

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - FEVEREIRO 2026 - ANO 19 - Nº 194

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Década perdida
Palavra do Presidente
PÁGINA 3

TRÂNSITO NO CARNAVAL 2026: O MAIS VIOLENTO DA DÉCADA



JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



O bolso sangra,
o trânsito trava
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Liberção do mototáxi
não é um bom caminho
PÁGINA 7

Com recorde de 130 mortes, o balanço da Polícia Rodoviária Federal (PRF) aponta que o país falha ao ignorar a estabilidade emocional e a saúde mental de condutores em feriados prolongados. O balanço final da Operação Carnaval 2026, realizada entre 13 e 18 de fevereiro, revela um cenário crítico. Foram registrados 1.241 acidentes de trânsito e 1.481 pessoas feridas. O número de mortes saltou de 85, em 2025, para 130 neste ano, além de uma alta de 8,54% nas ocorrências consideradas graves. (Página 9)

Novos radares
começam a
operar nas
rodovias federais
de Santa
Catarina em abril

PÁGINA 4

Eleições 2026:
Mobilidade é
política de Estado
e começa pelos
trilhos

PÁGINA 15 - ESPAÇO LIVRE

Brasil flexibiliza
a CNH enquanto
mortes no trânsito
disparam

PÁGINA 16

Brasil bate recorde
e ultrapassa 10
milhões de multas
em rodovias federais
em 2025

PÁGINA 8

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

NÃO USE O CELULAR NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
RETORNAR



ALFÂNDEGA



MÃO DUPLA

EDITORIAL

Quarta-feira de Cinzas na BR-101

A quarta-feira de Cinzas, que deveria marcar recomeços, ficou registrada como o dia em que uma família foi destruída na BR-101, em Itajaí/SC. Por volta das 8h40 do dia 18 de fevereiro, no quilômetro 115 da rodovia, um engavetamento provocado por uma carreta matou três integrantes da mesma família. O único sobrevivente foi um menino de 10 anos, Daniel.

Kayo Alves Soares dos Santos, de 32 anos, Camila Rios, de 31, e Cleonice Alves Bernal Pedra, de 55, voltavam para São Paulo após dias de descanso. O carro em que estavam foi prensado contra outros veículos em um trecho conhecido por congestionamentos frequentes. Daniel sobreviveu com queimaduras e ferimentos. Sobreviveu fisicamente. Emocionalmente, carrega agora uma perda irreparável.

É impossível não lamentar profundamente essas vidas interrompidas. É impossível não se colocar no lugar do avô que disse que o neto “virou órfão em um passeio”. É impossível não sentir revolta.

Mas também é impossível não fazer perguntas.

Se o trecho costuma registrar filas, se o trânsito frequentemente fica parado ou lento, por que a carreta vinha em velocidade suficiente para causar um impacto tão devastador? Houve imprudência? Desatenção? Falha mecânica? Excesso de velocidade? A investigação precisa responder. E, se houver culpa, que haja responsabilização exemplar.

Mas a discussão não pode se limitar ao motorista.

O Brasil escolheu, há décadas, concentrar o transporte de cargas nas rodovias. Caminhões cruzam o país dia e noite, pressionados por prazos e custos, dividindo espaço com veículos leves em estradas que muitas vezes não comportam esse volume. Trechos saturados, sinalização insuficiente, fiscalização irregular, au-

sência de soluções estruturais em pontos críticos. A soma desses fatores cria um ambiente onde tragédias deixam de ser acidentes imprevisíveis e passam a ser eventos anunciados.

É inadmissível que, em 2026, ainda convivamos com colisões desse tipo em locais conhecidos por congestionamentos constantes. Quando um caminhão atinge veículos parados ou quase parados, não estamos diante de uma fatalidade inevitável. Estamos diante de uma cadeia de falhas: humanas, estruturais e de políticas públicas.

Quantas vezes aquele quilômetro 115 já ficou completamente parado? Quantos alertas foram ignorados? Quantas vidas ainda precisarão ser perdidas para que medidas efetivas sejam implementadas, como fiscalização rigorosa de velocidade para veículos pesados, sinalização inteligente em tempo real, melhorias de engenharia e revisão do modelo logístico que sobrecarrega as rodovias?

É preciso discutir tecnologia obrigatória de frenagem automática em caminhões. É preciso reforçar a responsabilidade das transportadoras. É preciso investir seriamente em ferrovias e alternativas que reduzam o fluxo pesado nas estradas. É preciso tratar pontos críticos como prioridade permanente, não apenas depois que a tragédia estampa manchetes.

Daniel sobreviveu. Mas a que custo? Uma criança que deveria guardar lembranças de um passeio ao litoral agora terá como memória permanente o dia em que perdeu quase tudo. Nenhum laudo técnico devolverá o abraço dos pais. Nenhuma justificativa burocrática preencherá essa ausência.

O mínimo que a sociedade pode fazer é não permitir que essa história seja apenas mais uma. Que haja justiça! Que haja responsabilização! Mas, sobretudo, que haja mudança! Chega de tanto descaso!

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



INFOSIGA

O Infosiga completou dez anos consolidado como ferramenta estratégica para a gestão da mobilidade e da segurança viária em São Paulo. Coordenado pelo Detran-SP e integrado a diferentes esferas de governo, o sistema reúne e organiza dados desde 2016, permitindo análise de tendências e embasamento técnico para políticas públicas voltadas à redução de sinistros.



FLAGRANTE

Durante fiscalização na BR-282, em Rancho Queimado (SC), a PRF flagrou uma picape com um chifre de boi instalado no capô. O motorista foi autuado por infração gravíssima prevista no Código de Trânsito Brasileiro, com multa de R\$ 195,23, e só pôde seguir viagem após retirar o objeto. Segundo a PRF, acessórios cortantes ou pontiagudos na parte externa do veículo podem agravar lesões em caso de atropelamento, aumentando o risco de perfurações e ferimentos graves.

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 do MONATRAN ou do editor.



Década perdida: 37 mil mortes e o Brasil na contramão do mundo

O Brasil encerrou 2024 com 37.150 mortes no trânsito. O número escancara aquilo que há muito tempo se tenta suavizar com discursos otimistas: nunca houve uma mudança estrutural real. Houve oscilações estatísticas, revisões metodológicas, maquiagem de números... mas não uma transformação consistente e sustentável na segurança viária.

Fala-se em “avanços” no passado recente, mas a verdade é que o país jamais consolidou uma política sólida e permanente de redução de mortes. Não criamos uma cultura de segurança. Não estruturamos uma política nacional contínua. Não fortalecemos a formação de condutores como deveríamos - aliás, muito pelo contrário... Enquanto o mundo avança, o Brasil insiste em patinar.

