

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JANEIRO 2026 - ANO 19 - Nº 193

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Na contramão da
segurança viária
Palavra do Presidente - P. 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Quando o Ego
Acelera
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Renovação automática
da CNH
PÁGINA 7

Por que alguns
países quase
zeraram mortes
no trânsito e o
Brasil ainda está
distante disso?

PÁGINA 13

MORRO DOS CAVALOS: uma luz no fim dos túneis



Depois de anos marcados por acidentes, interdições e prejuízos, o Morro dos Cavalos começa a enxergar uma saída. O anúncio da construção de túneis na BR-101 reacende a esperança de mais segurança, fluidez e previsibilidade em um dos trechos mais críticos de Santa Catarina: uma luz concreta no fim de um gargalo histórico. Página 12.



Emenda parlamentar do
Deputado Mário Motta
garante apoio ao Jornal
O Monatran e reforça a
educação para o trânsito

PÁGINAS 8 e 9

Quando o Estado
recua, o trânsito
mata: o fim
das defesas e
o aumento das
vítimas

PÁGINA 15 - ESPAÇO LIVRE

Detran de SC
se manifesta sobre
adequação a novas
regras da CNH

PÁGINA 6

PRF
Operação Rodovida
mantém reforço
nas rodovias
federais até o
Carnaval

PÁGINA 4

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

DIRIJA COM CUIDADO.



PROIBIDO
BUZINAR



PROIBIDO
VIRAR À
DIREITA



COMPRIMENTO
MÁXIMO
PERMITIDO
(10m)

EDITORIAL

MONATRAN: 28 anos semeando educação, cidadania e respeito à vida no trânsito

Completar 28 anos de atuação é mais do que marcar uma data no calendário. Para o MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, esse marco representa uma trajetória construída com persistência, compromisso social e a convicção de que a educação é o caminho mais sólido para transformar o trânsito e preservar vidas.

Desde sua fundação, o MONATRAN assumiu o desafio de tratar o trânsito como um espaço de convivência humana, onde atitudes, escolhas e valores fazem toda a diferença. Ao longo dessas quase três décadas, a entidade se consolidou como uma referência nacional na produção de conteúdos educativos e na promoção da cidadania no trânsito, sempre defendendo que informar é importante, mas educar é essencial.

Um dos grandes diferenciais do MONATRAN é a capacidade de dialogar com diferentes públicos, linguagens e realidades. Ao longo dos anos, foram desenvolvidos manuais educativos voltados para crianças, idosos, motoristas de ônibus, professores e diversos outros segmentos da sociedade. Cada material é pensado para atender às especificidades de quem lê, respeitando faixas etárias, contextos sociais e formas distintas de aprendizagem.

Entre essas iniciativas, o Manual Infantil de Educação no Trânsito ocupa um lugar de destaque. Elaborado com linguagem acessível, ilustrações e abordagem pedagógica adequada ao público infantil, o material tem sido uma importante ferramenta de apoio para escolas, educadores e famílias, contribuindo para que crianças compreendam, desde cedo, noções de cidadania, respeito às regras e valorização da vida no trânsito.

O compromisso com a educação também se expressa por meio do Jornal O MONATRAN, editado mensalmente desde 2009. Único periódico brasileiro dedicado exclusivamente aos temas de trânsito e

mobilidade urbana, o jornal cumpre um papel fundamental ao levar informação qualificada, provocar reflexões e fortalecer o debate público sobre segurança viária, cidadania e direitos no trânsito.

Chegar aos 28 anos também é reconhecer que a caminhada nunca foi simples. A educação para o trânsito exige constância, resistência e fé no impacto das pequenas ações. Muitas vezes, os resultados não são imediatos, mas cada material produzido, cada projeto realizado e cada iniciativa educativa representa uma semente plantada em favor de um trânsito mais humano.

Nesse percurso, reafirmamos nossa não desistência na luta por um trânsito melhor, lamentando que, em muitos momentos, a vida ainda não seja tratada como prioridade por parte de autoridades e gestores públicos. Continuaremos a perseguir nossa meta de reduzir de forma significativa as estatísticas de acidentes e mortes no trânsito, apelando para que medidas recentes relacionadas à obtenção da CNH sejam revistas e que novas políticas públicas sejam implementadas com foco no avanço — nunca no retrocesso.

Celebrar essa trajetória é, ao mesmo tempo, reafirmar compromissos e agradecer. A luta continua, porque os desafios seguem presentes nas ruas, nas estradas e no cotidiano das pessoas. É profundamente gratificante perceber que, ao longo desses anos, o MONATRAN encontrou apoio, reconhecimento e parceiros que acreditam na educação como ferramenta de transformação social.

Os 28 anos do MONATRAN simbolizam não um ponto de chegada, mas a continuidade de um trabalho que acredita na educação como base da mudança, na cidadania como valor e no respeito à vida como prioridade absoluta no trânsito. **No trânsito, a vida está em jogo e, por isso, deve ser tratada com amor, respeito e responsabilidade.**

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmüller
contato@monatran.org.br



CAMPANHA

A Prefeitura de Curitiba lançou a campanha educativa “A Moto Mais Mortal do Mundo”, que utiliza uma motocicleta construída com peças de 12 motos envolvidas em acidentes fatais para alertar sobre os riscos enfrentados por motociclistas e promover a segurança viária. A iniciativa busca sensibilizar a população por meio de forte impacto visual e histórias reais de vítimas, destacando o crescimento das mortes de motociclistas na cidade, que passaram de 66 em 2024 para 91 em 2025, além do aumento de ferimentos graves.



FLAGRANTE

Uma picape argentina foi apreendida pela Polícia Militar Rodoviária após ser flagrada circulando com nove passageiros na SC-404, em Florianópolis, no dia 20 de janeiro. O veículo, uma Ford F-150 Raptor com capacidade para cinco ocupantes, transportava sete pessoas na parte traseira, algumas com o corpo para fora do teto solar, situação registrada por câmeras de monitoramento. Durante a abordagem policial, o motorista recusou-se a realizar o teste do bafômetro e, como não havia outro condutor habilitado em condições de dirigir, foi autuado e o veículo recolhido.

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 Bruehmüller
Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

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

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



NA CONTRAMÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA



SENSAÇÃO DE INSEGURANÇA

O Brasil lidera a produção mundial de carros blindados, com um mercado que movimenta cerca de R\$ 3,5 bilhões por ano e projeção de crescimento superior a 30% nos próximos dois anos, impulsionado principalmente pela sensação de insegurança. Levantamento baseado em buscas na internet mostra que o interesse pela blindagem automotiva está concentrado sobretudo nos estados do Sudeste, mas cresce também no Norte e Nordeste, indicando que a demanda deixou de ser restrita aos grandes centros urbanos.

PELÍCULA

A aplicação de películas reflexivas sobre números da placa, divulgada nas redes sociais como uma forma “discreta” de dificultar a leitura por câmeras e radares, é considerada infração gravíssima pelos órgãos de trânsito. Embora o adesivo mantenha a aparência normal da placa a olho nu, ele pode comprometer a identificação do veículo em registros fotográficos, o que caracteriza irregularidade. O Detran esclarece que qualquer modificação que prejudique a legibilidade da placa viola o artigo 230 do Código de Trânsito Brasileiro, sujeitando o condutor a multa de R\$ 293,47, sete pontos na CNH e medidas administrativas.

Os números divulgados pela Polícia Rodoviária Federal ao final do último período de festas não deixam espaço para interpretações complacentes. Dezoito pessoas morrendo por dia nas rodovias brasileiras não é um efeito colateral inevitável do aumento do fluxo de veículos, mas o reflexo direto de escolhas individuais perigosas somadas a decisões institucionais que caminham na direção oposta da prevenção.

Diante desse cenário, o MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito manifesta profunda preocupação com o momento em que o país opta por flexibilizar regras relacionadas à obtenção e à renovação da Carteira Nacional de Habilitação. Enquanto os dados oficiais escancaram a imprudência como fator central da violência no trânsito, o debate regulatório parece ignorar evidências consolidadas sobre comportamento humano, percepção de risco e capacidade de resposta dos condutores.

