

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Violência cotidiana no trânsito
Palavra do Presidente
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Rodolfo Pinto da Luz
e o Trânsito da Esperança
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



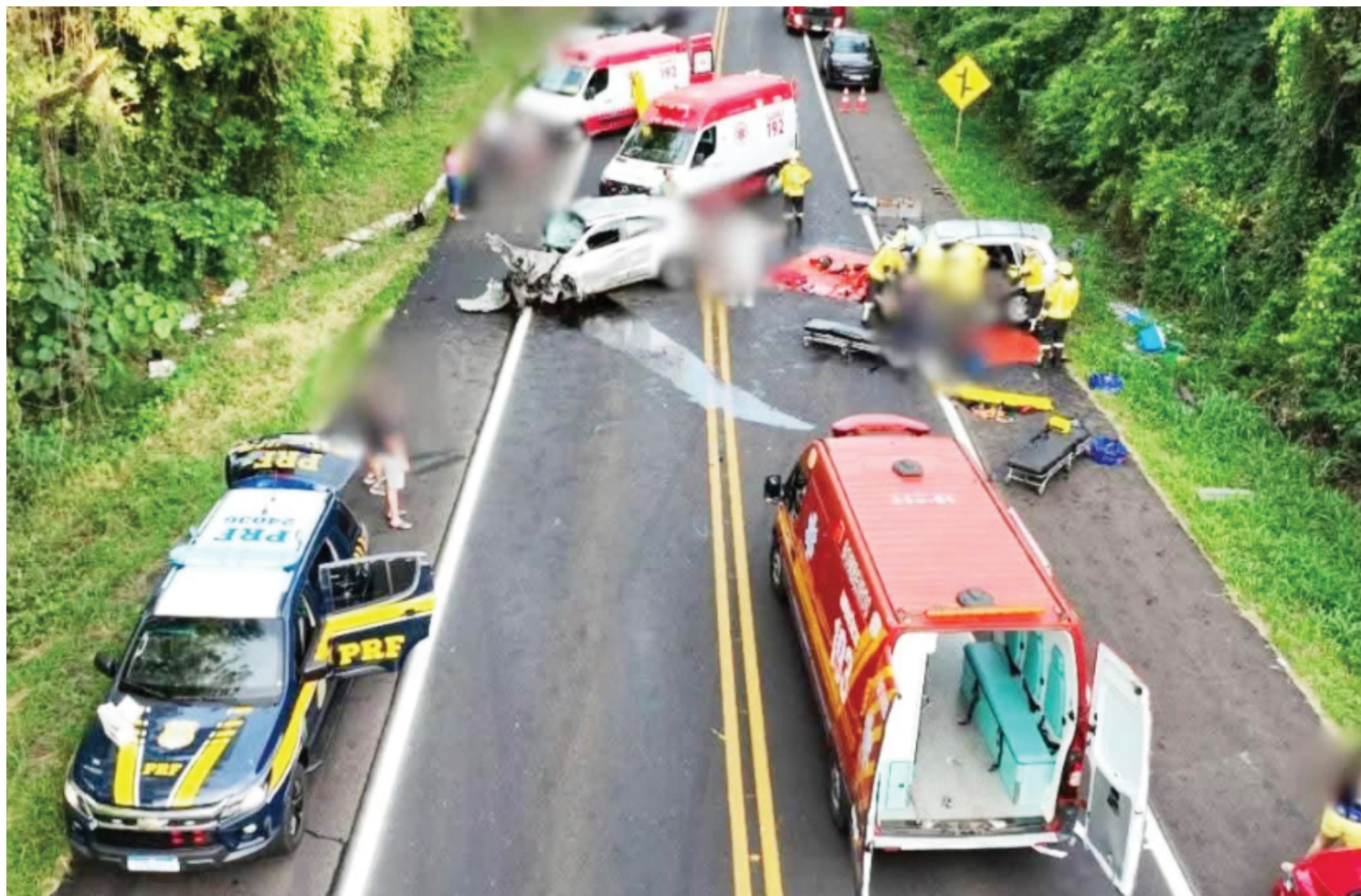
MOTOTÁXI:
Vidas em perigo
PÁGINA 7

Governo Lula
estuda tirar
obrigatoriedade de
autoescolas para
obter CNH
PÁGINA 6

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JULHO 2025 - ANO 16 - Nº 187

MOTORISTAS EMBRIAGADOS VALE A PENA ARRISCAR A VIDA?



A combinação entre álcool e direção segue fazendo vítimas nas estradas de Santa Catarina. De acordo com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), entre janeiro e junho de 2025, sete pessoas morreram em acidentes nas rodovias federais do estado envolvendo motoristas embriagados. No mesmo período, mais de 2 mil condutores foram flagrados dirigindo sob efeito de álcool nas BRs catarinenses. Ao todo, foram registrados 242 acidentes com ingestão de álcool como causa presumível, resultando em 190 pessoas feridas e sete mortes. Página 9

Erros no Manual Brasileiro de Sinalização
de Trânsito preocupam especialistas;
Senatran diz que fará correções.

PÁGINA 4

Brasil se destaca durante o
ICADTS 2025 no combate ao uso
de álcool e drogas ao volante

PÁGINA 15

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

DIRIJA COM CUIDADO.



PROIBIDO
BUZINAR



PROIBIDO
VIRAR À
DIREITA



COMPRIMENTO
MÁXIMO
PERMITIDO
(10m)

EDITORIAL

Epidemia ignorada

Você sabia que a cada dois minutos, uma nova vítima de trânsito recorre ao Sistema Único de Saúde (SUS)? Esse dado, por si só, já evidencia o tamanho da crise que enfrentamos nas ruas e estradas brasileiras. Não se trata apenas de um problema de mobilidade, mas de uma grave questão de saúde pública, que consome bilhões de reais por ano, sobrecarrega hospitais e provoca perdas irreparáveis para milhares de famílias.

As mais de 227 mil internações por sinistros de trânsito em um único ano não são fruto do acaso. Elas refletem um modelo de mobilidade que ainda prioriza o deslocamento rápido à custa da segurança, onde a fiscalização é falha, a infraestrutura precária e a educação para o trânsito, quando existe, é pontual e pouco efetiva.

É preciso encarar a realidade com a seriedade que ela exige: o trânsito brasileiro é uma epidemia silenciosa. Seus sintomas se

manifestam diariamente nas emergências lotadas, nos leitos de UTI ocupados por motociclistas jovens, nos bilhões drenados do orçamento público — recursos que poderiam ser aplicados na construção de hospitais, na ampliação de ciclovias ou na compra de ambulâncias, mas são consumidos para tratar os efeitos de algo que, na maioria dos casos, poderia ter sido prevenido.

Mais de 60% das internações são de motociclistas. Homens jovens, entre 20 e 39 anos, representam quase metade das vítimas, numa faixa etária que deveria estar contribuindo ativamente com a economia do país. Em vez disso, estão sendo hospitalizados, reabilitados ou sepultados por consequência de comportamentos arriscados, falhas na fiscalização ou pura negligência do Estado em garantir um trânsito mais seguro.

Os números assustam — e deveriam gerar reações à altura. Mas o que se vê é inércia. A cultura da impunidade no trânsito, asso-

ciada à falta de investimentos em prevenção, ainda impera. O resultado é um ciclo vicioso: mais acidentes, mais vítimas, mais gastos públicos, menos qualidade de vida.

É urgente que o Brasil pare de tratar os sinistros de trânsito como um “acaso” ou “fatalidade”. Não é. São eventos previsíveis, e por isso, passíveis de prevenção. Cabe ao poder público liderar essa transformação, mas também à sociedade civil, que precisa abandonar a tolerância com comportamentos irresponsáveis ao volante.

Investir em educação permanente para o trânsito, em campanhas eficazes, em infraestrutura adequada para todos os modais e em uma fiscalização ativa e justa é mais do que necessário — é obrigação moral e política. Cada vida perdida ou mutilada no trânsito é uma tragédia anunciada. E quanto mais demormos a agir, mais caro — humana e financeiramente — pagaremos por essa omissão coletiva.

NOTAS E FLAGRANTES

O MITO DA MULTITAREFA

Apesar de campanhas educativas e reforço na fiscalização, o uso do celular ao volante continua entre os principais fatores de risco no trânsito brasileiro. A prática compromete a atenção e eleva em até 400% o risco de sinistros, segundo a Abramet. O comportamento é tão perigoso que especialistas em trânsito classificam o celular como um dos “novos vilões invisíveis” das rodovias e ruas urbanas — e alertam para o mito da multitarefa, visto que o cérebro humano não foi projetado para fazer duas tarefas complexas ao mesmo tempo com eficiência.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



SEM CNH

Um levantamento da Senatran, analisado pela Fenasetran, revelou que **50,4% dos motociclistas brasileiros não possuem CNH**, o que equivale a **16,5 milhões de condutores** pilotando sem autorização legal. A ausência de qualificação teórica e prática aumenta os riscos de sinistros, especialmente em um cenário em que os motociclistas já representam **quase 39% das mortes no trânsito** no país. A falta de fiscalização é apontada como uma das principais causas do problema.

O Monatran

Jornal do Movimento Nacional
de Educação no Trânsito

Sede Nacional:
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis
Santa Catarina – CEP 88020-000
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 Fermanides Pacheco
Francisco José Mattos Mibielli
Jorge Castro Reis Filho
Sergio Carlos Boabaid

Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller

Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

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

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



Violência Cotidiana no Trânsito

WHATSAPP

O Detran do Ceará iniciou, no dia 3 de julho, o envio de mensagens via **WhatsApp** para proprietários de veículos que já pagaram o licenciamento de 2025. As comunicações são feitas exclusivamente pelo número oficial do Governo do Estado: **(85) 98682-9000**. O objetivo é facilitar o acesso a serviços como informações sobre **IPVA, licenciamento e renovação da CNH**. O Detran reforçou que mensagens enviadas por outros números deveriam ser desconsideradas, a fim de evitar golpes.