Estamos na 2ª Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito (2021–2030), proclamada pela Organização das Nações Unidas e pela Organização Mundial da Saúde, com uma meta clara: reduzir em 50% as mortes e lesões até 2030. Países que tratam o tema com seriedade trabalham com metas, monitoramento, transparência e políticas integradas.

O Brasil, porém, vai na contramão.

Em vez de fortalecer o sistema, flexibiliza. Em vez de consolidar critérios técnicos, relativiza. Em vez de liderar uma estratégia nacional robusta, mantém uma atuação fragmentada. O governo federal e a Secretaria Nacional de Trânsito deveriam coordenar uma política firme de redução de mortes, mas o que se vê é descaso, ausência de protagonismo e falta de direção clara.

E agora, sob o argumento de modernização e redução de custos, o país

dá um passo ainda mais preocupante: a flexibilização do processo de habilitação, formalizada por resoluções do Contrans aprovadas em dezembro de 2025, transforma a obtenção da CNH ao tornar as aulas em autoescolas opcionais. Em um cenário de 37 mil mortes por ano, reduzir a exigência de formação técnica não é avanço - é retrocesso. Não se constrói segurança viária enfraquecendo a base. Baratear a habilitação às custas da qualidade da formação é admitir que o acesso importa mais do que a vida.

Os números falam por si. Motociclistas continuam sendo as principais vítimas. Pedestres e ciclistas seguem desprotegidos. A violência viária atinge, sobretudo, os mais vulneráveis. Isso não é acaso. É consequência de omissão, de decisões políticas que priorizam conveniência em vez de prevenção.

Trinta e sete mil mortes não são apenas um indicador. São 37 mil histórias interrompidas. São 37 mil fracassos coletivos. E quando o Estado não assume sua responsabilidade de educar, fiscalizar e estruturar políticas permanentes, ele contribui para a perpetuação do problema.

A chamada “década perdida” talvez seja ainda mais grave: não é apenas o tempo que se foi. É a oportunidade desperdiçada de transformar o trânsito brasileiro em um espaço mais seguro e humano. Enquanto o mundo trabalha para reduzir mortes pela metade, nós seguimos discutindo flexibilizações e comemorando pequenas variações estatísticas.

Sem compromisso real, transparência e política pública séria, continuaremos produzindo números e naturalizando tragédias.



NOTA DE PESAR

É com profundo pesar que, em meu nome e em nome de toda a Diretoria e dos Conselhos Deliberativo e Fiscal do MONATran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, comunicamos o falecimento do nosso vice-presidente, Dr. Sérgio Carlos Boabaid, ocorrido no dia 7 deste mês, deixando uma trajetória de 20 anos marcada pela competência, ética, dedicação e relevante contribuição à entidade.

Ao longo de sua caminhada entre nós, desde 2006, o Dr. Sérgio Carlos Boabaid teve destacada atuação nas mais diversas funções, como Conselheiro, Diretor-Secretário, Diretor Administrativo e Vice-Presidente, construindo uma história profissional respeitada e reconhecida por todos que tiveram a oportunidade de com ele conviver.

Neste momento de dor, manifestamos nossa solidariedade aos familiares, amigos e colegas, expressando nossos mais sinceros sentimentos e prestando homenagem à sua memória e ao legado que deixa para todos nós.

NOVOS RADARES começam a operar nas rodovias federais de Santa Catarina em abril

Os novos radares de velocidade nas rodovias federais de Santa Catarina começam a operar a partir de abril de 2026. A informação é do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que prevê a implantação de 321 faixas de fiscalização distribuídas em 201 pontos da malha federal no Estado. A execução será gradual e pode levar até 12 meses para ser concluída.

A retomada da fiscalização eletrônica ocorre após a assinatura de novo contrato, em novembro de 2025. As primeiras autorizações para instalação foram emitidas em janeiro deste ano, e parte dos equipamentos já está em fase de implantação. Ao todo, 82 pontos (que somam 131 faixas) foram priorizados nesta etapa inicial e encaminhados à empresa responsável.

BR-282 concentra novos equipamentos

Entre os trechos contemplados está a BR-282, especialmente no segmento entre a Grande Florianópolis e a Serra Catarinense, que receberá 19 novos radares. Os equipamentos estão em diferentes fases - instalação ou estudo técnico - nos municípios de Florianópolis, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, Águas Mornas, Rancho Queimado, Alfredo Wagner e Bom Retiro.

Na BR-470, também há pontos liberados para instalação em cidades como Ibirama, Ascurra e Trombudo Central. Outros trechos seguem em análise técnica.

Etapas obrigatórias antes da operação

Antes de começar a registrar infrações, cada radar precisa

passar por estudo técnico de viabilidade, definição do limite de velocidade, implantação da sinalização e aferição obrigatória pelo Inmetro. Somente após a certificação o equipamento pode atuar.

De acordo com o Edital nº 054/2025, a empresa contratada tem até 60 dias para concluir os estudos técnicos e submetê-los à análise do DNIT. Nos pontos já autorizados, o prazo para finalizar sinalização e aferição é de até 90 dias.

Crítérios técnicos definem limites

Os locais de instalação seguem parâmetros previstos na Instrução Normativa nº 43/2021 do DNIT. Entre os critérios considerados estão:

- características da via, como curvas, aclives, travessias e acessos;
- volume de tráfego;
- velocidades praticadas pelos motoristas, incluindo a Velocidade Percentil 85;
- histórico de acidentes.

Os limites variam conforme o risco identificado em cada trecho e podem ficar entre 50 km/h e 100 km/h.

Sinalização continua válida

Mesmo onde os radares ainda não estão em funcionamento, a sinalização de velocidade permanece obrigatória. O DNIT reforça que o respeito aos limites independe da presença dos equipamentos.

Os radares em operação e os estudos técnicos que embasaram cada instalação podem ser consultados no Portal de Multas do DNIT.

BR-282 terá 19 equipamentos entre a Grande Florianópolis e a Serra



JOSÉ ROBERTO DIAS*



O bolso sangra, o trânsito trava

Março chega com a conhecida sensação de dever cumprido do contribuinte e a igualmente conhecida frustração de quem percorre as ruas e estradas brasileiras. IPVA sendo quitado, IPTU reajustado, combustíveis fortemente tributados, pedágios renovados e uma longa lista de encargos invisíveis que se acumulam no custo de cada deslocamento. Pagamos muito para nos mover e, paradoxalmente, movemo-nos cada vez pior.



A mobilidade urbana, que deveria refletir a eficiência do Estado, transformou-se em espelho de sua incapacidade de planejamento. A carga tributária brasileira gira em torno de um terço do PIB, patamar próximo ao de países desenvolvidos, porém sem a correspondente contrapartida em serviços públicos. No transporte, a discrepância é evidente. O cidadão paga tributos diretos e indiretos para circular, mas enfrenta vias deterioradas, transporte coletivo irregular e um ambiente viário hostil e inseguro.