O trânsito brasileiro segue sendo marcado pelo excesso de velocidade, pela combinação álcool e direção e pelo desrespeito sistemático às normas básicas de circulação. Esses comportamentos não surgem de forma espontânea. Eles são influenciados por uma cultura permissiva, por fiscalização insuficiente e, sobretudo, pela fragilização de mecanismos que deveriam atuar como filtros de segurança, como as avaliações médicas e psicológicas no processo de habilitação.

Para o MONATRAN, tratar a CNH como mera formalidade administrativa é um equívoco grave. A habilitação é, antes de tudo, um instrumento de proteção coletiva. Cada etapa do processo existe para reduzir riscos, identificar limitações

e garantir que quem assume o volante tenha condições mínimas de conduzir com responsabilidade em um ambiente compartilhado e altamente vulnerável.

A narrativa da desburocratização e da redução de custos ignora uma conta muito mais pesada, paga diariamente pela sociedade. Cada acidente grave gera impactos diretos no sistema de saúde, na previdência social e na estrutura familiar das vítimas. O que se economiza na flexibilização de regras retorna multiplicado em internações, reabilitações, invalidez permanente e mortes evitáveis.

Os dados estaduais reforçam que o problema não está restrito a regiões específicas, mas é estrutural. A velocidade incompatível com a via continua sendo banalizada, mesmo sabendo-se que ela potencializa a gravidade dos sinistros e reduz drasticamente as chances de sobrevivência. Em um contexto assim, afrouxar exigências é sinalizar tolerância ao risco.

O MONATRAN defende que a segurança viária seja tratada como política de Estado, sustentada por evidência técnica, responsabilidade institucional e compromisso ético com a preservação da vida. Avaliações médicas e psicológicas não são obstáculos ao direito de dirigir, mas ferramentas essenciais de prevenção, capazes de identificar condições que comprometem atenção, reação e julgamento - fatores diretamente ligados aos sinistros mais graves.

Persistir na flexibilização das regras da CNH em um país que já convive com uma tragédia diária nas estradas é seguir na contramão da segurança viária. O alerta está dado pelos números. Ignorá-lo é assumir, conscientemente, o risco de continuar perdendo vidas que poderiam e deveriam ser preservadas.

Nova norma do CONTRAN muda validade de curso exigido para transporte rodoviário de produtos perigosos

Em dezembro de 2025, com a publicação da Resolução CONTRAN nº 1.020/2025, o setor de transporte rodoviário de produtos perigosos passou por uma importante mudança regulatória ao deixar de existir um prazo geral de validade para os cursos especializados, incluindo o Curso Especializado para Condutores de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos (MOPP). A capacitação é obrigatória para motoristas que atuam nesse segmento e garante segurança operacional, conformidade regulatória e mitigação de riscos à saúde e ao meio ambiente.

Diante dessa alteração, os condutores cujo vencimento da capacitação ocorreu após a publicação da norma no Diário Oficial da União, em 9 de dezembro de 2025, não precisam realizar a renovação do curso. Por outro lado, os

motoristas que tiveram o MOPP vencido antes desta data seguem obrigados a renovar a capacitação para permanecerem aptos ao transporte de produtos perigosos, conforme as regras vigentes à época da expiração.

A Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP), entidade que representa exclusivamente o setor no país, acompanha atentamente os desdobramentos da norma. Oswaldo Caixeta, presidente da ABTLP, destaca a importância da regularidade das operações das empresas e colaboradores do setor.

A ABTLP é uma entidade que preza pela segurança, pela conformidade regulatória e pela excelência nas operações. Os procedimentos internos de verificação de documentação, capacitação técnica e conformidade do condutor



já fazem parte da rotina das empresas associadas e devem ser mantidos normalmente, afirma Caixeta.

O transporte de produtos perigosos envolve milhares de substâncias com potencial de risco elevado. De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU), mais de três mil produtos são classificados como perigosos no transporte, exigindo a aplicação de regras claras, capacitação técnica contínua e fiscalização eficiente. No Brasil, esse controle é exercido por diferentes órgãos, como o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), a Agência Nacional de Transportes Terrestres

(ANTT) e instituições de fiscalização federais e estaduais.

Diante da mudança regulatória, a ABTLP orienta empresas e profissionais a manterem atenção redobrada e organização interna, considerando a atuação descentralizada dos órgãos fiscalizadores e a importância de garantir segurança jurídica nas operações. O texto regulatório é claro quanto à validade, e essa mesma informação já consta de forma expressa na CNH Digital, com a devida referência à resolução e ao artigo que trata do tema. Isso confere maior segurança jurídica aos condutores e às empresas, afirma Caixeta.

Operação Rodovida mantém reforço nas rodovias federais até o Carnaval

Mesmo com o encerramento dos deslocamentos intensos do Natal e do Ano Novo, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) mantém até o Carnaval as ações da Operação Rodovida, o maior programa de segurança viária do país. O objetivo é reduzir sinistros, mortes e feridos nas rodovias federais em um período que ainda concentra tráfego elevado, viagens de lazer, transporte de cargas e deslocamentos regionais.

A iniciativa combina fiscalização reforçada e ações educativas em trechos estratégicos das rodovias, buscando enfrentar um cenário que segue preocupante, especialmente para motociclistas, hoje o grupo mais vulnerável no trânsito brasileiro.

Motociclistas seguem liderando estatísticas de mortes

No balanço apresentado pela PRF no lançamento desta edição da Rodovida, os dados revelam que, em 2025, o número de condutores de motocicletas mortos em sinistros de trânsito nas rodovias federais foi 38% maior do que o total de óbitos de motoristas de automóveis.

As estatísticas mostram que o problema não é pontual. Em 2023, foram registradas 1.560 mortes de motociclistas; em 2024, o número subiu para 1.754. Já em 2025, considerando o período de janeiro a novembro, 1.594 motociclistas perderam a vida nas rodovias federais.

No mesmo intervalo, as mortes de condutores de automóveis ficaram abaixo desses números: 1.319 em 2023, 1.333 em 2024 e 1.151 em 2025, no período de janeiro a novembro.

Além da letalidade, também houve aumento no volume de ocorrências. De janeiro a novembro de 2025, a PRF contabilizou 29.317 sinistros de trânsito envolvendo motocicletas, contra 28.894 no mesmo período de 2024.

De acordo com levantamento da PRF, as principais causas dos sinistros com motocicletas em 2025 estão diretamente relacionadas à conduta dos condutores. A ausência de reação lidera o ranking, com 4.538 ocorrências, seguida

da pela reação tardia ou ineficiente, com 4.098 registros, e por acessar a via sem observar a presença de outros veículos, com 3.860 ocorrências.

Outro dado que reforça a gravidade do cenário é a condução irregular. No mesmo período, mais de 32,5 milhões de pessoas eram proprietárias de motocicletas no país, mas 17,2 milhões não possuíam Carteira Nacional de Habilitação categoria A, obrigatória para conduzir esse tipo de veículo.

O crescimento acelerado da frota também pressiona o sistema viário. Dados da Secretaria Nacional de Trânsito indicam que, em outubro de 2024, o Brasil já somava 34,2 milhões de moto-

cicletas em circulação, o que equivale a 28% de todos os veículos do país.

Rodovida - Criada em 2011, a Operação Rodovida foi transformada em programa de governo em 2021 e passou a integrar de forma permanente as ações de segurança viária em todo o país. Durante o período da operação, órgãos responsáveis pela fiscalização em vias urbanas e rurais atuam de forma coordenada para reduzir a violência no trânsito.

As metas estão alinhadas ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, em consonância com as diretrizes da Organização das Nações Unidas, que estabelecem a redução de pelo menos 50% das mortes no trânsito até 2030.

Para a PRF, o reforço na fiscalização é essencial, mas a mudança de cenário depende, sobretudo, do comportamento dos condutores. O coordenador-geral de Segurança Viária da PRF, Jeferson Almeida, destaca que a atitude dos motociclistas é decisiva para reduzir a letalidade.