Por mais que tenhamos avançado em tecnologia, fiscalização e educação no trânsito, ainda falhamos onde mais importa: na forma como nos comunicamos. Um estudo recente revela uma realidade preocupante — palavrões, gestos ofensivos e agressões verbais tornaram-se parte do “vocabulário diário” de motoristas e pedestres no Brasil. Mas o que isso diz sobre nós?

A buzina virou desabafo. O xingamento, argumento. A pressa, desculpa para a impaciência. O trânsito — espaço que deveria ser de convivência e atenção coletiva — virou palco de disputas pessoais, onde qualquer erro alheio parece justificar reações desproporcionais. A agressividade verbal, nesse contexto, não é apenas incômoda: ela é perigosa.

Pesquisas mostram que quase metade dos condutores brasileiros admite xingar com frequência. Mais de 70% já presenciaram agressões verbais. Isso não é apenas falta de

educação — é sintoma de um modelo de comportamento coletivo que normaliza o desrespeito. E, pior: muitas vezes, o revide vira a única resposta possível. Afinal, quem não grita, “perde”?

Mais do que um problema individual, trata-se de uma falha cultural e institucional. Faltam políticas públicas que enxerguem a comunicação no trânsito como uma ferramenta essencial de segurança. A linguagem agressiva muitas vezes precede acidentes, brigas físicas e até crimes de trânsito. Investir em campanhas de conscientização que tratem do tema de forma direta, sem clichês, é tão urgente quanto consertar um semáforo quebrado.

A formação de condutores também precisa evoluir. Ensinar regras de circulação não basta. É preciso incluir o diálogo, o autocontrole e a empatia como habilidades obrigatórias. Afinal, dirigir não é apenas uma prática mecânica — é, sobretudo, uma prática social. E num país com tamanha diversidade e desigualdade, a civilidade no trânsito pode ser um dos pilares da convivência urbana.

Não se trata de romantizar o convívio no trânsito. Todos nós estamos sujeitos ao estresse, ao cansaço, à irritação. Mas naturalizar a grosseria como se ela fosse inevitável é abrir mão da responsabilidade social que cada um carrega ao pegar a direção. A pressa não justifica o desrespeito. O erro do outro não autoriza a violência. E a buzina não deve ser usada como megafone do nosso mau humor.

Mais do que punições, precisamos de uma transformação cultural. Uma verdadeira reeducação emocional. Respeitar a sinalização é fundamental — mas respeitar as pessoas é ainda mais. O motorista que evita um xingamento está colaborando para um ambiente menos hostil. O pedestre que atravessa com empatia está ajudando a reduzir tensões. O ciclista que sinaliza corretamente está promovendo segurança.

Comunicação é mais do que palavras: é atitude. É escolha. E, no trânsito, cada escolha conta.

Desacelerar o verbo pode ser o primeiro passo para salvar vidas.



GENTILEZA

Por uma mobilidade mais humana e consciente, o BRT Sorocaba apresenta a Campanha Gentileza, uma iniciativa para despertar as virtudes de respeito e cordialidade entre os passageiros que utilizam o sistema BRT. O movimento tem como intuito principal lembrar a todos a importância de ter um comportamento mais solidário de civilidade e amabilidade durante as viagens. A campanha está disponível no circuito digital das TVs internas dos terminais, estações e ônibus do BRT, destacando mensagens diárias de práticas de acolhimento pensando na coletividade.

Erros no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito preocupam especialistas; Senatran afirma que fará correções

Inconsistências em códigos e descrições técnicas não afetam diretamente os usuários das vias, mas dificultam o trabalho de instrutores, educadores e profissionais da área.

Embora passem despercebidos por grande parte da população, erros técnicos nos manuais oficiais de trânsito vêm preocupando especialistas e profissionais da formação de condutores. São inconsistências na numeração de placas, ícones e descrições que, embora não comprometam a sinalização viária em si nem afetem diretamente os motoristas nas ruas, têm gerado dificuldades para quem atua nos bastidores do sistema: instrutores, elaboradores de material didático, educadores e examinadores.

Um dos primeiros a levantar essas questões foi Jairo Ricci, que trabalha na área de formação de condutores. Em vídeo divulgado nas redes sociais, ele aponta contradições encontradas durante a atualização de conteúdos com base na Resolução Contran nº 973/2022, que institui o Manual Brasileiro de

Sinalização de Trânsito.

“Uma mesma sinalização aparece como R-44 e, em outra parte do manual, como R-46. Já no manual de fiscalização, essa mesma placa é identificada como R-36. Isso é muito confuso. Como o instrutor vai ensinar algo que os próprios documentos oficiais apresentam de forma conflitante?”, questiona Ricci, referindo-se ao sinal de circulação compartilhada entre ciclistas e pedestres.

Segundo ele, as divergências dificultam a produção de conteúdos confiáveis para as aulas teóricas e práticas em CFCs (Centros de Formação de Condutores), além de impactar a elaboração de provas aplicadas pelos Detrans.

Senatran reconhece os erros e promete revisão

Procurada pelo Portal do Trânsito, a Secretaria Nacional de Trânsito



(Senatran) confirmou que há inconsistências no conteúdo da Resolução nº 973/2022. A pasta afirmou que o manual está passando por uma revisão técnica. Em nota, o órgão informou:

“A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) está providenciando a revisão do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, estabelecido pela Resolução Contran nº 973/2022, que incorporará modificações de novas resoluções do Contran e ajustes de informações conflitantes. Na análise da questão apresentada, foi constatada a inconsistência referida, e ela será sanada durante a revisão do manual.”

A revisão deverá contemplar a padronização de códigos, descri-

ções, assim como a correspondência entre os diferentes volumes do manual. Além disso, o objetivo é alinhar os conteúdos do Manual de Sinalização com o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, instituído pela Resolução nº 985/2022.

Uniformidade técnica é essencial

Embora os problemas apontados não impliquem falhas na instalação física de placas nas ruas, sua correção é essencial para manter a coerência entre ensino, fiscalização e aplicação da legislação.

“Quando há incoerência nos manuais, o profissional que ensina ou fiscaliza fica sem base segura. A legislação precisa ser clara, precisa ser confiável”, afirma Mariano.

Contribuições a guia de gestão de velocidades no trânsito

Alinhado ao Pnatrans, essa contribuição visa reduzir mortes no trânsito ao orientar limites de velocidade adequados a diferentes tipos de vias, com a consulta pública aberta até 21 de agosto.

Com o objetivo de fortalecer as políticas municipais para a administração eficaz da velocidade de veículos dentro de centros urbanos, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) abriu, neste mês de julho, uma consulta pública para o lançamento do Guia de Gestão de Velocidades no Contexto Urbano.

Para aprimorar o conteúdo, a consulta estará aberta até 21 de agosto, possibilitando a participação e contribuições da sociedade e dos municípios.

O guia apresenta um conjunto abrangente de estratégias e instrumentos que oferecem aos gestores públicos diversas alternativas para o controle de velocidades, privilegiando soluções integradas, sustentáveis

e alinhadas às especificidades locais.

Conforme o secretário Nacional de Trânsito, Adualdo Catão, o documento marca um avanço significativo ao ampliar o conceito tradicional

de gestão de velocidades, superando o foco exclusivo em fiscalização e aplicação de multas. “Alinhado ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans),

o guia orienta a definição adequada dos limites de velocidade conforme o contexto de cada via, com o objetivo central de contribuir para a redução contínua de mortes e lesões graves por meio da promoção de velocidades seguras”, diz.

Destinado a gestores bem como técnicos municipais, o material se destina para a readequação das velocidades em vias urbanas de diferentes tipos — arteriais, coletoras e locais. Deve-se consultá-lo sempre que for necessário planejar, revisar ou implementar políticas de gestão de velocidade, funcionando como uma ferramenta essencial em diagnósticos de segurança viária, planos de mobilidade e requalificação de ruas.



JOSÉ ROBERTO DIAS*



Rodolfo Pinto da Luz — Humanismo, Coragem e o Trânsito da Esperança

Há pessoas que engrandecem os cargos que ocupam, e outras que, mesmo depois de deixarem os cargos, continuam a servir, inspirar e orientar. Rodolfo Pinto da Luz reunia essas qualidades com rara integridade. Professor, reitor, secretário de educação, gestor público, humanista de gestos e não de slogans, foi, em todas as funções, um homem a serviço da vida.

No MONATRAN, sua memória não é apenas institucional, é fraterna. Ainda como reitor da Universidade

Federal de Santa Catarina, Rodolfo compreendeu a urgência de formar não apenas profissionais, mas cidadãos. Foi sob sua gestão que o Movimento Nacional de Educação no Trânsito encontrou, dentro da UFSC, o apoio que lhe deu legitimidade e visibilidade. Ao lado do presidente da entidade, Roberto Álvarez Bentes de Sá, viabilizou ações educativas que ultrapassaram os muros do campus, alcançando escolas, comunidades e gestores.

Mais tarde, como Secretário de Educação de Florianópolis, estendeu esse compromisso. Incentivou projetos voltados à segurança viária nas escolas da rede pública, compreendendo que o respeito no trânsito é expressão direta do respeito ao próximo e, por isso,

deveria ser ensinado desde cedo.