No cotidiano do trabalhador, o impacto ganha dimensão concreta. Dados recentes indicam que o tempo médio de deslocamento casa-trabalho nas regiões metropolitanas brasileiras supera uma hora por trajeto e, em grandes capitais, aproxima-se de noventa minutos. Trata-se de um tributo invisível, cobrado em fadiga, estresse e perda

de qualidade de vida, que se soma aos impostos formais.

A contradição torna-se dramática quando se cruzam arrecadação e segurança viária. O Brasil registra anualmente algo entre trinta e trinta e cinco mil mortes no trânsito e mais de duzentos mil feridos, com custos econômicos que ultrapassam cinquenta bilhões de reais por ano. O peso desses acidentes recai sobre o sistema público de saúde, a previdência e as famílias, demonstrando que a arrecadação não se converte, na mesma proporção, em proteção à vida. Pagamos duas vezes, em tributos e em sofrimento humano.

A precariedade dos serviços reforça a percepção de abandono. O atendimento pós-acidente permanece desigual, a fiscalização irregular e a engenharia de tráfego incapaz de acompanhar o crescimento das cidades. Persistem soluções simplistas e de curto prazo. O alargamento de vias continua a ser apresentado como resposta universal aos congestionamentos, apesar de evidências consolidadas de que mais espaço para carros gera mais tráfego e reproduz o problema em escala ampliada.

O caso da SC-401, em Florianópolis, ilustra esse equívoco. Intervenções pontuais tentam aliviar gargalos históricos, mas não enfrentam a raiz do problema, que envolve planejamento territorial, integração modal e transporte coletivo eficiente. Sem visão sistêmica, obras custosas tornam-se paliativos incapazes de produzir ganhos duradouros.

À medida que o calendário eleitoral se aproxima, a mobilidade e a segurança viária precisam ocupar o centro do debate público. O eleitor que paga impostos tem o direito de exigir mais do que promessas episódicas. A mobilidade não é tema periférico. É elemento estruturante da qualidade de vida, da produtividade econômica e da preservação da vida humana.

* 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.



FIM DA BALIZA na prova da CNH não elimina a obrigação de saber estacionar

A retirada da manobra de baliza como etapa eliminatória da prova prática da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), já adotada em alguns estados, tem sido interpretada por muitos candidatos como um sinal de que estacionar deixou de ser uma habilidade essencial. Essa leitura, além de equivocada, revela um problema mais profundo: a confusão entre o que é exigido no exame e o que é necessário para dirigir com segurança no mundo real.

A mudança, baseada em diretrizes do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), permite que os Departamentos Estaduais de Trânsito concentrem a avaliação prática em percurso urbano, priorizando situações reais de circulação, como respeito à sinalização, controle do veículo no tráfego e tomada

de decisões seguras. A proposta é tornar o exame mais próximo do cotidiano e reduzir reprovações centradas exclusivamente em uma manobra técnica.

O problema não está em modernizar a prova. Está na interpretação simplista de que, se a baliza deixou de reprovar, deixou também de importar.

Estacionar continua sendo uma competência básica de qualquer condutor. Seja em vagas paralelas, perpendiculares, estacionamentos privados ou ruas estreitas, a habilidade de manobrar o veículo em baixa velocidade, avaliar espaço e agir com precisão é parte do cotidiano de quem dirige. Um motorista que não domina essa competência gera conflitos, aumenta o risco de pequenas colisões, ocupa vagas de forma inadequada

e compromete a fluidez do trânsito.

A baliza nunca foi apenas um obstáculo de prova. Ela sempre funcionou como um indicador de domínio do veículo, controle fino de direção, noção espacial e paciência — características indispensáveis no ambiente urbano, cada vez mais congestionado e com menos espaço disponível.

Ao retirar a manobra como etapa eliminatória, o sistema envia um sinal ambíguo. Embora a intenção seja tornar o exame mais contextualizado, há o risco de empobrecimento da formação se autoescolas e candidatos passarem a tratar o estacionamento como algo secundário. O trânsito real, diferentemente da prova, não flexibiliza exigências. Quem não sabe estacionar enfrentará dificuldades práticas todos os dias.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Liberação do mototáxi não é um bom caminho

A discussão sobre a liberação do mototáxi costuma surgir envolta em promessas de agilidade e geração de renda. No entanto, quando analisamos o tema com a seriedade que a mobilidade urbana exige, percebemos que essa solução aparentemente simples traz riscos e impactos que não podem ser ignorados. Defender a não liberação do mototáxi não é ser contra o trabalhador; é ser a favor de um sistema de transporte seguro, regulado e sustentável para toda a população.

1. Segurança viária: o ponto mais sensível

Motocicletas já representam, historicamente, o modal mais vulnerável no trânsito brasileiro. Dados nacionais mostram que acidentes envolvendo motos concentram grande parte das ocorrências graves e fatais. Ao transformar esse veículo em transporte público individual, expõe-se não apenas o condutor, mas também o passageiro — que, muitas vezes, não tem experiência para avaliar riscos ou condições de segurança.

Além disso, o transporte de passageiros em motocicletas exige treinamento específico, fiscalização rigorosa e equipamentos adequados. Sem uma estrutura sólida de controle, a liberação tende a ampliar o número de acidentes e pressionar ainda mais o sistema de saúde.

2. Fragilidade regulatória e dificuldade de fiscalização

Ao contrário de modais como táxi e transporte por aplicativo, que contam com regulamentações consolidadas, o mototáxi exige um aparato fiscalizatório muito mais complexo. Como garantir que todos os condutores estejam devidamente habilitados, com motocicletas em condições ideais e equipamentos de proteção certificados?

A experiência de diversas cidades mostra que, quando a fiscalização não acompanha a demanda, abre-se espaço para informalidade, precarização e insegurança. A liberação sem capacidade real de controle é, na prática, uma autorização para o improvisado.

3. Impacto na mobilidade urbana e na organização do trânsito

O trânsito urbano já enfrenta desafios significativos. A introdução de um modal que opera de forma altamente individualizada, com paradas irregulares e circulação intensa entre veículos, tende a aumentar a desordem viária. Em vez de contribuir para a fluidez, o mototáxi pode gerar mais conflitos no tráfego e dificultar a convivência entre modais.



Cidades que buscam soluções modernas de mobilidade investem em transporte coletivo de alta capacidade, ciclovias, calçadas qualificadas e integração modal — não em alternativas que reforçam a fragmentação do sistema.

4. Precarização das relações de trabalho

Embora o mototáxi seja frequentemente defendido como oportunidade de renda, ele também carrega um risco evidente de precarização. Sem garantias trabalhistas, sem remuneração mínima e exposto a riscos diários, o trabalhador fica vulnerável. A liberação pode criar um mercado que explora a necessidade imediata de renda, mas não oferece condições dignas ou sustentáveis.