Com a aproximação do Carnaval, a Rodovida entra em uma fase decisiva. A expectativa da PRF é que a combinação de fiscalização contínua e ações de conscientização contribua para evitar a repetição de estatísticas já tão elevadas nos próximos meses.



JOSÉ ROBERTO DIAS*



Há comportamentos que se revelam com mais nitidez em determinados períodos do ano. O verão é um deles. Estradas cheias, destinos turísticos disputados e uma sensação difusa de permissividade funcionam como lente de aumento para atitudes que, no restante do calendário, passam quase despercebidas. Não é apenas fluxo intenso nem pressa ao volante. É um modo de agir que transforma o trânsito em espaço de afirmação pessoal.

Nesse contexto, o veículo deixa de ser meio e passa a ser mensagem. Potência, cilindrada, velocidade e ruído assumem valor simbólico. Não se trata mais de deslocamento, mas de demonstração. O volante vira instrumento de exibição de um sucesso que precisa ser visto, ouvido e reconhecido.

O trânsito de férias expõe uma face perigosa do que se convencionou chamar de novos ricos. Não como categoria econômica, mas como postura social. O problema não está no patrimônio, mas na atitude. Carros esportivos e motocicletas de alta cilindrada passam a circular como extensões do ego. A estrada deixa de ser espaço compartilhado e se converte em vitrine móvel de poder.

A ostentação, aqui, não é estética. É comportamental. Aparece na velocidade excessiva, na ultrapassagem forçada, na ocupação agressiva das faixas, no desrespeito deliberado às regras mais elementares. O outro deixa de ser cidadão e passa a ser obstáculo. O pedestre vira detalhe. A vida alheia perde centralidade diante da necessidade de impor presença.

Os dados não permitem relativização. O Brasil segue entre os países com maior número absoluto de mortes no trânsito no mundo, com cerca de 35

mil óbitos por ano. Nos meses de verão, especialmente em regiões turísticas, os acidentes graves aumentam. E há um dado recorrente: as vítimas raramente ocupam os veículos mais caros. Morrem motociclistas comuns, pedestres, ciclistas, famílias em carros populares. A desigualdade social também se projeta sobre o asfalto.

Em países que conseguiram reduzir de forma consistente suas taxas de mortalidade no trânsito, a lógica é outra. Na Alemanha, no Japão ou na Suécia, a posse de um veículo potente não autoriza condutas agressivas. Espera-se exatamente o contrário. Quem dispõe de mais recursos sabe que tem mais responsabilidade. Respeitar regras é sinal de maturidade social, não de limitação.

No Brasil, o automóvel de luxo ainda carrega heranças culturais profundas. Funciona, muitas vezes, como extensão simbólica de privilégios históricos. A sensação de impunidade, combinada com fiscalização irregular e uma cultura que confunde sucesso com domínio, cria um ambiente em que potência vira intimidação. O trânsito passa a reproduzir, em escala diária, as distorções estruturais da sociedade.

Há algo de essencialmente equivocado nesse modelo de afirmação. A estrada não existe para provar quem pode mais ou quem ocupa mais espaço. Ela existe para garantir que todos cheguem vivos. O progresso de uma sociedade não se mede pelo valor médio de sua frota, mas pela capacidade de conviver no espaço público com limite e respeito.

Quando o ego acelera, o risco deixa de ser individual e passa a ser coletivo. O barulho que antecede muitos desses episódios não anuncia vitória pessoal. Anuncia perigo. Onde a potência se impõe sobre a regra, o desfecho costuma ser estatística, luto e silêncio posterior.

O desafio brasileiro não é apenas técnico nem se resolve apenas com obras ou radares. É cultural. Enquanto o volante for usado como instrumento de afirmação pessoal, e não como responsabilidade social, o verão seguirá sendo estação de risco. E o trânsito continuará refletindo, com precisão incômoda, aquilo que ainda insistimos em não enfrentar como sociedade: cientizar 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.



Detran de SC se manifesta sobre adequação a novas regras da CNH

O Departamento Estadual de Trânsito (Detran) de Santa Catarina declarou no dia 16 de janeiro que as medidas para implementar as mudanças previstas para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) já estão em andamento.

Segundo o órgão estadual, a reformulação para adequação ao aplicativo CNH do Brasil teve início em 10 de dezembro e, na data de divulgação da nota, quase 4 mil processos já haviam sido abertos por meio do sistema, com habilitações emitidas desde então por essa via.

NOTA DO DETRAN/SC

O Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC), em resposta aos questionamentos da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), informa que todas as medidas necessárias para a plena implementação da Resolução CONTRAN nº 1.020/2025 já foram adotadas e estão em andamento, contemplando as adequações técnicas, sistêmicas e operacionais exigidas pela norma.

Desde 10 de dezembro de 2025, o DETRAN/SC iniciou uma ampla reformulação de seus sistemas e fluxos internos, com o objetivo de assegurar a correta execução da política pública nacional de habilitação, promovendo modernização, desburocratização e segurança jurídica aos candidatos e condutores. Santa Catarina abriu 3.901 processos de habilitação por meio do aplicativo CNH do Brasil e já tem habilitações emitidas pelo Detran/SC depois de concluídas todas as etapas.

O DETRAN/SC promoveu ajustes sistêmicos e operacionais para adequação à Resolução, incluindo a retirada do prazo de validade dos processos de CNH e ACC iniciados a partir de 9 de dezembro de 2025 e a padronização da integração com o Renach (Registro Nacional de Carteira de Habilitação). O fluxo de atendimento passou a iniciar pelo pré-cadastro no aplicativo CNH do Brasil, com comparecimento presencial apenas após a conclusão da etapa teórica.

Na formação teórica, foi eliminada a exigência de carga horária mínima, com adequação do exame teórico quanto à nota mínima e ao tempo de prova, assegurando atendimento diferenciado a candidatos com dislexia, TDAH ou TEA. A implementação integral das provas em Libras depende do envio do Banco Nacional de Questões pela SENATRAN.

Nas aulas práticas, a carga horária mínima para as categorias A e B foi reduzida para duas horas-aula, sendo exigidas dez horas-aula para mudança de categoria. Para ACC, a carga prática foi ajustada para zero hora. Também foram simplificados os procedimentos de finalização do curso prático e autorizada a utilização de veículos com câmbio automático nos cursos e exames. Em relação à renovação, deixou de ser exigido curso ou exame de atualização para condutores habilitados antes de 1998 ou com CNH vencida há mais de cinco anos.

O Estado já conta com cadastro de instrutores credenciados, inclusive autônomos, com creden-

ciamento totalmente digital. Todas as unidades e entidades credenciadas receberam orientações técnicas para garantir a uniformidade dos procedimentos e a segurança jurídica dos candidatos.

Renovação automática da CNH

A Senatran informou que a renovação automática da CNH para motoristas sem infrações nos últimos 12 meses já está em funcionamento em Santa Catarina. O processo é gratuito, totalmente digital e dispensa o comparecimento presencial ao Detran.

Segundo dados do governo federal, mais de 13 mil catarinenses já renovaram o documento até janeiro por meio do novo sistema.

Programa CNH do Brasil

Anunciado em 9 de dezembro, o Programa CNH do Brasil encerrou a obrigatoriedade de aulas presenciais em autoescolas. O conteúdo teórico passou a ser disponibilizado gratuitamente no aplicativo do governo, sem exigência de carga horária mínima. Nas aulas práticas, o candidato pode utilizar veículo particular e optar por aulas com instrutor autônomo credenciado. As taxas permanecem sendo cobradas.

Entre as principais mudanças estão a dispensa da obrigatoriedade de aulas em autoescolas, a redução da carga mínima de aulas práticas, a manutenção dos exames teóricos e práticos presenciais, a possibilidade de reteste gratuito em caso de reprovação na primeira avaliação e o fim do prazo máximo para conclusão do processo de habilitação.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Renovação automática da CNH: Riscos, Impactos e Custos para o Estado

A discussão sobre a possível eliminação do exame médico obrigatório para motoristas, reacende um debate essencial sobre segurança viária, responsabilidade pública e gestão eficiente dos recursos.