Pessoalmente, tive o privilégio de contar com seu apoio firme e silencioso em um dos momentos mais desafiadores da história da mobilidade brasileira. Quando assumi, como professor cedido da UFSC ao Governo Federal, à presidência do Programa PARE, pioneira iniciativa nacional de valorização da vida no trânsito, e posteriormente a direção do Departamento Nacional de Trânsito, DENATRAN, e a presidência do Grupo Executivo de Redução de Acidentes de Trânsito, GERAT, da Presidência da República, Rodolfo lá estava. Atuou como conselheiro, como parceiro, como cidadão consciente de que o trânsito é também um campo de educação e cidadania. Foi nesse período, marcado pela aprovação e regulamentação do novo Código de Trânsito Brasileiro, que Rodolfo, com sua visão clara e seu compromisso ético, ofereceu apoio institucional fundamental à causa da vida.

Ele sabia que o trânsito reflete a cultura de um povo, e que salvar vidas depende menos de castigo e mais de responsabilidade cívica, valor que só se forma com educação de verdade.

Rodolfo era, acima de tudo, um humanista. Não um humanista de discurso, mas de prática. Era chamado, com justiça, de “o homem do diálogo”. Sabia ouvir, ponderar e decidir. E decidia com coragem, sem humilhar, sem emparedar. Sua autoridade vinha do respeito que impunha naturalmente, pela integridade com que conduzia cada gesto, cada escolha, cada palavra.

Por isso, a comparação com o presente é inevitável, e dolorosa. Muitas universidades públicas, infelizmente, parecem ter renegado seu papel formador. Tornaram-se redutos ideológicos, onde a liberdade virou palavra de efeito e o pensamento divergente é silenciado com desprezo. O passado é apagado, o contraditório é perseguido, e até a presença da polícia para garantir segurança é rejeitada. Campi vandalizados, prédios abandonados, alunos e professores amedrontados ou calados. Um cenário que Rodolfo, com certeza, não aceitaria. Ele compreendia que a universidade não é propriedade de grupos, mas patrimônio da sociedade, e que a verdadeira liberdade acadêmica só existe com responsabilidade, civilidade e abertura real ao debate.

Agora, como articulista, mas também como amigo e irmão, escrevo estas linhas com a alma tocada. A dor é funda, porque sua ausência será sentida em cada sala, em cada biblioteca, em cada decisão que exija coragem e clareza. Mas a gratidão é ainda maior. Porque Rodolfo Pinto da Luz foi o tipo de homem que ilumina enquanto vive, e que continua iluminando depois que parte.

Magnífico foi o seu título, mas mais magnífico ainda foi o ser humano que habitava aquele título. Um homem digno, sereno, justo, um verdadeiro educador, no sentido mais elevado da palavra. Descanse em paz, querido Rodolfo, sua luz permanece entre nós. E onde houver uma universidade que ainda ousa sonhar, e uma sociedade que ainda ousa respeitar a vida, seu nome será lembrado com respeito e esperança.



Magnífico Reitor Rodolfo Pinto da Luz

* 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.



Governo Lula estuda tirar obrigatoriedade de autoescolas para obter CNH

O governo federal está avaliando uma proposta que pode mudar a forma como os brasileiros tiram a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Em estudo pelo Ministério dos Transportes, a medida pretende flexibilizar a obrigatoriedade de aulas em autoescolas, permitindo que o candidato se prepare de forma autodidata ou com instrutores independentes credenciados.

A proposta, semelhante à defendida no governo Bolsonaro — e que à época sofreu forte resistência do PT —, volta agora ao debate sob a gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Em entrevista à Folha de S.Paulo, o ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), confirmou que o projeto está em análise e será levado ao presidente Lula. A meta é reduzir os custos do processo e ampliar o acesso à habilitação, especialmente para jovens e pessoas de baixa renda.

Como funcionaria na prática?

Caso aprovada, a proposta manteria os exames do Detran como obrigatórios, mas eliminaria a exigência de frequentar aulas teóricas e práticas em autoescolas. Os candidatos poderiam estudar por conta própria ou com instrutores autônomos, desde que credenciados.

Importante: as autoescolas continuariam operando normalmente, mas como opção voluntária, para quem desejar uma formação tradicional.

Segundo estimativas do ministério, a mudança pode reduzir em até 80% os custos da primeira habilitação.

Críticas e preocupações do setor

A proposta tem gerado forte reação entre especialistas e entidades ligadas ao trânsito. Celso Alves Mariano, diretor do Portal do Trânsito, ressalta que a pri-

meira habilitação é, para muitos, a única oportunidade de receber educação formal sobre trânsito. Para ele, as autoescolas cumprem um papel pedagógico fundamental e devem ser preservadas para garantir a segurança no trânsito.

Já o presidente do Movimento Nacional de Educação no Trânsito (MONATRAN), Roberto Bentes, classificou a proposta como um retrocesso perigoso. “É um absurdo. Em um país que já sofre com a falta de educação no trânsito, abandonar a formação obrigatória é dar um passo para trás. O que o nosso governo precisa é gerir direito os recursos do FUNSET (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito), por exemplo, a fim de subsidiar autoescolas gratuitas para a parcela da população que não pode pagar”, afirmou.

A entidade assegurou ainda que vai acompanhar de perto os próximos passos da proposta, defendendo a manutenção de uma formação responsável e segura para os novos condutores.

Discussão antiga

A ideia de tornar as autoescolas não obrigatórias já apareceu em projetos anteriores no Congresso, como o PL 6.485/2019 (Kátia Abreu) e o PL 4474/2020 (Kim Kataguiri), mas nenhuma das iniciativas avançou.

Até o momento, não há projeto de lei formal em tramitação, e a proposta segue em fase de estudo no Ministério dos Transportes. A discussão deve envolver ainda a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e o Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Nas próximas semanas, o tema promete mobilizar parlamentares, profissionais da área, representantes de autoescolas e a sociedade civil.

DNIT implementa baixa automática de multas e reforça compromisso com o cidadão

Com foco na eficiência administrativa e na simplificação dos serviços públicos, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) passou a adotar, de forma sistemática, o procedimento de baixa automática para multas de trânsito. A medida vale para todas as etapas do processo administrativo — da notificação da autuação até a fase de cobrança — e elimina a necessidade de o cidadão apresentar pedidos formais em situações já previstas na legislação.

A iniciativa é amparada pelos princípios da legalidade, economicidade e desburocratização, com o objetivo de tornar os serviços mais ágeis, reduzir a burocracia e otimizar os recursos públicos. Além de valorizar o tempo do cidadão, a baixa automática proporciona mais clareza, segurança jurídica e transparência no tratamento das penalidades de trânsito.

A operacionalização do novo modelo ocorre por meio do Sistema Integrado de Operações Rodoviárias (SIOR), que gerencia todas as fases da tramitação administrativa das multas aplicadas pelo DNIT. O sistema controla prazos, registra dados processuais e permite o monitoramento em tempo real. Também está integrado ao Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENINF), aos Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANs), ao Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN) e à Dívida Ativa. Com isso, garante decisões automatizadas, atualizadas e seguras — seja por pagamento da multa, falecimento do devedor ou prescrição.

Segundo o DNIT, o uso inteligente

da tecnologia evita cobranças indevidas, reduz transtornos e assegura o devido processo legal, fortalecendo uma gestão pública ética, eficiente e centrada no cidadão. A medida também representa um uso mais racional dos recursos públicos, ao eliminar etapas desnecessárias e facilitar o acesso à informação.

O DNIT lembra que o pagamento das multas dentro do prazo legal continua sendo o caminho mais seguro, vantajoso e responsável. A legislação prevê descontos de até 40% para quem paga em dia, além de evitar encargos, protesto em cartório, inscrição em Dívida Ativa e outras restrições administrativas ou financeiras.

Para o coordenador de Multas e Educação para o Trânsito do DNIT, Julio Cesar Donelli Pellizzon, a nova política reafirma o compromisso da Autarquia com o interesse público. “Nosso objetivo é facilitar ainda mais a vida do cidadão. A baixa automática é mais um passo no processo de modernização que estamos promovendo. Reforçamos que pagar as multas em dia é uma decisão acertada, tanto para evitar sanções quanto para promover uma cultura de respeito no trânsito”, afirma.

Pellizzon destaca ainda que a cobrança de multas vai além do caráter arrecadatório. “Ela cumpre uma função educativa importante. A responsabilidade individual tem papel direto na segurança coletiva. A educação para o trânsito começa com o respeito às regras. E o respeito à vida começa com cada escolha”, conclui.

Desacelere. Seu bem maior é a vida.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Mototáxi: Vidas em perigo

O transporte de passageiros por mototáxi pode ser prático e acessível, mas também envolve riscos consideráveis, especialmente em grandes centros urbanos como São Paulo.

Entre os principais riscos apontados por especialistas e entidades de mobilidade urbana estão:

- **Alta taxa de acidentes:** Motocicletas estão entre os veículos mais envolvidos em sinistros de trânsito. Em São Paulo, por exemplo, o número de mortes envolvendo motos cresceu 20% entre 2023 e 2024.

- **Baixa proteção ao passageiro:** Diferente de carros, motos não oferecem estrutura de proteção em caso de colisão, o que aumenta a gravidade dos ferimentos.

- **Desafios na fiscalização:** Muitos mototaxistas atuam de forma irregular, sem cumprir os requisitos legais como curso especializado, uso de equipamentos de segurança e habilitação adequada.

- **Impacto na mobilidade urbana:** Algumas entidades argumentam que o mototáxi pode desestimular o uso do transporte coletivo e agravar problemas de trânsito e poluição.