5. Existem alternativas mais seguras e eficientes

A recusa ao mototáxi não significa fechar portas. Significa direcionar esforços para soluções que realmente melhorem a mobilidade: ampliação do transporte coletivo, corredores exclusivos, integração tarifária, incentivo a modais sustentáveis e políticas de segurança viária. Essas medidas beneficiam toda a população, não apenas um nicho.

Conclusão

Liberar o mototáxi pode parecer uma resposta rápida a problemas reais, mas é uma solução que cobra um preço alto — em vidas, em desordem urbana e em precarização. Um sistema de mobilidade eficiente não se constrói com atalhos; exige planejamento, responsabilidade e compromisso com a segurança coletiva. Por isso, defender a não liberação do mototáxi é, acima de tudo, defender uma cidade mais segura, organizada e justa.

* 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.

Brasil bate recorde e ultrapassa 10 MILHÕES DE MULTAS em rodovias federais em 2025

O Brasil encerrou 2025 com **10.277.088 multas aplicadas em rodovias federais**, o maior número desde o início da série histórica, em 2007. Os dados foram divulgados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) e representam uma média de 27.397 autuações por dia — cerca de 1.141 por hora.

O principal fator por trás do recorde é o **excesso de velocidade**, que segue liderando com ampla margem. Apenas as infrações de motoristas que trafegaram até 20% acima do limite permitido somaram mais de 6,1 milhões de registros. Já os flagrantes entre 20% e 50% acima da velocidade máxima chegaram a aproximadamente 986 mil autuações.

Outras infrações recorrentes incluem veículos sem licenciamento, ultrapassagens em locais proibidos,

desobediência às ordens de agentes e irregularidades relacionadas a equipamentos obrigatórios.

Entre as estradas federais, a BR-101 liderou o ranking nacional, com 2.740.305 multas ao longo do ano. Na sequência aparecem a BR-116, com 2.519.257 registros, e a BR-381, que contabilizou 577.619 autuações.

Essas rodovias concentram alto fluxo de veículos, transporte de cargas e trechos urbanos, além de forte presença de fiscalização eletrônica, fatores que influenciam diretamente no volume de infrações registradas.

Debate - O recorde reacende discussões sobre o papel da fiscalização no trânsito. Especialistas defendem que o controle eletrônico não deve ser visto apenas como instrumento de arrecadação, mas



como ferramenta de prevenção e redução de riscos.

Ao mesmo tempo, os números colocam em evidência a necessidade de investir em educação para o trânsito e na qualidade da formação de condutores. Para analistas da área, o comportamento humano continua sendo o principal desafio da segurança viária.

O balanço de 2025, mais do que um marco estatístico, funciona como alerta para 2026: sem políticas integradas que combinem fiscalização, engenharia de tráfego e educação, a tendência é que os índices permaneçam elevados — com impacto direto na segurança nas estradas brasileiras.

PRF: quase 44% das mortes nas estradas envolvem veículos de carga

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) informou que, das 1.172 mortes registradas nas rodovias federais brasileiras nos últimos 66 dias, 514 ocorreram em acidentes que envolveram veículos de carga. O número corresponde a 43,93% do total.

Os acidentes com esse tipo de veículo somaram 3.149 ocorrências, o equivalente a 23,81% do total de sinistros contabilizados no período. Os dados

foram divulgados durante o encerramento da Operação Rodovida, em Aracaju (SE).

A operação teve início em 18 de dezembro e foi encerrada no dia 22 de fevereiro, abrangendo o período de maior movimentação nas estradas, incluindo férias escolares e as operações de Natal, Ano Novo e Carnaval.

Entre os acidentes com veículos de carga, as colisões frontais foram as mais letais, resultando

em 288 mortes - o maior número entre os tipos de ocorrência.

Carnaval mais violento da década

Durante o período de Carnaval, ao menos 130 pessoas morreram nas rodovias federais, configurando, segundo a PRF, o feriado mais violento da década. Houve ainda aumento de 8,54% nos acidentes graves em relação ao ano anterior. A maioria das vítimas estava em automóveis e motocicletas.

Infrações preocupam

Ao longo da Operação Rodovida, mais de 1,2 milhão de veículos foram flagrados trafegando acima da velocidade permitida. Também foram registradas 58,7 mil ultrapassagens irregulares e 11,1 mil motoristas autuados por embriaguez ao volante.

A PRF informou ainda que 9,6 mil condutores foram flagrados utilizando o celular enquanto dirigiam. Além disso, 54,5 mil pessoas deixaram de usar o cinto de segurança ou a cadeirinha para crianças de até quatro anos.

Entre motociclistas e passageiros, 10,3 mil pessoas não utilizavam capacete. Já entre motoristas profissionais, como condutores de ônibus e caminhões, 17,1 mil descumpriram a Lei do Descanso, que determina ao menos 11 horas de pausa diária.



Carnaval de 2026 foi o mais violento da década e acende alerta para “epidemia” de embriaguez

Com recorde de 130 mortes, o balanço da Polícia Rodoviária Federal (PRF) aponta que o país falha ao ignorar a estabilidade emocional e a saúde mental de condutores em feriados prolongados.

O balanço final da Operação Carnaval 2026, realizada entre 13 e 18 de fevereiro, revela um cenário crítico. Foram registrados 1.241 acidentes de trânsito e 1.481 pessoas feridas. O número de mortes saltou de 85, em 2025, para 130 neste ano, além de uma alta de 8,54% nas ocorrências consideradas graves.

Para a psicóloga especialista em trânsito e presidente da Associação de Clínicas de Trânsito do Estado de Minas Gerais (ACTRANS-MG), Adalgisa Lopes, o país enfrenta uma perigosa normalização da violência nas vias.

“Não estamos diante de fatalidades casuais, mas de consequências diretas de escolhas comportamentais. O que os números deste Carnaval mostram é uma sociedade que perdeu a capacidade de

se indignar com o evitável. Enquanto a avaliação psicológica for tratada como um laudo vitalício, continuaremos a permitir que pessoas em condições emocionais instáveis assumam o controle de veículos. A saúde mental no trânsito é o filtro que separa a mobilidade da barbárie”, afirma.

Embriaguez e resistência cultural

A fiscalização foi intensificada, com 118.321 testes de bafômetro realizados. Ainda assim, 2.400 motoristas foram autuados por dirigir sob efeito de álcool ou por recusar o teste.

A diretora da ACTRANS-MG, Giovanna Varoni, afirma que há um viés de otimismo entre condutores brasileiros, que minimizam os riscos da combinação entre álcool e direção.

“O motorista frequentemente acredita que o acidente só acontece com os outros, uma ilusão de controle potencializada pelo próprio efeito do álcool no cérebro. Essa percepção distorcida, somada à

impulsividade, cria um cenário em que o consumo de bebidas antes de dirigir é socialmente relativizado. O álcool desativa o controle inibitório e compromete o julgamento, transformando o ato de dirigir em uma atividade de alto risco”, explica.