Embora a proposta seja frequentemente apresentada como uma medida de desburocratização, seus efeitos práticos podem caminhar na direção oposta ao interesse coletivo.

Exame médico não é um simples procedimento administrativo. Ele representa uma etapa fundamental para garantir que motoristas possuam condições mínimas de saúde para conduzir veículos com segurança.



Problemas de visão, limitações motoras, doenças neurológicas, condições que afetam reflexos e atenção são exemplos de fatores que podem comprometer a capacidade de dirigir.

Nossa preocupação adentra as comorbidades e doenças pré-existentes. O organismo pode não manifestar sinais ou sintomas, mas ao exame feito pelo médico perito examinador pode ser detectada alguma alteração que justifique exames complementares, tratamento e até incapacidade temporária ou definitiva.

Sem essa avaliação periódica, abre-se espaço para que indivíduos com restrições significativas continuem no trânsito sem qualquer acompanhamento do profissional de saúde. Isso não apenas coloca em risco a vida do próprio condutor, mas também de passageiros, pedestres e outros motoristas.

A retirada dessa exigência tende a elevar a sinis-

tralidade, termo técnico que engloba sinistros, danos materiais e vítimas no trânsito. Países e regiões que flexibilizaram controles de saúde para condutores observaram historicamente, aumento de ocorrências e maior pressão sobre os sistemas de emergência.

Mais sinistros significam maior demanda por atendimento hospitalar, mais internações, mais cirurgias, mais reabilitações, mais afastamentos do trabalho.

Embora a proposta possa parecer, à primeira vista, uma forma de reduzir custos e agilizar processos, o efeito final tende a ser o oposto. O aumento de sinistros gera despesas substanciais para o Estado, especialmente em áreas como saúde pública, que absorve o atendimento às vítimas, previdência social, que arca com auxílios e aposentadorias por invalidez, segurança pública que mobiliza equipes de resgate e policiamento, infraestrutura que precisa lidar com danos em intervenções emergenciais, ou seja, a economia obtida com a eliminação do exame médico é rapidamente superada pelos gastos decorrentes do aumento da sinistralidade.

Além dos custos diretos, há impactos indiretos igualmente relevantes como perda da produtividade devido a afastamentos, congestionamentos causados por acidentes, aumento dos prêmios de seguros e maior sensação de insegurança do trânsito. Esses fatores afetam a economia, a mobilidade urbana e a qualidade de vida da população.

Concluindo, a retirada da obrigatoriedade do exame médico para motoristas pode parecer uma medida simples de desburocratização, mas seus efeitos práticos tendem a comprometer a segurança viária e gerar custos elevados ao próprio governo. Em vez de reduzir entraves, a medida pode criar um cenário de maior risco, maior gasto público e menor proteção à sociedade.

Políticas públicas eficientes exigem equilíbrio entre agilidade administrativa e responsabilidade social. Nesse caso, a manutenção do exame médico se mostra não apenas prudente, mas essencial para preservar vidas e evitar prejuízos que, inevitavelmente, recaem sobre todos.

* 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.

Emenda parlamentar garante apoio ao Jornal O



O MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito foi contemplado com uma emenda parlamentar impositiva do deputado estadual Mário Motta, destinada à produção, impressão mensal e distribuição gratuita do Jornal O Monatran.

Os recursos, descentralizados por meio do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC), viabilizam a execução inicial de dez edições impressas e mensais do periódico. A iniciativa tem como objetivo fortalecer a informação qualificada, a educação para o trânsito e a conscientização sobre mobilidade urbana e segurança viária.

A assinatura simbólica do termo de fomento ocorreu no dia 20 de janeiro, data em que o MONATRAN completou 28 anos

de fundação, no gabinete do deputado Mário Mota, na Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (Alesc). Estiveram presentes o presidente do MONATRAN, Roberto Alvarez Bentes de Sá, o presidente do Detran/SC, coronel Cristiano Medeiros, o parlamentar autor da emenda, além de membros das equipes do Detran, do MONATRAN e do gabinete do deputado.

Durante o encontro, representantes das instituições presentes destacaram os desafios enfrentados pelo trânsito e pela mobilidade urbana, reforçando a importância de ações permanentes que envolvam educação, conscientização dos condutores, investimentos em infraestrutura e políticas públicas integradas.

O presidente do MONATRAN, Roberto

Bentes, ressaltou a trajetória de quase três décadas da entidade na defesa de um trânsito mais seguro e humano.

“São quase 30 anos de luta. Nem sempre é fácil, há momentos em que o cansaço bate e a vontade de desistir aparece, mas a causa é maior. A educação para o trânsito precisa ser permanente, contínua e levada a sério, especialmente quando pensamos nas novas gerações”, afirmou.

Na ocasião, Roberto Bentes também destacou o papel e o histórico de atuação do deputado Mário Motta na temática do trânsito.

“O deputado Mário Motta sempre demonstrou sensibilidade e conhecimento sobre essa pauta. Desde a época em que atuava como jornalista e apresentador de

Monatran e reforça a educação para o trânsito

rádio e televisão em Santa Catarina, ele já se preocupava com a segurança viária e com a preservação de vidas. Esse compromisso se reflete hoje no apoio ao trabalho do MONATRAN”, pontuou.

O presidente do Detran/SC, coronel Cristiano Medeiros, chamou atenção para os números elevados de acidentes e mortes no trânsito em Santa Catarina. Mesmo sendo um estado de dimensões territoriais relativamente pequenas, os índices são considerados preocupantes, especialmente quando se observa o cenário envolvendo motociclistas.

“Temos um número expressivo de sinistros envolvendo motos, com muitas mortes e, em outros casos, pessoas que sobrevivem, mas ficam com sequelas permanentes. Isso impacta diretamente as famílias, o sistema de saúde e toda a sociedade”, destacou.

O deputado Mário Motta enfatizou que a educação é o caminho mais eficaz para transformar o trânsito a longo prazo, destacando o papel das escolas na formação de cidadãos mais conscientes.

“Quando falamos em segurança no trânsito, precisamos olhar para o futuro. E esse futuro passa, necessariamente, pela educação. As escolas são o espaço mais viável e estratégico para formar cidadãos conscientes, capazes de compreender desde cedo o valor da vida, do respeito e da res-



ponsabilidade no trânsito”, afirmou.

De forma unânime, os participantes reforçaram que a educação para o trânsito é um dos pilares fundamentais para a redução de acidentes, aliada à conscientização dos motoristas, à formação das novas gerações e à melhoria da infraestrutura viária.

Editado mensalmente desde 2009, o

Jornal O Monatran é o único periódico brasileiro dedicado exclusivamente aos temas de trânsito e mobilidade urbana, consolidando-se como um importante instrumento de informação, educação e fiscalização cidadã, contribuindo para o debate público e para a construção de um trânsito mais seguro e responsável.





JUDICIÁRIO

Tribunal mantém prisão e júri de motorista de BMW acusado de causar morte após batida em Curitiba

O presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Herman Benjamin, rejeitou pedido de revogação da prisão preventiva ou antecipação da data da sessão do júri de Gabriel Rodrigues Freitas, motorista do veículo BMW acusado de causar a morte de outro condutor após colisão em 2024, em Curitiba. O julgamento da ação penal por homicídio qualificado está marcado para o dia 25 de maio.

De acordo com o Ministério Público, Gabriel Freitas dirigia o carro em alta velocidade em uma avenida da capital paranaense – um radar teria marcado velocidade de 181 km/h em via limitada a 70 km/h – quando colidiu na traseira de outro carro. Em razão da batida, o carro da vítima pegou fogo – o motorista teve cerca de 28% do corpo queimado e, apesar de ter sido levado com vida para o hospital, acabou morrendo dias depois.

Após a instrução criminal, o réu foi pronunciado e a sessão do júri foi marcada para o final de novembro do ano passado, mas acabou redesignada a pedido do advogado de defesa, por razões de saúde.