Apesar disso, o serviço é amplamente utilizado em várias cidades brasileiras, especialmente onde o transporte público é precário. A chave está na regulamentação e fiscalização eficaz para garantir segurança tanto para os passageiros quanto para os condutores.

Para aumentar a segurança no transporte por mototáxi, é essencial combinar regulamentação rigorosa, educação dos condutores e fiscalização constante. Aqui estão algumas medidas eficazes:

- **Equipamentos obrigatórios:** A Resolução CONTRAN nº 943/2022 exige que os veículos tenham alças metálicas traseiras e laterais para apoio do passageiro, além de dispositivos de proteção para pernas e motor em caso de tombamento.

- **Capacetes adequados:** Tanto o condutor quanto o passageiro devem usar capacetes com viseira ou óculos de proteção e faixas retro refletivas.

- **Curso especializado:** O mototaxista deve ter pelo menos 21 anos, CNH categoria A há dois anos e aprovação em curso específico regulamentado pelo CONTRAN.

- **Inspeção veicular semestral:** As motos devem passar por inspeções periódicas para garantir que os itens de segurança estejam em conformidade.

- **Uso de colete retro refletivo:** O condutor deve vestir colete com faixas refletivas para aumentar a visibilidade, especialmente à noite.

- **Regulamentação municipal clara:** Municípios devem estabelecer regras específicas para o serviço, inclusive para mototaxis por aplicativo, que muitas vezes operam em um vácuo legal.

- **Educação e campanhas de conscientização:** Informar tanto os condutores quanto os passageiros sobre seus direitos e deveres pode reduzir comportamentos de risco.

As medidas de segurança no transporte por mototáxi pode



ter consequências sérias — tanto para o passageiro quanto para o condutor e até para o sistema de saúde pública. Aqui estão os principais riscos:

- **Aumento de acidentes graves:** Sem capacete adequado, inspeção veicular ou equipamentos de proteção, o risco de lesões fatais em colisões ou quedas é muito maior.

- **Maior exposição a assaltos:** A ausência de regulamentação e identificação clara do mototaxista dificulta a fiscalização e pode facilitar crimes, como assaltos ou sequestros relâmpagos.

- **Problemas legais:** Condutores que atuam sem habilitação adequada ou sem curso especializado podem ser multados, ter o veículo apreendido ou até responder criminalmente.

- **Impacto na saúde pública:** O aumento de sinistros com motocicletas sobrecarrega o sistema de saúde, especialmente com vítimas de traumas graves que exigem internações prolongadas.

- **Desvalorização da profissão:** A atuação irregular prejudica os profissionais que seguem as normas além de comprometer a credibilidade do serviço.

O rigor na atuação dos órgãos públicos certamente levará a redução drástica dos sinistros, da chegada aos prontos-socorros, em consequência redução dos óbitos e sequelados. Teremos ainda redução do custo hospitalar, incapacidade temporária e permanente para o trabalho.

Como apontam especialistas, a falta de regulamentação e fiscalização transformam o mototáxi de solução ágil para o transporte em um risco urbano crescente.

* 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.

MOTOFAIXAS podem mudar o trânsito de Florianópolis; projeto será avaliado pela Senatran

A Prefeitura de Florianópolis avançou em um projeto que visa instalar faixas exclusivas para motocicletas, as motofaixas, nas vias públicas da capital catarinense. O estudo deve ser encaminhado para análise da Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito).

O órgão é responsável pela autorização ou não da implementação da proposta. O avanço na discussão foi confirmado pelo prefeito Topázio Neto. Segundo o prefeito, o objetivo é mapear vias que possam receber as motofaixas. O estudo está sendo elaborado pela Secretaria de Mobilidade e Planejamento Urbano.

A recomendação técnica é de que os locais tenham ao menos três faixas e que o corredor exclusivo seja posicionado mais próximo das faixas à esquerda, distante de veículos de grande porte.

A proposta tem como base o modelo implementado em São Paulo, em que foi constatada uma redução de até 47% nos acidentes com mortes envolvendo motocicletas nos mais de 200 km de faixas exclusivas.

Projeto semelhante foi discutido na Alesc

No dia 30 de abril, o **Plenário da Alesc** (Assembleia Legislativa de Santa Catarina) aprovou, por



unanimidade, o projeto que estabelecia diretrizes para a implantação de faixa exclusiva para motos nas rodovias estaduais. O texto, porém, **foi vetado pelo governador Jorginho Mello**.

A medida foi apresentada pelo deputado Sérgio

Guimarães (União), que ressaltou a preocupação com o número crescente de acidentes envolvendo motociclistas em Santa Catarina. A proposta previa um corredor exclusivo para tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores.



Rodovias de SC ganham mais de 70 radares de velocidade

Mais de 70 novos radares de velocidade entraram em operação em rodovias de Santa Catarina no dia 15 de julho. Os equipamentos foram instalados na **BR-101 Norte**, no **Contorno Viário de Florianópolis** e na **BR-116**, e passaram a registrar infrações automaticamente para veículos flagrados acima do limite permitido.

Ao todo, foram ativados **76 controladores de velocidade**. Durante os seis meses anteriores, os dispositivos operaram em fase de testes, com caráter apenas educativo. Com a devida verificação do Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia) e a instalação da sinalização nas vias, os radares começaram a gerar autos de infração.

Confira onde os radares foram instalados

- **Contorno Viário de Florianópolis**
25 radares entraram em funcionamento nos trechos de **Biguaçu** e **Palhoça**.
Limite de velocidade:
 - 100 km/h para veículos leves
 - 80 km/h para veículos pesados
- **BR-101 Norte**
15 novos radares começaram a operar

em cidades como **Joinville**, **Araquari**, **Balneário Camboriú**, **Porto Belo**, **Biguaçu** e **Palhoça**.

Limite de velocidade:

- 100 km/h para veículos leves
- 80 km/h para veículos pesados
- **Exceção:** no km 157, sentido Sul, em **Porto Belo**, o limite é de **60 km/h**, devido a uma saída perigosa para o comércio logo após a praça de pedágio.
- **BR-116**
36 radares foram ativados em municípios como **Mafra**, **Monte Castelo**, **São Cristóvão do Sul**, **Correia Pinto** e **Lages**.
Limite de velocidade:
 - 80 km/h para todos os tipos de veículos (pista simples)

A instalação dos radares faz parte do contrato de concessão firmado com a concessionária **Arteris**, responsável pela gestão dos trechos. O objetivo, segundo a empresa, é coibir comportamentos de risco e promover um trânsito mais seguro e organizado nas rodovias.

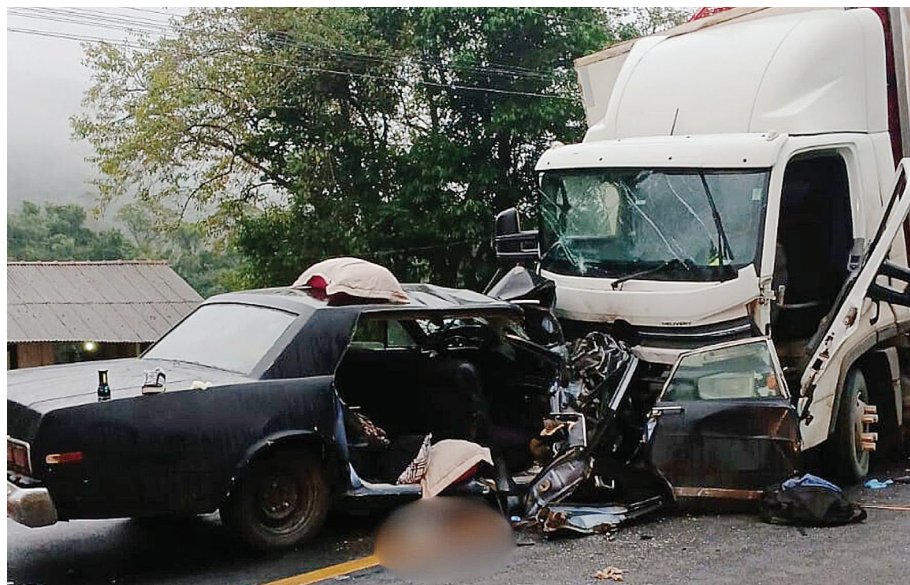
ACIDENTES COM MOTORISTAS EMBRIAGADOS já mataram 11 pessoas nas rodovias federais de SC em 2025

A combinação entre álcool e direção segue fazendo vítimas nas estradas de Santa Catarina. De acordo com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), entre janeiro e junho de 2025, sete pessoas morreram em acidentes nas rodovias federais do estado envolvendo motoristas embriagados. No mesmo período, mais de 2 mil condutores foram flagrados dirigindo sob efeito de álcool nas BRs catarinenses.

Ao todo, foram registrados 242 acidentes com ingestão de álcool como causa presumível, resultando em 190 pessoas feridas e sete mortes. Mais de 35 mil motoristas foram submetidos ao teste do bafômetro, e mais de 2 mil acabaram autuados por embriaguez ao volante.

Esses dados, porém, não retratam todo o cenário. As estatísticas oficiais divulgadas pela PRF ainda não contabilizam os acidentes ocorridos em julho. Somente neste mês, pelo menos quatro mortes foram registradas em dois acidentes causados por motoristas alcoolizados em rodovias federais, elevando para, no mínimo, 11 o número total de vítimas fatais em 2025.