Outras infrações agravam cenário

Além da embriaguez, o excesso de velocidade, flagrado em 55.582 imagens, e as 9.263 ultrapassagens irregulares contribuíram para o recorde de óbitos, especialmente em ocorrências envolvendo veículos de grande porte, cuja letalidade tende a ser maior.

O vice-presidente da ACTRANS-MG e psicólogo especializado em trânsito, Carlos Luiz Souza, destaca que estresse e cansaço extremo provocam prejuízos cognitivos semelhantes aos causados pelo álcool.

“A desatenção e a reação tardia matam tanto quanto o álcool”, destacou.



O engavetamento que matou três integrantes da mesma família, no Km 115 da BR-101, em Itajaí. (foto CBMSC)



JUDICIÁRIO

Judiciário de MT lança serviço virtual para conciliação em acidentes sem vítimas



O Poder Judiciário de Mato Grosso (PJMT) lançou o SAI Virtual, nova modalidade online do Serviço de Atendimento Imediato (SAI) para casos de acidentes de trânsito sem vítimas. O serviço é gratuito e permite que todo o procedimento (do registro à audiência de conciliação) seja feito de forma digital.

O projeto-piloto começa nas comarcas de Cuiabá e Várzea Grande. Pelo portal do Tribunal de Justiça de Mato Grosso (TJMT), o cidadão pode registrar o acidente, preencher formulários, agendar e participar da audiência por videoconferência.

O sistema utiliza recursos digitais para facilitar o atendimento e ampliar o acesso à conciliação, re-

duzindo deslocamentos e agilizando a solução de conflitos. Atualmente, o SAI presencial funciona em veículo adaptado e atende Cuiabá, Várzea Grande e Rondonópolis.

A conciliação é voluntária e os acordos podem ser homologados por sentença judicial, desde que cumpram os requisitos legais. O atendimento não se aplica a casos com vítimas, ilícito penal ou veículos públicos – nessas situações, deve-se acionar a polícia.

A expectativa é expandir gradualmente o serviço para todo o estado após a fase inicial. A iniciativa está alinhada às diretrizes do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), com foco em digitalização, celeridade e fortalecimento das soluções consensuais.

RENOVAÇÃO AUTOMÁTICA DA CNH chega ao STF após questionamento sobre riscos à segurança viária

A decisão que permitiu a renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para condutores sem infrações recentes passou a ser questionada no Supremo Tribunal Federal (STF). A Abrapsit – Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego ajuizou a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 7.924 contra dispositivos da Medida Provisória nº 1.327/25, que dispensaram exames médicos e psicológicos em determinadas renovações.

A ação foi distribuída ao ministro Flávio Dino e questiona a regra que beneficiou condutores inscritos no Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC). Na prática, motoristas considerados “bons condutores” passaram a poder renovar a CNH automaticamente, sem a realização de avaliações periódicas de aptidão física e mental — exigências historicamente previstas na legislação de trânsito.

Para a entidade, o ponto central é a dispensa dos exames obrigatórios. O argumento é que histórico recente sem infrações não garante que o motorista esteja apto a dirigir. Alterações de saúde podem ocorrer de forma silenciosa, especialmente em casos de doenças crônicas, problemas de visão, uso de medicamentos ou declínio

cognitivo. Nesse contexto, os exames periódicos são vistos como instrumentos preventivos, não punitivos.

A Abrapsit também alerta para a fragilidade do critério adotado. Como a renovação automática se baseia na ausência de infrações, haveria risco de distorções, como a transferência indevida de multas

para terceiros, prática já conhecida no sistema de trânsito. Sem a etapa de avaliação médica e psicológica, uma camada adicional de controle deixa de existir.

Dados citados na ação indicam que, apenas na primeira semana de vigência da medida provisória, mais de 323 mil condutores renovaram a CNH de forma automática, sem qualquer exame. O volume e a rapidez da adesão reforçaram o debate sobre os impactos da mudança em um país que ainda convive com altos índices de mortes e feridos no trânsito.

Agora, caberá ao STF decidir se a dispensa dos exames fere princípios constitucionais, como o direito à vida e à segurança. Caso haja concessão de liminar, os efeitos da renovação automática podem ser suspensos até o julgamento definitivo. O desfecho deve influenciar os limites entre simplificação administrativa e preservação da segurança viária no Brasil.



LEGISLATIVO



Câmara analisa projeto que amplia punições para proteger pedestres

A Câmara dos Deputados analisa o PL 7039/2025, de autoria do deputado Duda Ramos (MDB/RR), que estabelece normas nacionais para reforçar a proteção ao pedestre. A proposta prevê fiscalização automática obrigatória, implantação de faixas inteligentes e punições mais severas para motoristas que desrespeitarem a travessia.

O projeto reconhece o pedestre como o elo mais vulnerável do trânsito e aponta o atropelamento como uma das principais causas de morte nas cidades brasileiras.

Entre as medidas, está a criação da chamada “faixa de pedestres inteligente”, que deverá contar com

lombofaixa padronizada, iluminação direcionada, sinalização de alta visibilidade e, quando necessário, monitoramento eletrônico. A instalação será obrigatória em áreas sensíveis, como proximidades de escolas, hospitais, terminais de transporte e locais com histórico de acidentes.

A proposta também determina fiscalização automática 24 horas em travessias críticas, com registro de imagem e integração ao Sistema Nacional de Trânsito. As infrações incluem não dar preferência ao pedestre, avançar sobre a faixa e trafegar em velocidade incompatível.

As penalidades serão endurecidas:



deixar de parar para o pedestre passa a ser infração gravíssima com multa multiplicada por dez e sete pontos na CNH.

Em caso de reincidência, haverá curso obrigatório de reciclagem. Situ-

ações de risco direto ao pedestre poderão resultar em suspensão imediata do direito de dirigir.

O projeto segue para análise nas comissões da Câmara antes de eventual votação.



Projeto libera uso do pisca-alerta para avisar perigo na via

A Câmara dos Deputados analisa o PL 340/2026, de autoria do deputado Bruno Ganem (Pode/SP), que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para regulamentar o uso excepcional do pisca-alerta como aviso de perigo imediato à frente. A proposta autoriza o acionamento por até 10 segundos em situações de risco, como congestionamento súbito, acidente, objeto ou animal na pista, derramamento de substâncias perigosas e visibilidade reduzida.

Atualmente, o artigo 40 do CTB trata do uso das luzes do veículo, mas não especifica quando o pisca-alerta pode ser utilizado para alertar riscos adiante. O projeto busca preencher essa lacuna e dar segurança jurídica a uma prática comum entre motoristas, com o objetivo de prevenir colisões, especialmente as traseiras.