TJPR ainda não analisou todos os temas apon-tados pela defesa

Apesar do adiamento do julgamento, a Justiça manteve a prisão preventiva de Gabriel, o que justificou o pedido de habeas corpus ao STJ. De



acordo com a defesa, haveria constrangimento ilegal no caso, em razão de suposto excesso de prazo na prisão, cumprida em agosto de 2024.

Para a defesa, a prisão teria sido mantida não por necessidade cautelar específica, mas sim por “inércia institucional e por mera reorganização de pauta” da sessão do júri. Por isso, pediu a revogação da prisão ou, subsidiariamente, a antecipação da data do julgamento, com remarcação em caráter prioritário.

O ministro Herman indeferiu liminarmente o habeas corpus ao concluir que ainda não cabe ao STJ analisar a questão, uma vez que a decisão no Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR) sobre os temas suscitados pela defesa foi proferida apenas por um desembargador, em decisão monocrática.

“Não há, pois, deliberação colegiada sobre a matéria trazida na presente impetração, o que inviabiliza o seu conhecimento pelo Superior Tribunal de Justiça”, concluiu.



Gato Preto é indiciado por quatro crimes por acidente com Porsche

A Polícia Civil de São Paulo indiciou neste mês de janeiro o influenciador Samuel Sant'Anna da Costa, conhecido como Gato Preto, por quatro crimes relacionados a um acidente ocorrido em 20 de agosto do ano passado, enquanto ele dirigia um Porsche pela Avenida Faria Lima, na zona oeste da capital paulista.

A Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo (SSP) afirmou, em nota, que Gato Preto foi indiciado por lesão corporal culposa, fuga do local do acidente, condução sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa e alteração da cena do sinistro.

“As investigações seguem em andamento pelo 15º Distrito Policial, do Itaim Bibi, para o completo esclarecimento dos fatos”, informou a pasta.

No dia do acidente, Gato Preto dirigia um Porsche 911 Carrera S Cabriolet, de 2020, avalia-

do em cerca de R\$ 800 mil. Ele avançou um sinal vermelho em alta velocidade e colidiu com um Hyundai HB20, no qual estavam um homem e seu filho. O menino sofreu fratura no maxilar e precisou ser hospitalizado.

Após a colisão, o influenciador deixou o local, mas foi encontrado horas depois em sua residência, no Tremembé, zona norte de São Paulo, pela Polícia Militar. Ele não resistiu à prisão, mas se recusou a realizar o teste do bafômetro.

Questionado sobre o motivo de ter deixado o local do acidente, ele afirmou que havia muitas pessoas filmando a cena.

Em setembro, um laudo toxicológico do Instituto Médico Legal (IML) apontou que o influenciador havia ingerido álcool e drogas antes da colisão. À época, a defesa afirmou que as informações eram “distorcidas”.

LEGISLATIVO



Projeto endurece punições para mortes no trânsito causadas por embriaguez ou racha

Projeto aprovado no Senado acaba com fiança para motoristas embriagados ou em racha que causarem mortes no trânsito e segue para a Câmara. Por Assessoria de Imprensa – Publicado em 06/01/2026 às 18h00

Uma proposta em tramitação no Congresso Nacional pretende tornar mais rigorosa a responsabilização penal de motoristas que provocam mortes no trânsito sob efeito de álcool ou durante a prática de racha. Emenda apresentada pelo senador Fabiano Contarato (PT-ES) ao Projeto de Lei nº 5.490/2023 prevê o fim da possibilidade de fiança para esses crimes quando houver prisão em flagrante.

O PL 5.490/2023 altera o Código de Processo Penal e, originalmente, tratava da proibição de fiança para crimes relacionados à pedofilia. Com a emenda, a vedação passa a alcançar também os casos de homicídio no trânsito causados por motorista embriagado ou em corrida ilegal. A proposta foi aprovada na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado e segue agora para



análise da Câmara dos Deputados.

Fim da fiança em homicídios no trânsito

De acordo com o texto aprovado na CCJ, o motorista que causar a morte de outra pessoa no trânsito, estando embriagado ou participando de racha, não poderá pagar fiança se for preso em flagrante. Na prática, o crime passa a ser considerado inafiançável, mantendo o condutor detido até decisão judicial posterior.

O autor da emenda justificou a necessidade da mudança com base em sua experiência profissional na área de trânsito, destacando que a legislação atual ainda transmite à sociedade uma sensação de impunidade diante de crimes graves ocorridos nas vias.

Segundo o senador, a retirada da possibilidade de liberdade imediata mediante pagamento de fiança representa um avanço ao reforçar a gravidade dos crimes de trânsito com resultado morte.

A medida se soma a alterações anteriores que já impediram a substituição da pena nesses casos.

O endurecimento das regras busca alinhar o tratamento penal à realidade brasileira, marcada por elevados índices de mortes no sistema viário.

Impacto na segurança viária

A proposta reforça uma tendência de maior rigor nas normas relacionadas à violência no trânsito, especialmente em condutas associadas ao consumo de álcool e à prática de rachas, frequentemente ligadas a sinistros graves e fatais.

Especialistas em segurança viária avaliam que medidas dessa natureza fortalecem o caráter preventivo da legislação, ao sinalizar que crimes de trânsito com resultado morte devem receber tratamento penal compatível com sua gravidade.

Se aprovada também na Câmara dos Deputados, a mudança representará mais um ajuste relevante no arcabouço legal brasileiro voltado à responsabilização de condutores e à proteção da vida no trânsito.

Comissão aprova parcelamento de multas de motoristas com deficiência

A Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 451/24, que permite o parcelamento de multas de trânsito para motoristas com deficiência e para motoristas responsáveis por pessoa com deficiência. A proposta, de autoria do deputado Duda Ramos (MDB-RR), altera o Código de Trânsito Brasileiro.

No caso de veículo registrado em outro estado, o parcelamento só será possível se houver convênio entre os órgãos de trânsito do local onde o carro foi registrado e do local onde ocorreu a infração.

A relatora na comissão, deputada Dayany Bittencourt

(União-CE), recomendou a aprovação da proposta e das alterações feitas anteriormente na Comissão de Viação e Transportes. O projeto também já havia sido aprovado pela Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência.

Segundo a relatora, ao permitir uma forma de pagamento menos onerosa, a proposta mantém a obrigatoriedade da quitação das penalidades, sem comprometer de maneira desproporcional o orçamento do motorista com deficiência. Ela avalia ainda que a medida poderá contribuir para a redução da inadimplência junto aos órgãos de trânsito.