Um dos casos mais graves ocor-



reu no dia 25 de julho, na BR-470, em Apiúna, no Vale do Itajaí. Três pessoas da mesma família — avó, mãe e filha — morreram após o carro em que estavam ser atingido por um caminhão. O motorista, preso em flagrante, apresentou 0,94 mg/L de álcool no bafômetro — quase três vezes o limite que configura crime de trânsito.

É importante destacar que os números da PRF dizem respeito apenas às rodovias federais. Se fossem incluídas as ocorrências registradas nas estradas estaduais e dentro das cidades, o retrato da violência viária

relacionada ao álcool seria ainda mais alarmante.

Os dados de 2024 já apontavam a gravidade do problema: foram 596 acidentes com suspeita de embriaguez nas BRs de Santa Catarina, com 451 feridos e 12 mortes. Naquele ano, mais de 70 mil motoristas foram submetidos ao teste do bafômetro, com mais de 3 mil autuações por alcoolemia.

Para o chefe de comunicação da PRF em Santa Catarina, Adriano Fiamoncini, a situação exige atenção redobrada:

— Os números divulgados são

preocupantes. Apesar dos esforços de fiscalização e conscientização, o problema de acidentes relacionados ao consumo de álcool persiste. A principal e mais trágica consequência é a perda de vidas e a ocorrência de lesões graves e, muitas vezes, incapacitantes.

Já o presidente do Movimento Nacional de Educação no Trânsito (Monatran), Roberto Bentes, ressalta que o enfrentamento ao problema precisa ir além das punições:

— Fiscalização é indispensável, mas não basta. Precisamos de investimentos permanentes em educação para o trânsito e campanhas de conscientização contínuas. Só com uma mudança cultural sólida, construída desde a infância e reforçada por ações públicas consistentes, vamos superar essa tolerância perigosa ao álcool ao volante.

A imprudência ao dirigir sob efeito de álcool continua sendo um dos maiores desafios à segurança viária no estado. Para especialistas, enfrentar essa realidade exige ação conjunta, com políticas públicas integradas que fortaleçam o tripé: fiscalização, punição e, principalmente, educação.

Jorginho Mello propõe obra no Morro dos Cavalos, mas cobra ressarcimento do governo federal

O governador de Santa Catarina, **Jorginho Mello**, anunciou que o Estado está disposto a assumir a construção do contorno do **Morro dos Cavalos**, na BR-101, em Palhoça — um dos principais pontos de congestionamento do estado. No entanto, ele condiciona o início da obra ao **ressarcimento de R\$ 384 milhões** gastos pelo governo estadual em rodovias federais durante a gestão anterior.

Mello lembrou que o ministro dos Transportes, **Renan Filho**, prometeu publicamente devolver os valores em 2024, mencionando até R\$ 465 milhões. O projeto será oficialmente apresentado ao DNIT nos próximos meses.

A proposta inclui a construção de **túneis e um binário de 5,2 km**, com ponte, viaduto e reestruturação da pista atual. O novo trecho será projetado para suportar até **80 km/h**, com foco em segurança e fluidez do tráfego. O investimento estimado é de **R\$ 291,3 milhões**.

Segundo o secretário adjunto de Infraestrutura, **Ricardo Grando**, o estudo preliminar está em fase final e deve ser entregue em até 60 dias.





JUDICIÁRIO

Agricultor vítima de acidente causado por veículo de Prefeitura deve ser indenizado, decide Justiça

A Justiça do Ceará condenou a **Prefeitura de Tianguá** a **indenizar um agricultor** que sofreu um **acidente de trânsito** causado por um veículo oficial do Município. A decisão determinou o pagamento de R\$ 23.117,73 por danos materiais e R\$ 10 mil por danos morais, considerando o impacto emocional vivido pela vítima e o filho de dois anos, que estava no carro no momento do acidente.

O caso aconteceu em 17 de agosto de 2021, quando um veículo da Prefeitura invadiu a contramão em uma curva e colidiu de frente com o veículo do agricultor. Conforme registrado no boletim

de ocorrência e no relatório do Departamento Municipal de Trânsito (Demutran), o motorista do veículo oficial **perdeu o controle** durante a frenagem, causando o acidente.

Diante dos prejuízos financeiros para consertar o automóvel, o agricultor acionou a Justiça. Além disso, pediu indenização por danos morais, principalmente diante das lesões sofridas pelo filho.

A Prefeitura de Tianguá argumentou que **não houve perícia técnica no local** do acidente, mas a justificativa foi rejeitada pela Justiça. O juiz do caso, Felipe William Silva Gonçalves, entendeu que



a **responsabilidade pela ausência do laudo era do próprio poder público** e que as provas apresentadas pelo agricultor eram válidas.

Na decisão, divulgada pelo Tribunal de Justiça do Ceará (TJCE), o magistrado destacou que “o autor trouxe notas fiscais dos reparos e reboque do veículo. Por sua vez,

o réu se limitou a impugnar genericamente a quantificação do dano”. Ele também ressaltou que, em casos de acidente de trânsito, os danos morais são inerentes à situação vivida pela vítima, sendo a indenização uma forma de reconhecer e minimizar os transtornos causados.

Decisão liminar suspende auto de infração de trânsito por vício no procedimento do teste do bafômetro

O Juizado da Fazenda Pública (JEFAZ) da Comarca de Cruzeiro do Sul decidiu acolher o pedido de tutela de urgência apresentado por um condutor para suspender infração de trânsito por supostamente dirigir sob a influência de álcool.

A decisão, da juíza titular da unidade judiciária Adamarcia Machado, publicada no Diário da Justiça Eletrônico Nacional (DJEN) do dia 24 de julho, considerou que o ato administrativo é passível de nulidade por vício (ilegalidade) no procedimento do teste de alcoolemia, em razão da não observação do tempo mínimo exigido pelo fabricante do etilômetro (bafômetro).

Entenda o caso

O condutor alegou que o protocolo, que é previsto pela Portaria INMETRO nº 369/2021, não foi observado, tendo sido utilizado antes do período necessário para a estabilização do dispositivo. O tempo de aguardo – de 15 minutos – também tem como objetivo garantir que o teste do etilômetro reflita o nível real de álcool no organismo da pessoa, ao respeitar o chamado “período de privação bucal”, afastando a possibilidade de “falsos positivos”.

Nesse mesmo sentido, o autor sustentou que a própria notificação juntada aos autos demonstra que o equipamento utilizado também não apresentava marca, modelo, número, nem tampouco os valores aferidos, contrariando as leis e normas regulamentares de trânsito no Brasil, bem como que houve cerceamento do direito de defesa pela não apresentação do processo administrativo pelo Detran/AC.

Decisão cautelar

Ao analisar o pedido liminar, a magistrada considerou haver

nos autos provas suficientes para a concessão da medida excepcional, tendo restado demonstrada a presença dos pré-requisitos legais para a concessão da medida excepcional: a probabilidade do direito e o perigo da demora.

Diante da ausência de prova técnica válida e completa da infração, bem como do risco de dano irreparável ou de difícil reparação, “em virtude da iminente suspensão do direito de dirigir e da exigibilidade da multa de R\$ 2.934,70, com possibilidade de inscrição em dívida ativa

e protestada”, a titular do JEFAZ da Comarca de Cruzeiro do Sul.

Vale destacar que o mérito do pedido de anulação do auto de infração ainda será analisado, por ocasião da instrução e julgamento da demanda, momento no qual a magistrada poderá confirmar ou mesmo rever a decisão de antecipação da tutela de urgência.

Período de privação bucal

Previsto pela Portaria INMETRO nº 369/2021, o protocolo busca assegurar que as medições dos etilômetros reflitam o nível real de álcool absorvido pelos condutores, afastando a possibilidade de uma leitura imprecisa, o que pode ser ocasionado pela ingestão ocasional de diversos produtos, desde enxaguantes bucais, xaropes para tosse ou mesmo doces e bombons com essências alcoólicas.

A espera garante, não somente que o dispositivo alcance o estado de estabilidade necessário para a medição, mas afasta a possibilidade de resultados “falsos positivos”, uma vez que o álcool proveniente desses produtos é dissipado em alguns minutos, em decorrência de seu baixo tempo de volatilização.



LEGISLATIVO



Comissão aprova projeto que proíbe fiança para crimes de trânsito com morte ou lesão grave

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 826/2025, que propõe alterar o Código de Processo Penal para **proibir a concessão de fiança a motoristas acusados de crimes de trânsito com resultado de lesão corporal grave ou morte**. A proposta é da deputada Silvyne Alves (União-GO) e ainda será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), antes de seguir para votação no Plenário.

Segundo a autora, a medida busca **aumentar o rigor na responsabilização penal** de condutores que adotam comportamentos perigosos, como dirigir sob efeito de álcool ou em alta velocidade. “A legis-



lação atual permite fiança mesmo nos casos mais graves, o que pode passar a sensação de impunidade”, afirma Silvyne.

O relator da proposta, deputado Duda Ramos (MDB-RR), deu parecer favorável. Para ele, a proibição da fiança nesses casos é uma forma de reforçar o compromisso com a proteção da vida. A proposta equipara esses crimes a ou-

tros já inafiançáveis, como racismo, tortura, tráfico de drogas e crimes hediondos.

A discussão surge após uma série de casos em que motoristas envolvidos em acidentes fatais foram liberados após pagamento de fiança, gerando revolta na sociedade. Embora a fiança não represente absolvição, muitas famílias entendem a liberação como uma forma de impunidade.

O projeto altera o artigo 323 do Código de Processo Penal. A Constituição já prevê que certos crimes são inafiançáveis, mas o Congresso pode ampliar essa lista por meio de legislação ordinária. Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) já estabelece pena de 5 a 8 anos de prisão para quem provoca morte na direção sob influência de álcool, mas a fiança ainda é permitida.