Na justificativa, o autor argumenta que a ausência de previsão expressa na lei expõe condutores de boa-fé a penalidades, mesmo quando a intenção é evitar acidentes. Ele destaca que o alerta visual intermitente e simultâneo se diferencia das luzes de freio e das setas, sinalizando uma situação atípica e potencialmente perigosa.

O texto também cita legislações de países como Alemanha, França e Portugal, onde o uso das luzes de perigo para sinalizar risco à frente é permitido ou incentivado. Para o parlamentar, a medida é simples, não gera custos adicionais - já que utiliza equipamento existente nos veículos - e reforça a cultura de prevenção no trânsito.

O PL seguirá para análise nas comissões da Câmara antes de eventual votação em plenário.

Proposta flexibiliza regra sobre celular para motoristas de aplicativo

A Câmara dos Deputados analisa o PL 6548/2025, apresentado pelo deputado André Fernandes (PL-CE), que propõe alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para criar uma exceção específica ao uso de celular por profissionais do transporte remunerado. O texto prevê a inclusão do artigo 252-A para permitir o toque rápido em aparelho fixado em suporte adequado, desde que a interação seja pontual, sem digitação prolongada e diretamente relacionada à atividade profissional, como confirmação de corridas, ajustes na navegação ou comunicação operacional com plataformas.

A proposta vale exclusivamente para motoristas de aplicativo, mototaxistas, motoentregadores e outros condutores em efetivo exercício da função, com habilitação compatível, e não se estende a motoristas particulares. Atualmente, o

CTB considera infração o simples manuseio do celular ao volante. Segundo a justificativa do projeto, a legislação não diferencia o uso recreativo ou imprudente daquele estritamente funcional, quando o aparelho é instrumento de trabalho.

O autor também critica autuações realizadas por sistemas de videomonitoramento em situações de interação breve com o celular fixado, argumentando que, nesses casos, não haveria risco equivalente ao uso contínuo do aparelho. O texto ressalta que continuam proibidas práticas como digitação de mensagens, acesso a redes sociais, chamadas pessoais, uso constante do telefone ou manuseio fora de suporte adequado.

O projeto ainda será analisado pelas comissões temáticas da Câmara antes de seguir para eventual votação em plenário.



VAI TROCAR DE CATEGORIA NA CNH?

Entenda as novas regras e o que muda em 2026



As novas regras para mudança de categoria na CNH, em vigor desde 2025, alteraram o processo para quem pretende avançar para as categorias C, D e E - destinadas à condução de veículos de maior porte. As mudanças reduziram a carga horária de aulas práticas e flexibilizaram os critérios de avaliação, reacendendo o debate sobre segurança e preparo de motoristas profissionais.

As alterações foram estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), por meio da Resolução nº 1.020/25, e regulamentadas pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), pela Portaria nº 923/25. O novo modelo simplifica etapas e torna o fluxo mais direto para quem deseja mudar de categoria na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Como ficou o processo

Com as novas regras, o procedimento passou a seguir etapas mais objetivas, começando pela realização dos exames obrigatórios, seguida do curso prático especializado, da prova prática de direção e, por fim, da emissão do novo documento.

O exame toxicológico continua sendo exigido nos mesmos moldes anteriores. A principal mudança está na redução da carga horária mínima de aulas práticas — ponto considerado

sensível quando se trata da condução de caminhões, ônibus e veículos articulados.

Redução de aulas práticas

Pelas regras anteriores, definidas pela Resolução nº 789/20 do Contran, o candidato precisava cumprir no mínimo 20 horas-aula de direção para mudança de categoria. Agora, a exigência caiu para 10 horas-aula.

Embora a medida torne o processo mais rápido e menos oneroso, especialistas alertam que a redução pode comprometer o desenvolvimento das competências necessárias para condução de veículos de grande porte, que exigem domínio técnico avançado, controle de dimensões ampliadas e tomada de decisão sob pressão.

Avaliação prática mais flexível

Outra mudança relevante está no critério de aprovação do exame prático, que passou a seguir o sistema de pontuação previsto no Manual Brasileiro de Exames de Direção Veicular.

O candidato inicia a prova com zero ponto e soma pontuação a cada erro cometido, conforme a gravidade da infração. Para ser aprovado, é permitido atingir até 10 pontos.

Na prática, isso significa que o candidato pode cometer determinadas combinações de faltas e ainda assim ser aprovado. Entre os exemplos dentro desse limite estão:

- avançar sinal vermelho ou desrespeitar parada obrigatória (infração gravíssima – 6 pontos);
- transitar até 20% acima da velocidade máxima permitida (infração média – 2 pontos);
- utilizar calçado inadequado ou fones de ouvido ao dirigir (infração média – 2 pontos);
- subir no meio-fio (infração gravíssima – 6 pontos) e realizar conversão em local proibido (infração grave – 4 pontos).

A flexibilização das regras reacendeu o debate sobre o nível mínimo de exigência para aprovação, especialmente nas categorias voltadas ao transporte de cargas pesadas e passageiros.

Em um contexto de altos índices de sinistros no país, muitos deles envolvendo veículos de grande porte, a discussão vai além da redução de custos ou da agilidade no processo e passa a questionar quais devem ser os critérios mínimos de formação para cada categoria da CNH, a fim de garantir a segurança coletiva.

Diante das mudanças, candidatos à troca de categoria precisam considerar não apenas as exigências formais, mas também a responsabilidade de conduzir veículos maiores e mais complexos.

CNH do Brasil não é CNH gratuita: ENTENDA A DIFERENÇA

Desde que o governo federal passou a divulgar o chamado CNH do Brasil, uma dúvida se espalhou entre candidatos à habilitação: afinal, a nova CNH é gratuita? A resposta é não.

A confusão ocorre porque, paralelamente à discussão sobre programas de CNH Social, baseados na gratuidade ou no subsídio do processo, entrou em vigor um novo modelo de formação de condutores criado a partir da Resolução nº 1.020 do Conselho Nacional de Trânsito. Embora tratem do mesmo tema, CNH Social e CNH do Brasil são iniciativas diferentes e com objetivos distintos.

O CNH do Brasil não é um programa social e não garante gratuidade. O candidato continua responsável pelo pagamento de aulas, exames e taxas. A proposta de tornar a CNH “mais acessível” está relacionada à flexibilização do modelo de formação, e não ao financiamento público. Reduzir ou reorganizar etapas não significa oferecer o processo gratuitamente.

Já a CNH Social é uma política pública de inclusão voltada a pessoas de baixa renda, na

qual o Estado pode assumir parte ou a totalidade dos custos. Nesse caso, não há alteração na carga horária nem nos critérios técnicos de formação, apenas viabilização financeira do acesso. Portanto, quando alguém obtém CNH sem pagar, isso ocorre por meio da CNH Social, e não do CNH do Brasil.