De acordo com Dayany



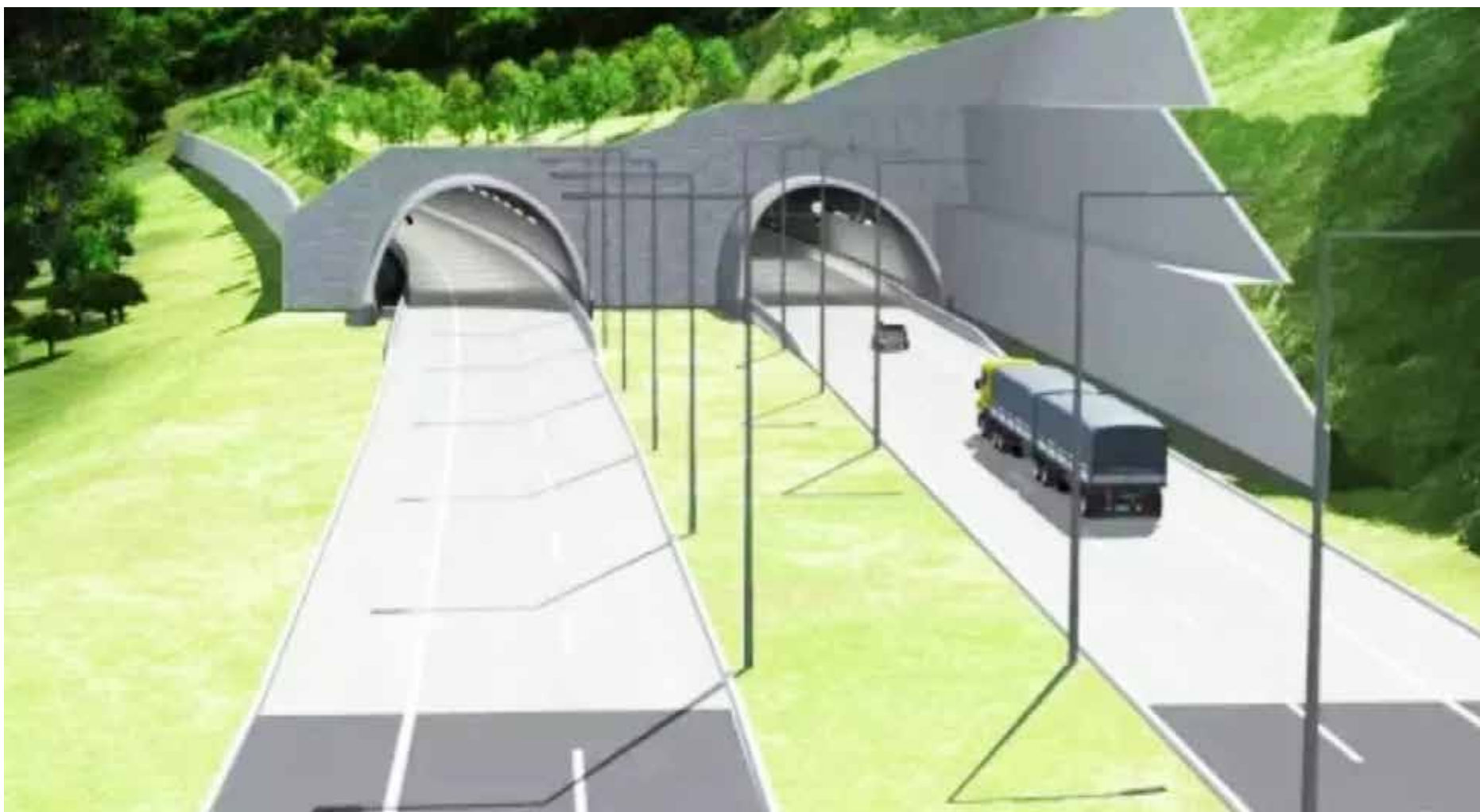
Bittencourt, o texto foi ajustado para substituir a expressão “sem acréscimo monetário de qualquer natureza” por “com condições favorecidas”. O objetivo, segundo ela, foi buscar equilíbrio entre o benefício do parcelamento e a prudência fiscal. A relatora afirmou que

a alteração não compromete o propósito social da proposta, mas garante sua viabilidade prática.

A nova redação mantém a obrigatoriedade do parcelamento especial, assegurando tratamento diferenciado e mais benéfico em relação às regras

gerais.

O projeto ainda será analisado, em caráter conclusivo, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Para se tornar lei, a proposta precisa ser aprovada pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal.



TÚNEIS, PEDÁGIO E CONCESSÃO: o novo capítulo do Morro dos Cavalos na BR-101

Após mais de uma década de espera, o Morro dos Cavalos, um dos trechos mais críticos da BR-101 em Santa Catarina, voltou ao centro das atenções com o anúncio da construção de túneis que prometem destravar o tráfego e aumentar a segurança viária na região. O projeto foi confirmado nesta quarta-feira (28) pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, durante evento em Palhoça, e é tratado como uma solução estrutural para um problema histórico.

A proposta prevê a construção de dois túneis, um em cada sentido da rodovia, com três faixas de rolamento cada. O investimento estimado varia entre R\$ 2,5 bilhões e R\$ 3 bilhões, e a expectativa é de que as obras tenham início em até um ano, com conclusão prevista para 2029. Segundo o governo federal, a solução adotada permitirá não apenas eliminar os gargalos atuais, mas também viabilizar futuras ampliações da BR-101, evitando novos estrangulamentos no fluxo de veículos.

A responsabilidade pela execução do projeto será da concessionária Motiva, antiga CCR, que assumirá cerca de 23 quilômetros da rodovia atualmente sob concessão da Arteris. A decisão foi tomada pela Agência Nacional

de Transportes Terrestres (ANTT). De acordo com o Ministério dos Transportes, não haverá alteração no valor do pedágio antes da mudança de gestão, e a obra será financiada com recursos da própria concessão.

Embora o anúncio seja recente, o projeto está longe de ser novo. O túnel do Morro dos Cavalos é discutido há mais de 15 anos e já constava nos planos da duplicação do trecho sul da BR-101, concluída em 2010. As licenças ambientais foram obtidas entre 2013 e 2014, mas entraves burocráticos, financeiros e contratuais impediram o início das obras. O contrato da Arteris Litoral Sul, por exemplo, com vencimento em 2033, foi um dos fatores que travaram o avanço do projeto.

A urgência da intervenção é reforçada pelo histórico recente de acidentes e interdições. Em 2025, um caminhão carregado com álcool etílico tombou no km 233 da BR-101, explodiu e incendiou outros 24 veículos, deixando cinco pessoas feridas e provocando a interdição total da rodovia por 16 horas. No ano anterior, fortes chuvas causaram deslizamentos e crateras na pista, bloqueando o tráfego por mais de dois dias e gerando longas filas em rodovias alternativas como a BR-282 e a BR-470. Situ-

ações semelhantes já haviam sido registradas em 2022.

Além dos eventos naturais, o trecho é marcado por recorrentes sinistros de trânsito. Desde 2023, foram registrados 94 acidentes no Morro dos Cavalos, com 85 feridos e três mortes, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal. Tudo isso em uma rodovia que recebe cerca de 60 mil veículos por dia e praticamente não conta com rotas alternativas, o que potencializa os impactos econômicos e sociais a cada nova interdição.

Segundo o governo federal, questões relacionadas ao território indígena existente na região já foram equacionadas, uma vez que a alternativa dos túneis é a preferida pelas lideranças locais. Com isso, o projeto ganha viabilidade técnica, ambiental e institucional.

Depois de anos de promessas, estudos e impasses, o anúncio dos túneis no Morro dos Cavalos surge como um sinal concreto de avanço. Para quem depende diariamente da BR-101, a obra representa mais do que engenharia pesada: é a expectativa de segurança, fluidez e previsibilidade em um dos corredores logísticos mais importantes de Santa Catarina.

Mesmo com avanço dos veículos elétricos, poluição do trânsito cresce 8% no Brasil em dez anos

O crescimento da frota de veículos elétricos e híbridos no Brasil pode passar a impressão de que o trânsito caminha para um futuro mais limpo. No entanto, os dados mais recentes mostram um cenário bem diferente. Após mais de dez anos sem atualização, o Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários aponta que as emissões de dióxido de carbono (CO₂) aumentaram cerca de 8% desde 2012.

O resultado contraria a percepção de que a eletrificação da frota já teria impacto significativo na redução da poluição urbana e escancara um problema estrutural: o crescimento contínuo do número de veículos em circulação no país.

De acordo com o levantamento, os veículos, individualmente, estão menos poluentes. A combinação entre motores mais eficientes, avanços tecnológicos, eletrificação e regras mais rigorosas do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve) contribuiu para reduzir as emissões por unidade. No entanto, esse ganho ambiental vem sendo neutralizado pelo aumento expressivo da frota nacional, que hoje gira em torno de 71 milhões de veículos.

Na prática, mesmo com carros mais limpos, há simplesmente mais veículos disputando espaço nas ruas e rodovias brasileiras, o que mantém e até amplia o volume total de poluentes lançados na atmosfera.

Outro ponto destacado pelo inventário chama a atenção por ainda receber pouca atenção no debate público: as emissões que não saem do escapamento. Com os limites cada vez mais rígidos para poluentes oriundos da queima de combustível, o desgaste de pneus e o uso dos freios passaram a responder por cerca de 50% dos poluentes emitidos pelos veículos.

Esse fenômeno não é exclusivo do Brasil. Estudos internacionais já alertam que, à medida que os motores se tornam mais eficientes e menos poluentes, as partículas liberadas pelo atrito dos pneus com o asfalto e pelo acionamento dos freios ganham protagonismo como fontes de contaminação do ar, especialmente em áreas urbanas com tráfego intenso.

