpus para o empresário condenado pelo atropelamento que matou a ciclista Marina Harkot. Considerado culpado por homicídio com dolo eventual, embriaguez ao volante e omissão de socorro, o sujeito ainda estava foragido. Como estudante de direito, acredito que a execução imediata da condenação respeita a soberania do júri, reafirma a responsabilidade de quem tira vidas no trânsito e fortalece a segurança jurídica.

Pedro de Souza - São Paulo/SP

PARABÉNS MONATRAN!

Adorei o Espaço Livre, da Adalgiza Lopes. Sensacional! E o Jornal O Monatran já é um mocinho! Com alma nobre, personalidade firme, rebelde na medida certa, já mostrou para o que veio... parabéns pelo "adolescente" que certamente se perpetuará no Universo da "educação no trânsito".

Fernanda Maciel - Florianópolis/SC

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

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 223. Transitar com o farol desregulado ou com o facho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor:
 Infração - grave;
 Penalidade - multa;
 Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.



IA agêntica deve transformar o setor automotivo já em 2026, aponta pesquisa global do IEEE

O setor automotivo deve ser um dos mais impactados pela chamada IA agêntica já a partir de 2026, segundo estudo global do IEEE (Instituto dos Engenheiros Eletricistas e Eletrônicos), que ouviu 400 líderes de tecnologia em seis países, incluindo o Brasil. De acordo com a pesquisa, 35% dos executivos apontam os veículos autônomos como uma das áreas mais afetadas pela IA no próximo ano — percentual que sobe para 38% no Brasil.

A IA agêntica representa a próxima evolução da inteligência artificial, capaz de definir metas, planejar e executar ações com mínima intervenção humana. No trânsito, isso se traduz em veículos que antecipam riscos, recalculam rotas em tempo real, identificam falhas na pista e se comunicam com a infraestrutura urbana por meio de sistemas V2X, conectando carros, semáforos e redes viárias.

Mobilidade mais inteligente e colaborativa

Segundo o IEEE, essa tecnologia marca uma mudança de paradigma, transformando o carro em um agente ativo no trânsito. Veículos passam a prever comportamentos, aprender com dados e colaborar com o ecossistema urbano, aumentando

a segurança, a fluidez e a personalização da mobilidade. Além do setor automotivo, robótica (56%) e realidade estendida (38%) também estão entre as áreas mais impactadas pela IA em 2026.

Destaque para o cenário brasileiro

No Brasil, os setores mais impactados pela IA incluem desenvolvi-

mento de software (60%), serviços financeiros (48%), mídia e entretenimento (48%) e saúde e educação (28%). Ainda assim, o setor automotivo ganha protagonismo pelo avanço da automação de segurança, análise de tráfego e inteligência embarcada. O estudo indica ainda que 64% dos líderes brasileiros acreditam que a adoção da IA agêntica seguirá em ritmo acelerado em 2026.

Apesar do otimismo, privacidade e segurança de dados seguem como as principais preocupações. Para especialistas, a IA agêntica pode acelerar tendências como sistemas ADAS mais inteligentes, veículos conectados, sinalização dinâmica, diagnóstico preditivo de falhas e fiscalização mais precisa. O avanço dessas tecnologias pode reduzir sinistros e tornar as cidades mais eficientes, desde que acompanhado de investimento, regulação e políticas públicas adequadas.



ESPAÇO LIVRE

*RICARDO ALVES DA SILVA



Os custos do novo processo, “mais barato”, de formação de condutores no Brasil

O novo modelo de formação de condutores no Brasil foi concebido sob um discurso legítimo de redução de custos e ampliação do acesso à Carteira Nacional de Habilitação. No entanto, ao priorizar quase exclusivamente o aspecto econômico, o Governo e o Ministério dos Transportes deixaram em segundo plano um dos pilares fundamentais do trânsito moderno: a segurança viária.

O Sistema Único de Saúde (SUS) gastou R\$ 449 milhões em 2024 com internações de vítimas de sinistros de trânsito no Brasil, segundo levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), com base em dados do Datasus. Esse dado, por si só, já revela o impacto social e financeiro da violência no trânsito.

Além disso, houve novo aumento no número de mortes. Em 2024, o país registrou

34.881 óbitos no transporte terrestre, um crescimento de 2,9% em relação a 2023, quando foram contabilizadas 33.894 mortes. O índice de óbitos por 100 mil habitantes passou de 15,8 para 16,2, conforme aponta o Atlas da Violência, elaborado pelo Ipea em parceria com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública.