Especialistas alertam para a necessidade de **equilibrar o endurecimento das leis com a efetividade no combate à impunidade**. O tema reacende o debate sobre o papel da legislação penal na segurança no trânsito e a importância de ações integradas que envolvam educação, fiscalização e responsabilização.



Projeto de Lei quer criminalizar “rolezinhos motorizados”

O deputado Carlos Jordy (PL-RJ) propôs o Projeto de Lei nº 2471/2025, que visa criminalizar os chamados “rolezinhos” ou “rolês motorizados” realizados em vias públicas. A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para transformar em crime a organização, convocação ou participação em eventos com veículos automotores que representem risco à segurança viária. Atualmente, o artigo 174 do CTB já prevê sanções administrativas rigorosas para eventos não autorizados, como multas multiplicadas por dez, apreensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e remoção dos veículos envolvidos. No entanto, segundo o autor, falta uma previsão penal para condutas perigosas que não configuram rachas ou corridas ilegais, mas incluem manobras arriscadas, bloqueios de vias, perturbação da ordem pública e direção temerária.

O projeto propõe a inclusão de dois parágrafos no artigo 308 do CTB para abranger comportamentos coletivos ou recorrentes que causem risco no trânsito. Entre as condutas visadas estão acelerações bruscas, manobras perigosas, ruídos excessivos e tumultos em locais públicos. Segundo o parlamentar, os “rolezinhos” motorizados, geralmente organizados por redes sociais, têm crescido nos últimos anos e reúnem grupos de motociclistas e outros veículos em vias públicas com práticas que desrespeitam as leis de trânsito, como empinar motos, provocar barulho elevado e bloquear ruas. Tais ações são consideradas dolosas, ou seja, realizadas com consciência do risco, o que aumenta o potencial de acidentes, danos materiais e perturbação da ordem.

Com a aprovação da proposta, a repressão a esses eventos contaria com respaldo penal, o que poderia desestimular sua realização e promover mais segurança para pedestres, motoristas e moradores das regiões afetadas. O projeto de lei tramita atualmente na Câmara dos Deputados e aguarda análise nas comissões responsáveis. Caso aprovado, entrará em vigor na data de sua publicação.

Projeto propõe exames gratuitos para renovação da CNH via SUS

Está em análise na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 2683/2025, de autoria do deputado João Daniel (PT/SE), que propõe a criação de um benefício no Sistema Único de Saúde (SUS) para custear, de forma gratuita, os exames obrigatórios para a renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de condutores em situação de vulnerabilidade socioeconômica.

A proposta visa eliminar barreiras financeiras enfrentadas por brasileiros que dependem da CNH para trabalhar ou manter a regularidade da documentação, mas que são impedidos de renová-la por falta de recursos.

O que está previsto no projeto

O PL prevê gratuidade para os exames exigidos pelo artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro



(CTB), incluindo:

- Exame de aptidão física e mental;
- Avaliação psicológica (quando obrigatória para motoristas com EAR – Exerce Atividade Remunerada).

Esses exames continuarão sendo realizados por clínicas e profissionais credenciados pelos Detrans, mas pagos com recursos do SUS.

A execução do benefício seguirá o fluxo adotado por

cada Departamento Estadual de Trânsito (Detran), com regras para agendamento, realização dos exames e envio dos resultados.

Quem terá direito

Poderão receber o benefício os condutores que comprovarem, ao menos, uma das seguintes condições:

- Estar inscrito no Cadastro Único para Programas Sociais (CadÚnico), com dados atualizados;
- Ter renda familiar men-

sal per capita igual ou inferior a um salário mínimo;

- Ser beneficiário de programas de transferência de renda (federais, estaduais ou municipais);
- Estar desempregado há mais de seis meses, sem receber seguro-desemprego.

A verificação das condições será feita preferencialmente por consulta eletrônica a bancos de dados oficiais. Caso necessário, poderão ser previstas formas alternativas de comprovação, com foco na simplificação e proteção de dados pessoais.

Próximos passos

O projeto ainda será analisado pelas comissões permanentes da Câmara dos Deputados. Caso aprovado, seguirá para o Senado e, depois, para sanção presidencial.

Buzina não é brinquedo: uso indevido é infração e coloca todos em risco

Criada para alertar e evitar acidentes, a buzina tem sido cada vez mais usada de forma abusiva no trânsito, principalmente em áreas urbanas e túneis. Em vez de contribuir com a segurança, o uso inadequado pode gerar pânico, aumentar o risco de acidentes e causar poluição sonora.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a buzina só deve ser utilizada em duas situações: para advertência breve e em local permitido, ou em caso de risco iminente. O uso fora dessas situações é considerado **infração leve**, com multa de R\$ 88,38 e três pontos na CNH.

Nos túneis, onde há sinalização específica proibindo a buzina, a infração é ainda mais grave. O som



reverbera nas paredes, causando sustos, confundindo motoristas e podendo abafar alertas sonoros importantes, como sirenes de

emergência.

O uso excessivo também é comum nas cidades, com motoristas e motociclistas acionando a

buzina por impaciência, pressa ou tentativa de forçar passagem. Esse comportamento, além de desrespeitoso, eleva o estresse coletivo e compromete a convivência no trânsito.

Além do incômodo, o barulho contínuo prejudica a saúde mental e física da população, aumentando níveis de estresse e ansiedade. A buzina, quando usada de forma irresponsável, deixa de ser instrumento de segurança e se transforma em fator de risco.

Para mudar esse cenário, é preciso investir em **educação para o trânsito** e reforçar a **fiscalização**. A buzina não deve ser vista como válvula de escape emocional. O silêncio, muitas vezes, também salva vidas.

Uso de celular pelo garupa da moto: o que diz a legislação e quais são os riscos?

Com a conectividade cada vez mais presente no cotidiano, é comum ver pessoas utilizando o celular em diversas situações — inclusive na garupa de motocicletas. Enquanto é claro que o condutor não pode usar o celular ao pilotar, ainda há dúvidas sobre o que é permitido ao passageiro. Afinal, o garupa pode ou não usar o celular durante a viagem?

A resposta vai além de uma simples consulta ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Apesar de o CTB não prever diretamente uma infração para o garupa que utiliza celular, ele impõe **limites indiretos** para esse comportamento.

O que diz o Código de

Trânsito?

O artigo 252, inciso VI do CTB, proíbe que o **condutor** use fones de ouvido conectados a aparelhos sonoros ou celulares durante a condução, configurando **infração média**, com multa de R\$ 130,16 e 4 pontos na CNH. No entanto, o texto **não menciona diretamente o passageiro**.

Ainda assim, o garupa não tem liberdade total para usar o aparelho. Isso porque seu comportamento pode comprometer a segurança da condução. O artigo 28 do CTB estabelece que “o condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e os cuidados indispensáveis à segurança

do trânsito.” Já o artigo 169 trata da direção sem atenção ou cuidado como **infração leve**.

Todavia, o especialista em trânsito Celso Mariano explica que mesmo que o garupa não esteja sob a fiscalização direta da lei nesse aspecto, qualquer atitude dele que comprometa a atenção do condutor pode sim ser enquadrada como fator de risco. “Se o uso do celular distrai o piloto ou interfere na condução, a responsabilidade recai sobre o condutor.”

Pode ou não pode?

Na prática, o garupa **pode usar o celular**, mas com **cautela**. O uso não

deve prejudicar a pilotagem. Mostrar vídeos ao piloto, gesticular de forma exagerada ou usar o aparelho em frente ao condutor são comportamentos que podem causar distração e, consequentemente, resultar em infração.

Celso Mariano alerta que, caso o agente de trânsito entenda que o passageiro está interferindo na segurança da condução, o **condutor poderá ser autuado**, mesmo que não esteja com o celular em mãos.

Segurança em primeiro lugar

Mais do que uma questão legal, o uso do celular na garupa envolve **riscos reais**.

O ideal é que o passageiro mantenha as mãos firmes na moto, evitando movimentos que possam desestabilizar o veículo. Em casos de frenagem repentina ou manobras inesperadas, o uso do celular pode prejudicar o equilíbrio e levar à queda.

Mesmo sem proibição expressa no CTB, o uso do celular pelo passageiro deve ser evitado. O comportamento do garupa pode interferir na pilotagem e aumentar o risco de acidentes. Assim, o mais seguro para ambos é deixar o celular de lado durante o trajeto e manter a atenção voltada à segurança.