Diante desse cenário, o governo federal começa a sinalizar uma mudança de abordagem nas políticas públicas relacionadas à mobilidade assim como ao meio ambiente. Representantes dos Ministérios dos Transportes e do Meio Ambiente defendem que é necessário ir além da eficiência dos motores e “transcender a eficiência do motor”, adotando uma estratégia mais ampla e integrada.

Essa nova visão envolve melhorias logísticas, incentivo ao uso de biocombustíveis, planejamento urbano mais eficiente e uma eletrificação que não seja apenas resultado da dinâmica de mercado, mas alinhada a metas claras de mobilidade sustentável, redução de congestionamentos e melhoria da qualidade do ar.



Por que alguns países quase zeraram mortes no trânsito e o Brasil ainda está distante disso?

Ao observar países que alcançaram índices baixíssimos de mortes no trânsito, como Suécia, Noruega, Holanda e Japão, surge uma pergunta inevitável: por que o Brasil, mesmo com legislação robusta, ainda está tão distante desses resultados? A resposta envolve gestão pública, cultura de mobilidade, fiscalização, infraestrutura e prioridades políticas.

O conceito de Visão Zero, criado na Suécia, é um dos principais modelos de sucesso. A proposta é simples na teoria, mas complexa na implementação: nenhuma morte no trânsito é aceitável. Isso muda completamente a forma de pensar políticas públicas. Em vez de responsabilizar exclusivamente o motorista, o sistema inteiro é projetado para evitar falhas fatais.

No Brasil, apesar de avanços pontuais, essa mentalidade ainda não está consolidada. As políticas são fragmentadas e muitas vezes reativas, surgindo após grandes tragédias. Países que reduziram mortes investiram de forma contínua e estratégica.

Outro ponto é a infraestrutura. Ruas, cruzamentos e rodovias nesses países são projetados para reduzir riscos: faixas mais estreitas, rotatórias eficientes, calçadas amplas, ciclovias integradas e sinalização clara. No Brasil, falta padronização e manutenção adequada. Buracos, iluminação insuficiente, faixas apagadas e projetos antigos aumentam exponencialmente os riscos.

A fiscalização é outro diferencial. Em nações que reduziram mortes, a

presença do poder público é constante e baseada em dados. Locais com maior risco recebem mais atenção. No Brasil, parte da população ainda vê a fiscalização como arrecadatória, e não como medida de segurança. Isso enfraquece campanhas educativas e incentiva comportamentos inadequados.

A educação também desempenha papel importante. Crianças nesses países têm contato com temas de mobilidade desde cedo. No Brasil, apesar de iniciativas e campanhas, o trânsito ainda não faz parte da rotina pedagógica de forma estruturada.

As diferenças culturais também contam. Em lugares onde pedestres têm prioridade absoluta, respeitá-los é comportamento natural. No Brasil, muitos ainda não reconhecem o pedestre como parte central da mobilidade urbana.

Por fim, há a questão política. Reduzir mortes no trânsito exige continuidade, investimentos constantes e políticas de longo prazo. Países que obtiveram bons resultados mantiveram estratégias por décadas, independentemente de mudanças de governo.

O Brasil, por outro lado, frequentemente altera diretrizes, o que compromete a construção de resultados sustentáveis.

Em resumo, não falta conhecimento, falta prioridade. O Brasil pode, sim, reduzir drasticamente as mortes no trânsito, mas isso exige vontade política, gestão integrada e compreensão de que cada vida preservada representa um avanço civilizatório.



CARTAS



ILUMINAÇÃO

Iluminar rodovias não é luxo, é cuidado com a vida. A entrega da iluminação na SC-401 e SC-403 mostra que decisões simples, quando finalmente executadas, fazem enorme diferença na segurança de quem circula diariamente. Que esse exemplo se repita em outras vias esquecidas. O básico bem feito também salva vidas.

Marcos Antônio Ribeiro – Florianópolis/SC

TEMPO

O texto do editorial do mês de dezembro expõe com clareza algo que muitos já sentem na rotina, mas poucos param para refletir: o trânsito está roubando tempo de vida. Perder horas diariamente em congestionamentos não é normal nem aceitável. Mobilidade é qualidade de vida e também justiça social. Repensar prioridades é urgente.

Renata Souza Lima – Brasília/DF

EMPREGO NA PISTA

A iniciativa CNH Emprego na Pista merece reconhecimento público. Ao ampliar o acesso gratuito à habilitação e vinculá-la diretamente à empregabilidade, o Detran/SC demonstra sensibilidade social e visão estratégica. Não se trata apenas de emitir CNHs, mas de abrir portas para o trabalho formal, a inclusão produtiva e a qualificação responsável. É uma política pública que gera impacto real na vida das pessoas e no desenvolvimento de Santa Catarina.

Pauleni Pacheco – São José/SC

MERCADORIA ELEITORAL

O artigo do Dr. José Roberto Dias acerta em cheio ao lembrar que habilitação não é favor nem mercadoria eleitoral, mas compromisso com a vida. Simplificar sem fortalecer a formação é brincar com estatísticas que já são trágicas. Países que levam o trânsito a sério investem em preparo, não em atalhos. No Brasil, responsabilidade deveria valer mais que voto fácil.

Eduardo Nascimento – São Paulo/SP

ESCLARECIMENTO

Muita gente ainda se confunde sobre o que a lei realmente permite ao volante. Dirigir descalço não é infração, mas o uso de calçados inseguros, como chinelos, coloca em risco a condução e a vida de todos. Não se trata de rigor excessivo, e sim de bom senso aplicado à segurança. No trânsito, escolhas simples também fazem diferença.

Roberto Lins – Joinville/SC

ESPAÇO LIVRE

A proposta de baratear a formação de condutores até pode soar atraente, mas ignora um custo muito maior: o humano. Os números de mortes e de gastos do SUS mostram que trânsito não é apenas uma questão econômica, e sim de saúde pública. Flexibilizar sem estudos e sem fortalecer a educação e a fiscalização é apostar no improviso. Habilitar mais rápido não pode significar preparar pior.

Melani Figueiredo – Campo Grande/MS

ACESSIBILIDADE

Falar em mobilidade urbana sem garantir acessibilidade plena é aceitar que parte da população continue invisível nas cidades. Leis existem, exemplos positivos também, mas ainda falta transformar a inclusão em prioridade cotidiana, e não em exceção. Calçadas, transporte e sinalização acessíveis beneficiam a todos e refletem o nível de humanidade de uma cidade.

Joana Vieira – Belo Horizonte/MG

ALERTA

Ler o artigo do Dr. Dirceu é um alerta necessário sobre algo que muitas vezes passa despercebido na rotina: o estresse acumulado no trânsito. Quando a pressão diária vira combustível para reações impulsivas, o risco deixa de ser apenas viário e passa a ser humano. Reconhecer esse impacto, especialmente sobre quem vive do trânsito, é essencial para prevenir adoecimento e violência.

Carlos Henrique Martins – Rio de Janeiro/RJ

RADARES

Persistir no discurso contra radares é ignorar dados, evidências e, sobretudo, vidas perdidas. Fiscalizar velocidade não é punição, é prevenção, e os números mostram que funciona onde é levada a sério. A desigualdade na fiscalização revela uma escolha perigosa: priorizar a pressa em vez da segurança.

Carla Motta – Curitiba/PR

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 224. Fazer uso do fecho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública:
Infração - leve;
Penalidade - multa.

ESPAÇO LIVRE

*YGOR VALENÇA



Quando o Estado recua, o trânsito mata: o fim das defesas e o aumento das vítimas

A formação de condutores no Brasil foi, por muitos anos, uma referência. Saímos do modelo de “autoescola” e evoluímos para Centros de Formação de Condutores (CFCs), com regras mais técnicas, mais responsabilidade e mais compromisso com a vida.

Foram quase três décadas de aprimoramento contínuo. O curso teórico deixou de ser apenas 30 aulas e passou a ser estruturado em 45 horas/aula. Foi exigida a contratação de diretor de ensino com formação superior, responsável por planejar conteúdos, elaborar planos de curso e garantir padrão pedagógico.