Especialistas apontam que o debate não deve se limitar à eficiência ou à redução de custos. Para o especialista em trânsito Celso Mariano, o risco está na possível fragilização do processo formativo ao se reduzir etapas e ampliar a autonomia do candidato sem discussão técnica aprofundada. Segundo ele, formação de condutores não é apenas cumprimento de exigências burocráticas, mas um processo educativo que demanda acompanhamento, tempo e responsabilidade institucional.

Também há críticas à associação entre mudanças estruturais na formação e políticas de inclusão social. Misturar essas agendas pode gerar desinformação e expectativas equivocadas. Inclusão social depende de financiamento pú-

blico, enquanto alterações na formação exigem critérios técnicos e foco na segurança viária.

Ao vincular o CNH do Brasil à ideia de gratuidade, cria-se uma percepção que não corresponde à realidade. Além disso, a promessa de uma CNH mais barata pode levar à normalização da ideia de que menos formação é aceitável, em um país que ainda enfrenta altos índices de mortes e lesões no trânsito.

Em termos objetivos, o CNH do Brasil é um novo modelo de formação válido para todos e não é gratuito. A CNH Social é uma política de inclusão que pode garantir gratuidade, dependendo das regras de cada estado e do perfil do candidato.

Formar condutores não significa apenas reduzir custos ou acelerar processos. Trata-se de preparar cidadãos para circular em um ambiente coletivo e de risco. Esclarecer que o CNH do Brasil não é CNH gratuita e que o novo modelo levanta questionamentos técnicos é parte fundamental do debate sobre segurança no trânsito.



CARTAS

**28 ANOS!**

Parabéns ao **MONATRAN** por mais um ano de atuação firme e comprometida com a defesa da vida no trânsito. Como leitor, acompanho com admiração a trajetória dessa entidade que, ao longo dos anos, tem se mantido coerente, vigilante e incansável na cobrança por políticas públicas mais responsáveis e eficazes. Em tempos em que tantas pautas perdem força, o **MONATRAN** segue como voz ativa e necessária, lembrando autoridades e sociedade de que a segurança viária deve ser prioridade absoluta.

Mônica Goulart – Brasília/DF

PALAVRA DO PRESIDENTE

Como leitor, recebo com preocupação os dados que revelam a gravidade da violência nas rodovias brasileiras. Flexibilizar as regras da CNH em um cenário de tantas mortes diárias soa como um perigoso retrocesso. A habilitação não pode ser tratada como simples burocracia, mas como instrumento de proteção coletiva.

Fernando Goes – Curitiba/PR

JUSTIÇA

Considero acertada a decisão de manter a prisão e garantir que o caso do motorista da BMW em Curitiba seja levado a júri. A gravidade dos fatos, especialmente diante do excesso de velocidade apontado, exige uma resposta firme da Justiça. Situações como essa reforçam a necessidade de responsabilidade ao volante.

Erika Marinho – Curitiba/PR

EGO

Concordo plenamente com o Dr. José Roberto Dias ao destacar como o ego tem acelerado mais do que os próprios veículos nas estradas brasileiras. Transformar o trânsito em palco de afirmação pessoal é desvirtuar sua função essencial de convivência e segurança. Potência não pode ser sinônimo de superioridade, nem ostentação justificar imprudência.

Eduardo Bleyer – Rio de Janeiro/RJ

RENOVAÇÃO AUTOMÁTICA

É impossível ignorar a relevância do alerta feito pelo Dr. Dirceu Rodrigues sobre a renovação automática da CNH. A avaliação médica periódica não representa entrave burocrático, mas um cuidado essencial para garantir que motoristas estejam aptos a dirigir com segurança. Retirar essa exigência pode ampliar riscos, aumentar sinistros e gerar custos ainda maiores ao poder público.

Claudia Lemos – Campo Grande/MS

EMENDA PARLAMENTAR

Parabenizo o deputado Mário Motta, o Detran/SC e toda a equipe do **MONATRAN** por essa importante iniciativa em prol da educação para o trânsito. O apoio ao Jornal O Monatran fortalece a informação de qualidade e amplia a conscientização da sociedade. Investir em educação é investir na preservação de vidas.

Júlio Freitas – Florianópolis/SC

LEGISLATIVO

Acredito que o endurecimento das punições para mortes no trânsito causadas por embriaguez ou racha seja um passo importante para a justiça. Medidas mais rigorosas demonstram que a vida deve ser prioridade absoluta nas vias públicas. Ao tornar o crime inafiançável, o projeto reforça a gravidade dessas condutas.

Tamar Minorello – Cuiabá/MT

MORRO DOS CAVALOS

Recebo com esperança o anúncio dos túneis no Morro dos Cavalos, após tantos anos de espera e dificuldades. A obra representa mais segurança e fluidez para milhares de pessoas que dependem diariamente da BR-101. Diante do histórico de acidentes e interdições, trata-se de uma solução necessária e urgente. Que, desta vez, o projeto saia do papel e traga melhorias reais para Santa Catarina.

Sérgio Quevedo – Palhoça/SC

NEUROCIÊNCIA

Dirigir é uma atividade que exige muito mais do que habilidade técnica. A neurociência mostra que nossas decisões ao volante dependem de atenção, equilíbrio emocional e respeito aos limites do cérebro. Distrações e impulsos comprometem diretamente a segurança de todos. Compreender essas limitações é fundamental para uma condução mais consciente e responsável.

Jonatan Lino – Porto Alegre/RS

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

Art. 225. Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se quanto a providências necessárias para tornar visível o local, quando:
I - tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento;
II - a carga for derramada sobre a via e não puder ser retirada imediatamente:
Infração - grave;
Penalidade - multa.



ESPAÇO LIVRE

*ANA PATRIZIA LIRA



ELEIÇÕES 2026:

Mobilidade é política de Estado e começa pelos trilhos

As cidades crescem, os carros se acumulam nas ruas, o tempo escorre pelos retrovisores. E o Brasil segue empurrando a mobilidade urbana para amanhã. Às vésperas das eleições de 2026, ainda tratamos os trilhos como uma ambição distante, quando eles deveriam ser o ponto de partida para um futuro melhor.

É tempo de fazer a pergunta necessária: como um país que pretende ser competitivo, inclusivo e sustentável continua adiando decisões estratégicas sobre sua mobilidade? O futuro já não cabe nas velhas soluções. Ele exige visão de longo prazo, políticas de Estado e coragem para mudar prioridades. E isso, inevitavelmente, começa pelos trilhos.

O Congresso avança no Novo Marco Regulatório do Transporte Público, que precisa ser encarado como prioridade nacional para modernizar regras, dar segurança jurídica, atrair investimentos e criar condições reais para expansão da malha de metrô, trens e VLTs. Mas marco regulatório sozinho não entrega transformação. Ele precisa vir acompanhado de incentivos concretos para novos investimentos e do reforço aos projetos já

existentes, para que um plano não permaneça no papel e se converta em obras, serviços e expansão real da oferta. Isso só é possível quando há uma Política de Financiamento do Transporte Coletivo capaz de garantir previsibilidade, estabilidade e continuidade ao longo do tempo. É esse tipo de política que permite planejar a longo prazo, contratar, investir, modernizar sistemas e ampliar redes, como fazem países que conseguiram democratizar sua mobilidade e torná-la sustentável.