Nesse contexto, a flexibilização excessiva da formação de condutores — com redução de etapas, carga horária e centralidade pedagógica — não foi acompanhada de estudos técnicos robustos que comprovem impacto positivo na redução de sinistros, lesões e mortes no trânsito. Trata-se de uma mudança estrutural feita sem base empírica consistente.

Outro ponto crítico é a forma acelerada como a norma foi publicada, sem período adequado de transição, sem projetos-piloto

amplos e sem o devido amadurecimento institucional dos órgãos executivos de trânsito. O resultado é um sistema que transfere mais responsabilidades ao instrutor e ao cidadão, mas não fortalece, na mesma proporção, os mecanismos de fiscalização, controle e avaliação da qualidade da formação.

Ao tratar a habilitação como um entrave financeiro, e não como um processo educativo e preventivo, corre-se o risco de formar condutores legalmente habilitados, porém tecnicamente despreparados e comportamentalmente vulneráveis. Segurança viária não se constrói com pressa, mas com planejamento, educação e responsabilidade pública.

* Ricardo Alves da Silva é especialista em trânsito no Brasil, coronel da reserva da Polícia Militar de Santa Catarina, ex-vice-presidente do Detran/SC e pós-graduado em Gestão e Segurança no Trânsito.



MOBILIDADE URBANA E INCLUSÃO: os desafios da acessibilidade no trânsito para pessoas com deficiência

A mobilidade urbana é um direito fundamental, mas para milhões de brasileiros com deficiência ou mobilidade reduzida esse direito ainda não se concretiza plenamente. Apesar dos avanços na legislação e de uma atenção crescente ao tema, o cotidiano dessas pessoas segue marcado por barreiras que comprometem autonomia, segurança e qualidade de vida.

A inclusão no trânsito vai muito além da presença pontual de rampas ou de assentos reservados no transporte coletivo. Ela exige uma transformação estrutural, que envolve infraestrutura adequada, políticas públicas contínuas e uma mudança de postura da sociedade. Embora algumas cidades já tenham avançado com iniciativas relevantes, a realidade nacional ainda está distante de um padrão verdadeiramente inclusivo.

Acessibilidade no trânsito significa garantir que pessoas com deficiência física, visual, auditiva ou intelectual possam circular com independência e dignidade. Isso passa por calçadas niveladas e bem conservadas, rampas construídas corretamente, pisos táteis, semáforos sonoros, além de transporte público acessível, com veículos adaptados e comunicação visual e sonora eficiente.

A segurança viária também precisa ser pensada de forma inclusiva, com sinalização clara, boa iluminação e respeito às prioridades legais.

O Brasil conta com um arcabouço legal robusto. A Lei Brasileira de Inclusão estabelece regras claras para acessibilidade em espaços públicos e privados de uso coletivo, enquanto o Código de Trânsito Brasileiro assegura direitos como vagas reservadas e prioridade de circulação. Na prática, porém, a aplicação dessas normas é desigual. Grandes capitais tendem a avançar mais rapidamente, enquanto cidades menores enfrentam limitações orçamentárias, falta de fiscalização e baixa conscientização.

Mesmo com leis em vigor, barreiras persistem no dia a dia. Calçadas irregulares, transporte coletivo pouco adaptado ou mal conservado e o desrespeito frequente às vagas reservadas revelam que a acessibilidade ainda não é tratada como prioridade. Soma-se a isso a desigualdade entre municípios, que faz com que o direito de ir e vir dependa, muitas vezes, do local onde a pessoa vive.

Ainda assim, existem exemplos positivos que mostram que a mudança é possível. Curitiba se destaca pelo sistema de ônibus

de piso baixo e estações que facilitam o embarque de cadeirantes. São Paulo investiu na instalação de semáforos sonoros para auxiliar pessoas com deficiência visual, enquanto Recife ampliou o uso de faixas de pedestres elevadas, beneficiando não apenas pessoas com deficiência, mas também idosos e famílias com carrinhos de bebê.

Especialistas em trânsito reforçam que acessibilidade deve ser entendida como parte central da segurança viária. Garantir ambientes acessíveis é reconhecer que todos são pedestres em algum momento da vida e que o direito de circular com segurança e dignidade deve ser universal. Além do poder público, a sociedade também tem papel fundamental, adotando atitudes simples, como respeitar vagas reservadas, não bloquear calçadas e cobrar políticas mais inclusivas.

Promover acessibilidade no trânsito exige planejamento urbano, investimentos e, sobretudo, uma mudança cultural. O Brasil ainda enfrenta desafios significativos, mas os exemplos existentes mostram que o caminho é possível. Mais do que cumprir a legislação, trata-se de construir cidades mais humanas, justas e preparadas para acolher a diversidade de todos os seus cidadãos.