A carga prática evoluiu de 15 para 20 aulas, e depois para 25, com previsão de aulas noturnas. Mesmo quando essas aulas foram substituídas por simuladores, os CFCs se adaptaram, investiram, se qualificaram e profissionalizaram o processo, acompanhando a evolução das normas e das exigências da sociedade.

Além disso, é impossível ignorar o desmonte na qualificação de quem ensina. Durante anos, diretores e instrutores eram formados em cursos presenciais com mais de 270 horas/aula, somadas a 20 horas de estágio obrigatório supervisionado. Eram profissionais preparados, avaliados e obrigados a realizar reciclagem a cada cinco anos, justamente para manter o padrão técnico e pedagógico que a formação de condutores exige.

Hoje, esse modelo foi reduzido a um cenário crítico: qualquer pessoa pode se tornar instrutor em um único dia, por meio de curso a distância, sem o mesmo rigor, sem vivência prática e sem controle efetivo de qualidade. Foram retirados, inclusive, os exames psicopedagógicos que antes atestavam a aptidão para atuar como educador no trânsito. Antes, durante o curso, a própria banca avaliadora podia definir se o profissional estava apto para atuar como instrutor teórico, prático ou ambos.

Agora, em poucas horas, muitas vezes em menos de um dia, o candidato já sai autorizado a ensinar todos os conteúdos. Isso não é modernização. É banalização da formação e um risco real para a segurança viária.

Com uma simples canetada, por meio de uma resolução imposta de forma abrupta, todo esse setor foi lançado no caos. Não apenas os Centros de Formação, mas também os próprios Detrans, que têm o dever legal de fiscalizar e organizar o processo, foram colocados em situação de insegurança operacional e institucional.

O discurso adotado parece, à primeira vista, atraente: facilitar, baratear, ampliar o acesso. Mas a sociedade não percebeu o essencial. O que ocorreu, na prática, foi um retrocesso de quase 30 anos. Não estamos modernizando a formação. Estamos desmontando. Acaba-se com a lógica de Centro de Formação de Condutores e empurra-se o país de volta ao antigo modelo de autoescola, sem o mesmo nível de exigência, controle e estrutura. Isso não é desburocratização responsável. É populismo.

E o preço do populismo no trânsito sempre é pago com sangue.

O país já vem pagando essa conta com a explosão de sinistros envolvendo motocicletas, impulsionada por aplicativos de entrega e transporte de passageiros, muitas vezes sem regulamentação adequada e sob pressão por produtividade. Agora, o risco é ampliado com instrutores mal formados, estruturas frágeis e um ambiente propício à fraude e ao improviso, formando condutores em um trânsito que já não comporta mais imprudência.

O Brasil precisava de mais fiscalização, mais capacitação e mais seriedade. No lugar disso, optou-se pela facilidade, pela brecha e pelo atalho. Quando se cria atalho na formação de condutores, o resultado não é liberdade, mas insegurança. E essa insegurança alimenta a imprudência, responsável por mais de 90% das mortes no trânsito.

Quando se somam imprudência, imperícia e negligência, chega-se a 98% dos sinistros de trânsito no Brasil. E a resposta oferecida é simplesmente imprimir CNHs e entregá-las aos cerca de 20 milhões de brasileiros que dirigem sem habilitação, segundo números do próprio governo.

Se hoje mais de sete pessoas morrem por dia em sinistros envolvendo motocicletas, não estaria esse número diretamente relacionado ao alto índice de condutores não habilitados? Mas educar, fiscalizar e punir é impopular. A solução adotada foi banalizar a formação para formalizar o informal — ou melhor, o infrator.

As estatísticas não vão melhorar. Continuarão morrendo sete ou mais pais de família por dia, mas agora eles estarão habilitados. Isso faz sentido?

A sociedade foi convencida por uma narrativa. Mas, técnica, institucional e humanamente, o que está em curso é um desmonte. Um país que retrocede 30 anos na formação de condutores não avança em mobilidade. Ele amplia o risco, a violência no trânsito e o custo social de tragédias que poderiam ser evitadas.

O Brasil fechou 2024 com o SUS gastando 449 milhões de reais com vítimas do trânsito e com mais de 36 mil mortes registradas. Isso significa 36 mil em 12 meses, 3 mil por mês, 100 por dia, quatro por hora, duas a cada 30 minutos, uma a cada 15 minutos.

Em 15 minutos, uma pessoa morre vítima da imprudência de um condutor sem preparo. O que significa que, ao final da leitura deste artigo, alguém perdeu a vida. Resta torcer para que o telefone não toque e não seja alguém próximo. Estamos em guerra, e as defesas foram retiradas. Agora, resta contar as vítimas e chorar os mortos.

* Ygor Valença é ex-presidente da FENEAUTO, presidente do SindCFC-PE e coordenador da CPCFC Fecomércio-PE/CNC.



Como o cérebro toma decisões ao volante: O QUE A NEUROCIÊNCIA REVELA

A forma como conduzimos um veículo vai muito além da habilidade motora. Dirigir é um processo altamente complexo que envolve atenção, memória, percepção, tomada de decisão e resposta rápida a estímulos inesperados. A neurociência tem se dedicado a compreender como o cérebro se comporta ao volante — e os resultados explicam muitos dos erros, distrações e comportamentos arriscados que observamos nas ruas.

Para começar, é importante entender que dirigir exige a integração simultânea de diferentes áreas cerebrais. O córtex pré-frontal, responsável por decisões e planejamento, atua em conjunto com o sistema límbico, que regula emoções, e com o cerebelo, responsável pela coordenação motora. Quando esses sistemas trabalham em harmonia, a condução se torna fluida. Quando há sobrecarga, a performance cai drasticamente.

Um dos maiores desafios da direção moderna é a “atenção fragmentada”. Estudos recentes mostram que o cérebro humano não consegue dividir o foco entre múltiplas tarefas simultâneas. Isso significa que atividades como mexer no celular, ajustar telas multimídia

ou conversar de forma intensa prejudicam o processamento das informações da via, ainda que o motorista acredite que está “no controle”.

A neurociência mostra que a atenção funciona como um holofote: ilumina apenas uma parte do cenário por vez. Quanto mais estímulos competem por esse holofote, maior o risco de perder detalhes importantes — um pedestre, uma mudança no semáforo, um carro freando à frente. Essa limitação natural explica por que a distração é hoje uma das maiores causas de sinistros no trânsito.

Outro ponto crucial é a influência das emoções. O sistema límbico, especialmente a amígdala, desempenha papel decisivo em situações de estresse. Motoristas irritados, ansiosos ou apressados tendem a assumir comportamentos mais agressivos. O cérebro, em estado de alerta, interpreta pequenos estímulos como ameaças, resultando em reações impulsivas, como acelerar, “fechar” alguém ou assumir riscos desnecessários.

A memória de trabalho — que nos ajuda a manter informações momentâneas, como a rota que estamos seguindo — também tem limitações. Em vias desconhecidas, seu esforço

aumenta, o que reduz a capacidade de prever movimentos de outros usuários. Por isso, viagens em locais novos exigem ainda mais atenção e tempo de resposta.

A neurociência também reforça a importância das pausas. Estudos mostram que, após 90 minutos de atividade contínua, a capacidade de concentração começa a cair. A fadiga mental faz com que o cérebro responda mais lentamente, diminua a percepção de risco e reduza a precisão motora. Pequenos intervalos, hidratação e respiração profunda ajudam a restaurar o nível de alerta.

Por fim, os avanços tecnológicos podem ser aliados, mas também trazem armadilhas. Sistemas de assistência ao motorista oferecem suporte importante, porém podem gerar excesso de confiança. Quando o cérebro entende que o carro “faz tudo sozinho”, há tendência de relaxamento da atenção — e isso abre espaço para erros.

A neurociência confirma: o trânsito é um ambiente que exige foco, equilíbrio emocional e respeito aos limites cognitivos humanos. Reconhecer essas limitações é o primeiro passo para dirigir de forma mais segura e consciente.