Na França, por exemplo, a criação das Autoridades Metropolitanas de Transporte reorganizou competências, integrou regiões inteiras e garantiu governança unificada para decisões estratégicas. Segundo dados oficiais, o modelo permitiu ampliar significativamente a oferta de transporte coletivo na região metropolitana de Paris nos últimos 15 anos, ao mesmo tempo em que fortaleceu a integração tarifária e operacional entre metrô, trens, bondes e ônibus.

Esse avanço foi viabilizado por mecanismos estáveis de financiamento, como o *versement mobilité*, uma contribuição paga por empresas com mais de 11 funcionários. Essa

fonte responde por parcela relevante do financiamento do transporte público na Île-de-France, garantindo previsibilidade para expansão de linhas, renovação de material rodante e investimentos contínuos em qualidade e sustentabilidade.

Luxemburgo tornou-se, em 2020, o primeiro país do mundo a oferecer transporte público totalmente gratuito em todo o território nacional. A gratuidade, porém, foi acompanhada de priorização política e investimentos consistentes na qualidade do serviço, sustentados por orçamento permanente dedicado à mobilidade, além da ampliação dos investimentos em infraestrutura ferroviária, modernização dos sistemas e aumento da oferta. O resultado foi crescimento expressivo na demanda por transporte coletivo, reforçando que tarifa zero só funciona quando vem associada a qualidade, capacidade e planejamento de longo prazo.

Portugal adotou estratégia complementar ao direcionar recursos do Fundo Ambiental para a modernização e descarbonização dos transportes públicos. O país destinou volumes significativos de recursos para renovação de frotas, eletrificação, melhoria da eficiência energética e expansão de sistemas ferroviários urbanos. Considerando sua escala populacional e econômica, trata-se de um esforço proporcionalmente robusto. O dado mostra que a transição para uma mobilidade mais limpa não ocorre por discursos, mas por decisões orçamentárias consistentes e contínuas, com impactos diretos na redução das emissões de gases de efeito estufa.

O ponto em comum entre esses modelos é claro: financiamento estável cria planejamento; planejamento cria expansão; e expansão cria cidadania.

O Brasil está diante dessa opor-

tunidade. A Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros aponta caminhos para conectar regiões, estimular polos produtivos e reduzir deslocamentos baseados em modos de maior emissão. O Plano Estratégico de Longo Prazo do Transporte destaca os trilhos como infraestrutura essencial para a integração nacional e o desenvolvimento sustentável. Nos estados, iniciativas como o SP nos Trilhos demonstram que, quando há planejamento, coordenação e fontes de financiamento mais claras, é possível tirar projetos do papel, ampliar redes e modernizar serviços. Já o Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos, construído de forma colaborativa entre setor público, privado e especialistas, traz diretrizes objetivas para ampliar capacidade, qualificar serviços e inserir os trilhos no centro de uma agenda moderna de mobilidade sustentável.

Mas tudo isso depende de escolhas políticas. Depende de líderes que compreendam que trilhos não são apenas infraestrutura. São vetores de desenvolvimento, inclusão, competitividade e qualidade de vida.

Portanto, deixo aqui minha provocação: quem quer governar o Brasil precisa parar de prometer soluções paliativas e assumir compromissos estruturantes. O eleitorado brasileiro, que depende de transporte público todos os dias, merece candidatos que não apenas falem a sério sobre mobilidade, mas atuem. Que tratem trilhos não como promessa futurista, mas como política pública essencial, estratégica e urgente.

O Brasil que queremos só chegará ao destino certo se escolhermos, finalmente, o caminho dos trilhos.



* Ana Patrícia Lira, diretora-presidente da ANPTTrilhos

Brasil flexibiliza a CNH enquanto mortes no trânsito disparam



O Brasil voltou a registrar números alarmantes de mortes no trânsito. Em 2024, 37.150 pessoas perderam a vida em sinistros viários, segundo dados do Ministério da Saúde, um patamar que se aproxima dos índices de quase uma década atrás, antes de avanços mais consistentes em políticas públicas de segurança viária. O dado acende um alerta preocupante justamente no momento em que o país discute e implementa medidas de flexibilização no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação.

Nos últimos anos, o discurso oficial passou a tratar a formação de condutores como um entrave burocrático e financeiro, e não como uma etapa essencial de proteção coletiva. Entre as mudanças debatidas ou já adotadas estão a redução de exigências no processo de aprendizagem, a flexibilização de etapas do exame prático e o questionamento sobre a obrigatoriedade de uma formação estruturada. O foco tem sido ampliar o acesso e reduzir custos, muitas vezes deixando em segundo plano a qualidade da preparação.

Especialistas em mobilidade e segurança viária alertam que essa coincidência entre o aumento das mortes e o afrouxamento das regras não pode ser ignorada. Dirigir não é apenas um direito individual, mas uma atividade de risco social que exige preparo técnico, responsabilidade e consciência coletiva. Quando a formação é simplificada em excesso, o risco não desaparece — ele é transferido para as ruas, para os pedestres, para os próprios condutores e para suas famílias.

Os números mais recentes ajudam a dimensionar o problema. Motociclistas responderam por mais de 15 mil mortes em 2024, mantendo-se como o grupo mais vulnerável, em um contexto de crescimento acelerado do uso da moto para trabalho e geração de renda. Isso reforça a necessidade de formação sólida e fiscalização eficiente, especialmente para condutores mais jovens e expostos a jornadas intensas.

O presidente do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Bentes, critica duramente o que

considera um retrocesso nas políticas de formação. “A gente trabalha para melhorar e, de repente, vê o governo retroceder 30 anos. É como viver um pesadelo. Fica difícil acreditar que isso esteja acontecendo. Parece até uma brincadeira de mau gosto, mas não é. E não se brinca com a vida”, afirma. Para ele, flexibilizar exigências em meio ao aumento das mortes é ignorar dados concretos e desvalorizar anos de esforço técnico e educativo. Bentes também cobra posicionamento do Congresso: “Deputados e senadores serão cúmplices se não fizerem algo diante desse cenário”.

Para o dirigente, é possível discutir formas de tornar a CNH mais acessível sem desmontar critérios técnicos que ajudam a salvar vidas. Para ele, transformar a formação em mera formalidade administrativa enfraquece a cultura de segurança e amplia os riscos para toda a sociedade. O debate, defende, precisa ser reequilibrado com base em evidências, responsabilidade pública e compromisso real com a preservação da vida.