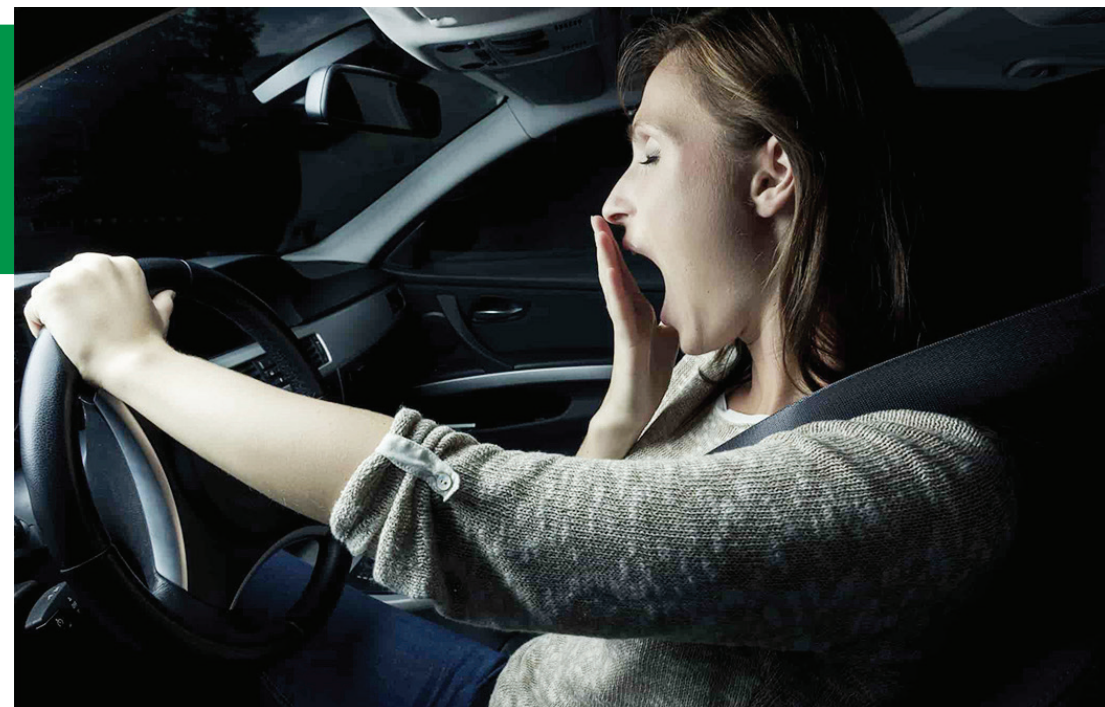
Dirigir com sono é tão perigoso quanto alcoolizado

Dirigir com sono é tão arriscado quanto dirigir alcoolizado, mas continua sendo um dos riscos mais ignorados no trânsito. A fadiga ao volante compromete seriamente a atenção, a percepção de risco e o tempo de reação — fatores essenciais para uma condução segura. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), a sonolência está entre os principais fatores de sinistros fatais nas estradas. No Brasil, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) confirma que milhares de acidentes registrados por ano têm a fadiga como causa presumida, embora muitas vezes subnotificada.

Pesquisas mostram que ficar acordado por mais de 18 horas seguidas pode

gerar efeitos equivalentes a dirigir com 0,05% de álcool no sangue. A partir de 24 horas sem dormir, o nível de comprometimento equivale a 0,10% — superior ao limite permitido por lei. Isso significa que o motorista fatigado apresenta reflexos lentos, dificuldade de manter a trajetória do veículo, lapsos de memória e até “micro cochilos” que podem durar de 1 a 5 segundos — o suficiente para provocar um acidente grave.

A vulnerabilidade é ainda maior entre motoristas profissionais, caminhoneiros, condutores de aplicativo e trabalhadores em turnos noturnos, que muitas vezes enfrentam jornadas longas e mal dormidas. Além disso, pessoas com apneia do sono



ou que dormem menos de seis horas por noite já estão em estado de alerta reduzido ao dirigir. Mesmo percursos curtos, quando feitos em condições de cansaço, oferecem risco.

Apesar disso, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) não possui uma infração específica para a condução sob efeito de fadiga. As fiscalizações em estradas federais buscam mitigar esse risco

por meio de campanhas educativas e exigência de pausas em viagens longas, especialmente para motoristas profissionais. Mas especialistas alertam: não há substituto para o sono. Estratégias como abrir a janela, ouvir música alta ou beber café podem dar uma falsa sensação de alerta, mas não impedem a perda de reflexos e o risco de um cochilo involuntário ao volante.

Reconhecer os sinais do corpo é fundamental: bocejos repetidos, dificuldade em manter os olhos abertos, sensação de cabeça pesada, saídas da faixa de rolamento e lapsos de memória recente indicam que é hora de parar. A recomendação é simples, mas essencial: se estiver com sono, estacione em local seguro e descanse. A pressa nunca deve se sobrepor à vida.

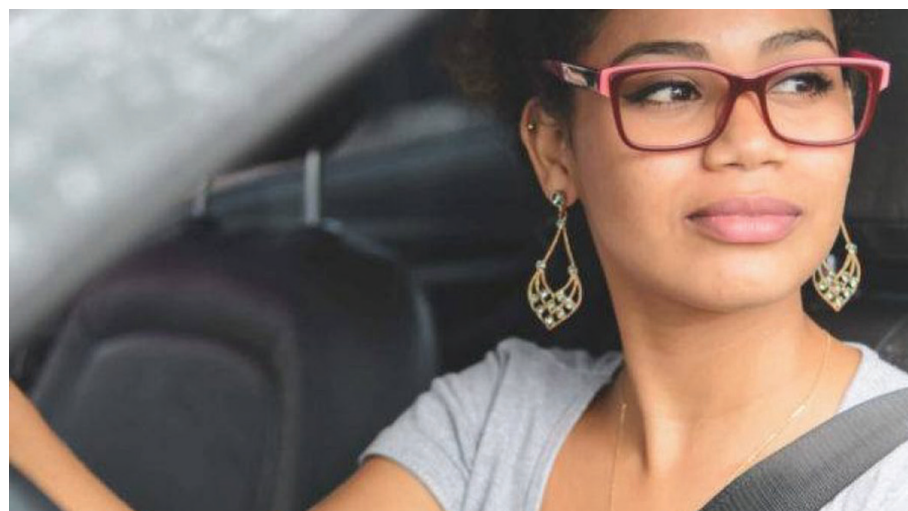
Mais de 25 milhões de motoristas brasileiros precisam usar óculos ou lentes ao dirigir

A visão é responsável por mais de 90% das informações necessárias para uma condução segura. Por isso, cuidar da saúde ocular vai muito além de enxergar bem — é uma questão de segurança no trânsito. Nos últimos 10 anos, o número de condutores com obrigatoriedade de usar óculos ou lentes corretivas para dirigir quase dobrou no Brasil.

De acordo com levantamento da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego do Rio Grande do Sul (ABRAMET/RS), com base em dados oficiais, o número de habilitações com restrição “A” — que obriga o uso de lentes corretivas — passou de 14,4 milhões em 2014 para 25,4 milhões em 2024. Um aumento de 77% em uma década. O dado acende um alerta para a importância dos exames oftalmológicos periódicos, especialmente diante de fatores que podem comprometer a saúde dos olhos, como o envelhecimento da população, o uso excessivo de telas (celulares e computadores) e o aumento de doenças crônicas que afetam a visão.

Segundo o presidente da ABRAMET/RS, Ricardo Hegele, a má visão está associada a reações tardias, erros de percepção e dificuldades para ler placas e sinalizações, principalmente à noite ou em situações de baixa luminosidade. “O cuidado com os olhos previne sinistros, inclusive os mais graves. É fundamental reconhecer os sinais de perda visual e buscar avaliação médica regularmente”, explica.

Saúde ocular também é fator decisivo nos exames da CNH



Entre os candidatos à primeira habilitação, a avaliação oftalmológica é, historicamente, a principal causa de inaptidão nos exames de aptidão física e mental. A baixa acuidade visual, a redução do campo de visão e até a dificuldade de recuperação após o ofuscamento são fatores que podem levar à reprovação no exame médico. A restrição “A” na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) não impede a condução, mas obriga o motorista a utilizar lentes corretivas sempre que

estiver dirigindo. O descumprimento dessa exigência é considerado infração gravíssima, com multa e pontos na CNH.

A ABRAMET/RS ressalta que os números estaduais refletem uma realidade comum em todo o país, e reforça a importância da educação em saúde ocular para motoristas de todas as idades.

Por que cuidar da visão é fundamental no trânsito?

Prevenção de sinistros: uma visão inadequada compromete a capacidade de reagir rapidamente e de interpretar corretamente o ambiente de circulação.

Consciência sobre a correção visual: utilizar óculos ou lentes de grau não é apenas uma recomendação médica — é um dever legal e um fator decisivo para a direção segura.

Promoção da saúde preventiva: condutores devem realizar exames oftalmológicos regularmente, mesmo que não percebam sinais claros de alteração visual.

CARTAS

**RESPONSABILIDADE COLETIVA**

No dia 19 de junho de 2025, a Lei Seca completou 17 anos, marcando uma mudança profunda na forma como lidamos com a mistura entre álcool e direção. Mais que uma medida punitiva, ela foi um chamado à responsabilidade coletiva no trânsito. Apesar dos avanços, ainda enfrentamos falhas na fiscalização e na conscientização. A luta por um trânsito mais seguro continua e começa com a atitude de cada um de nós. Nenhuma morte no trânsito é aceitável.

Eva Rodrigues – Campo Grande/MS

MOBILIDADE

Enquanto cidades pelo mundo avançam com soluções modernas, o Brasil segue preso a um transporte público defasado e refém de interesses. Não faltam estudos, nem exemplos bem-sucedidos — falta coragem política. Transporte público é investimento em qualidade de vida e inclusão. Com as eleições chegando, é hora de cobrar planos concretos e romper com o atraso que nos imobiliza.

Luciana Ávila – Rio de Janeiro/RJ

CUIDADO

É impressionante como pequenos descuidos no trânsito podem causar grandes perigos. Muitas vezes, carregamos objetos e até nossos pets soltos dentro do carro sem perceber o risco que isso representa para todos. Espero que mais motoristas passem a entender a importância de seguir essas orientações simples para garantir a segurança de todos.

Anderson Morinigo – Cuiabá/MT

FUNSET

É revoltante saber que o Brasil perde milhares de vidas no trânsito todos os anos enquanto o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset) segue sendo negligenciado. Criado para financiar ações que salvam vidas, menos de 22% dos recursos autorizados desde 2005 foram realmente aplicados. Isso é mais que desperdício: é omissão. O trânsito precisa ser tratado como prioridade de saúde pública, e o uso correto desse fundo é um passo urgente nessa direção.

Erika Schmitt – Brasília/DF

INOVAÇÃO

Eventos como a ANDTech mostram que é possível modernizar a gestão do trânsito com tecnologia, inteligência artificial e integração entre os Detrans. Quando o setor público aposta em soluções digitais, o resultado pode ser mais eficiência, segurança viária e qualidade no atendimento ao cidadão. A transformação digital precisa deixar de ser exceção e virar regra no trânsito brasileiro.

Carlos Ottoni – Curitiba/PR

BEIRA-MAR

Fico muito feliz em ver que São José está avançando com esse investimento tão importante na mobilidade urbana. A implantação da Avenida Beira-Mar pode transformar a cidade, melhorar o trânsito e a qualidade de vida da população de toda a Grande Florianópolis. Não vejo a hora de ver as obras começando e trazendo desenvolvimento econômico e social para a região.

Igor Felipe – Florianópolis/SC

FALTA DE DADOS

É inadmissível que estados deixem de enviar dados de sinistros à Senatran, prejudicando o planejamento de ações eficazes para salvar vidas no trânsito. Sem informações atualizadas, as políticas públicas perdem força e precisão. Enquanto estados como Paraíba e Mato Grosso do Sul mostram que é possível manter esse compromisso, outros, como o Rio Grande do Norte, estão há anos sem contribuir com o sistema.

Marco Teixeira – São Paulo/SP

VIAJAR COM SEGURANÇA

Férias e feriados são para relaxar, mas também exigem responsabilidade na direção. Muito boas as dicas da última edição! Alimentação leve, sono em dia, pausas regulares, revisão do carro e atenção total ao volante fazem toda a diferença. Nada de pressa, distração ou riscos desnecessários. Coisas que a gente até sabe, mas é muito bom lembrar!

Edson Freitas – Joinville/SC

ONU

É bonito ver o Brasil sendo incluído em campanhas internacionais pela segurança no trânsito, mas a verdade é que pouco disso se reflete na prática. A gente já cansou de ver discursos e promessas que não saem do papel. Enquanto não houver vontade política real e fiscalização eficaz, essas iniciativas continuarão sendo só mais um evento para inglês ver, e o número de mortes nas ruas seguirá crescendo.

Elaine Meyer – Palhoça/SC

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

Gente Boa. Gente Nossa.

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 217. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa.

ESPAÇO LIVRE

*Francisco Garonce



Brasil se destaca durante o ICADTS 2025 no combate ao uso de álcool e drogas ao volante

A cidade de Alcobaca, em Portugal, sediou a 24ª edição da *International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety - ICADTS 2025*, um dos mais relevantes eventos científicos globais voltados à segurança viária. Realizada entre 15 e 19 de junho, a conferência reuniu representantes de mais de 35 países, além de pesquisadores, autoridades públicas e empresas de tecnologia. O Brasil teve participação destacada com a realização de um seminário exclusivo, que evidenciou a política nacional de enfrentamento ao uso de substâncias psicoativas por condutores.

Sob a presidência da Profa. Dra. Fátima Pereira da Silva, apresentamos o seminário intitulado “Transformando a Segurança Viária: O Impacto da Política Brasileira de Controle de Álcool e Drogas em Condutores”. Tive a honra de representar o Instituto Nacional de Projetos de Trânsito e Segurança (INPROTRAN), ao lado de Patrícia Sandri, presidente da Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego (ABRAPST), e de Julyver Modesto, conselheiro titular do Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo (CETTRAN-SP), referência nacional em legislação de trânsito.

Apresentamos dados, avanços regulatórios e os principais desafios enfrentados na fiscalização, com ênfase na implantação dos exames toxicológicos de larga janela de detecção e nos testes de alcoolemia como instrumentos de proteção à vida. Também destacamos as estratégias educacionais e a mobilização



Julyver Modesto, Patrícia Sandri e Francisco Garonce

institucional promovida no Brasil nos últimos anos.

A intensa presença de empresas de tecnologia chamou atenção durante o evento, especialmente aquelas voltadas ao desenvolvimento de ferramentas de detecção de substâncias psicoativas. Um dos destaques foi a apresentação de um equipamento inovador, capaz de detectar o uso de drogas ilícitas por meio da análise do ar exalado pelos pulmões. Aprovado na Suécia em outubro de 2024, o dispositivo já está em uso experimental nas rodovias daquele país, com resultados altamente positivos, sendo considerado uma das grandes inovações tecnológicas da conferência.

Essa tecnologia foi apresentada na forma de uma van equipada com um laboratório móvel, que integra robótica aplicada à análise química e espectrometria de massa. Durante a abordagem de fiscalização, o condutor exala o ar em um dispositivo, e a amostra é automaticamente fracionada em três porções isoladas: a primeira é analisada no local; a segunda, usada como contraprova imediata, também no laboratório móvel, caso o resultado seja positivo; e a terceira é selada para reanálise em laboratório fixo, caso haja contestação judicial. Uma solução inédita que é capaz de levar tecnologia de ponta diretamente às rodovias, fortalecendo o controle e a transparência dos resultados.

A política brasileira de controle do uso de álcool e outras drogas ao volante foi citada por pesquisadores internacionais como exemplo de boas práticas, destacando-se a exigência de exames toxicológicos periódicos para motoristas profissionais e a proposta

legislativa, em tramitação no Congresso Nacional, que amplia essa obrigatoriedade para os candidatos à primeira habilitação. As reações foram muito positivas a essas ações consideradas inovadoras e eficazes.

Ao final do simpósio, os participantes reconheceram que o Brasil tem avançado de maneira firme e consistente na promoção da segurança viária, embasada em evidências científicas, dados epidemiológicos e ações integradas de saúde pública, educação, fiscalização e legislação. Tais medidas reforçam o compromisso do país com a preservação da vida.

A presença do Brasil no ICADTS 2025 evidenciou seu papel de liderança no cenário internacional em políticas públicas voltadas à segurança no trânsito. É fundamental que as ações do Estado brasileiro de combate ao uso de drogas sejam amplamente apoiadas. E mais: quando essas ações têm o potencial de reduzir mortes e lesões no trânsito, devem ser não apenas apoiadas, mas promovidas com convicção e empenho por todos os setores da sociedade.



* Doutor em Educação. Aviador. Especialista em Segurança no Trânsito. Jornalista.





IPI Verde zera imposto para carros sustentáveis e estimula descarbonização da frota nacional

O Brasil passou a contar com um novo modelo de tributação que privilegia veículos sustentáveis e fabricados no território nacional. Trata-se do chamado **IPI Verde**, que zera o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para carros que atendem a critérios rigorosos de eficiência ambiental e sustentabilidade. A medida faz parte do **Programa Nacional de Mobilidade Verde e Inovação (Mover)**, criado com o objetivo de promover a descarbonização da frota automotiva e incentivar a indústria nacional rumo à transição energética.

Para se enquadrar no benefício de IPI zero, o veículo precisa:

- Emitir menos de 83g de CO₂ por quilômetro rodado;
- Ter ao menos 80% de materiais recicláveis em sua composição;
- Ser fabricado no Brasil, com as etapas de soldagem, pintura, montagem e fabricação do motor realizadas no país;
- Pertencer à categoria de carro compacto (veículo de entrada das montadoras).

Novo sistema de tributação e equilíbrio fiscal

O decreto que regulamenta o programa reformulou a tabela do IPI, adotando um modelo

baseado em critérios técnicos e ambientais, como eficiência energética, tipo de propulsão, potência, segurança e índice de reciclabilidade. Assim, o imposto pode variar: quanto mais sustentável o carro, menor a alíquota.

Como exemplo, um carro de passeio híbrido-flex pode ter a alíquota inicial de 6,3% reduzida para 2,8%, considerando os seguintes abatimentos:

- 1,5 ponto percentual por ser híbrido-flex;
- 1 ponto por atender aos critérios de eficiência energética do Mover;
- 1 ponto por atingir nível 1 de reciclabilidade.

Sustentabilidade sem aumento de imposto

Segundo o governo federal, o novo modelo tem **impacto fiscal neutro**: a redução para carros sustentáveis será compensada com acréscimos nos modelos mais poluentes. “O carro sustentável não aumenta imposto, não onera o fiscal e ainda estimula a sustentabilidade, a descarbonização e o social”, afirmou o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Geraldo Alckmin.

Estímulo à indústria e ao consumidor

O Programa Mover prevê **R\$ 19,3 bilhões em créditos financeiros entre 2024 e 2028**. A expectativa é que cerca de 60% dos veículos vendidos no

país tenham o IPI reduzido com base nos critérios ambientais.

A cadeia automotiva brasileira — que abrange montadoras, fabricantes de autopeças e concessionárias — estima investimentos de até **R\$ 190 bilhões** nos próximos anos. Para o presidente da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), Igor Calvet, a política é estratégica: “Um carro produzido hoje no Brasil polui 20 vezes menos do que um fabricado no início dos anos 2000. Reduzimos em 35% o consumo de combustível e, consequentemente, as emissões. Essa previsibilidade, de política de Estado, é o que o Mover nos traz.”

Validade e transição para a reforma tributária

O decreto tem validade até **dezembro de 2026**, atuando como uma etapa de transição até a entrada em vigor da **nova reforma tributária** em discussão no Congresso Nacional. Até lá, o objetivo é consolidar uma política pública que estimule o consumo consciente, favoreça a produção nacional e contribua para o cumprimento das metas brasileiras de redução de emissões no contexto da crise climática.