

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JULHO 2026 - ANO 19 - Nº 199

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



O inimigo invisível das estradas
Palavra do Presidente
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



O que um melão de R\$ 40
tem a ver com o seu voto?
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Lesões por falta de proteção
para Motoristas e Motociclistas
PÁGINA 7

TCU aponta
falhas na gestão
do trânsito
brasileiro e
cobra ações da
Senatran

PÁGINA 6

DESGASTES E PROBLEMAS ESTRUTURAIS AFETAM PONTES EM SANTA CATARINA



Ponte Anita Garibaldi, em Laguna/SC

Levantamentos do DNIT apontam que 11 pontes em rodovias federais de Santa Catarina estão classificadas em estado ruim ou crítico, levando o Ministério Público Federal a acompanhar a situação. O caso da Ponte Anita Garibaldi, em Laguna, reforçou o debate sobre a importância da manutenção preventiva e do monitoramento constante das estruturas. Na Grande Florianópolis, as pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos também aguardam obras definitivas em parte de suas estruturas. (Página 9)

Amin critica
modelo de
concessão de
rodovias federais
em SC

PÁGINA 8

Presidente do
Monatran visita
Delegacia da PRF
em São José/SC

PÁGINA 16

Prefeito de São
Paulo critica
liberação de
moto por
aplicativo

PÁGINA 10

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

SE BEBER NÃO DIRIJA.



PROIBIDO
TRÂNSITO DE
CAMINHÕES



ALTURA MÁXIMA
PERMITIDA



PROIBIDO
PARAR E
ESTACIONAR

EDITORIAL

O Brasil na contramão do mundo

Enquanto o mundo avança, o Brasil continua parado diante de uma das maiores tragédias silenciosas da sociedade moderna: a violência no trânsito. O novo relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS) mostra que, entre 2011 e 2025, as mortes no trânsito caíram 21% globalmente, mesmo com o aumento de mais de um bilhão de veículos em circulação. O resultado prova que é possível salvar vidas quando existe planejamento, compromisso e vontade política.

Mas o Brasil ainda caminha na contramão dessa evolução. Aqui, os números permanecem alarmantes, os avanços são lentos e, em muitos momentos, assistimos a uma perigosa estagnação. Enquanto outras nações transformam o trânsito em prioridade de saúde pública, seguimos convivendo com milhares de mortes anuais e tratando tragédias evitáveis como se fossem parte natural da rotina.

Essa realidade é uma das razões pelas quais o Movimento Nacional de Educação no Trânsito (MONATRAN) mantém sua luta permanente pela preservação da vida. Há anos defendemos que o trânsito brasileiro precisa deixar de ser tratado apenas como uma questão de fiscalização e multas. Segurança viária exige educação, planejamento, infraestrutura adequada, fiscalização eficiente e, principalmente, uma mudança de mentalidade.

Um dos maiores sinais de que o Brasil precisa rever suas estratégias está na mudança do perfil das vítimas. A motocicleta assumiu um protagonismo preocupante nas estatísticas de mortalidade. Segundo o Atlas da Violência 2026, as motos estiveram envolvidas em 41,6% das mortes registradas no trânsito brasileiro em 2024. Entre 2019 e 2024, os óbitos envolvendo motociclistas cresceram 38%.

Esses números revelam uma transformação profunda na mobilidade brasileira. A motocicleta deixou de ser apenas uma alternativa de transporte e passou a representar trabalho, renda e sobrevivência para milhões de pessoas. Entregadores, trabalhadores autônomos e usuários que encontram

na moto uma solução diante das limitações do transporte público passaram a enfrentar diariamente um sistema viário que ainda não foi preparado para essa nova realidade.

Não podemos, entretanto, simplificar o problema colocando toda a responsabilidade sobre o motociclista. A violência no trânsito é resultado de um sistema que falha. É preciso discutir formação, fiscalização, infraestrutura, condições de trabalho e políticas públicas específicas para proteger os usuários mais vulneráveis das vias.

Outro ponto que merece atenção urgente é a qualidade dos dados. O Brasil ainda convive com informações fragmentadas, bases desatualizadas e dificuldades de integração entre diferentes órgãos. Isso significa que o tamanho real da tragédia pode ser ainda maior do que indicam os números oficiais. Sem dados confiáveis, não há planejamento eficiente. Sem diagnóstico correto, qualquer política pública corre o risco de atacar apenas os sintomas, e não as causas.

O MONATRAN tem insistido nesse debate porque entende que cada número representa uma vida interrompida, uma família destruída e uma sociedade que perde diariamente pessoas que poderiam continuar contribuindo. Não estamos falando apenas de estatísticas: estamos falando de pais, mães, filhos, trabalhadores e cidadãos que não voltaram para casa.

A experiência internacional mostra que reduzir mortes no trânsito é uma decisão política. Os países que conseguiram avançar não esperaram a tragédia acontecer para agir. Eles investiram em prevenção, adotaram metas claras e colocaram a preservação da vida no centro das decisões.

O Brasil precisa escolher de que lado quer estar. Continuar aceitando milhares de mortes todos os anos como se fossem inevitáveis não é uma opção. O trânsito seguro não é um sonho distante; é uma obrigação. A luta do MONATRAN continua justamente para lembrar que nenhuma morte no trânsito deve ser considerada normal e que cada vida perdida representa uma falha que poderia — e deveria — ter sido evitada.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmüller
contato@monatran.org.br



MAIS DE 50 MULTAS

O atacante Luiz Henrique, do Zenit, acumula mais de 50 multas de trânsito na Rússia, com valor total estimado em R\$ 5,4 mil. As infrações teriam ocorrido desde 2025 e envolvem principalmente excesso de velocidade e estacionamento irregular. Segundo informações divulgadas pela imprensa russa, o jogador não teria quitado as multas desde maio de 2025, o que poderia gerar consequências previstas pela legislação local, como detenção de até 15 dias ou cumprimento de serviço comunitário.



ALERTA ESCOLAR

O DNIT está usando tecnologia para aumentar a segurança de estudantes em escolas próximas a rodovias federais. A iniciativa mapeia unidades de ensino em áreas de risco e integra os dados ao aplicativo Waze, que passará a emitir alertas visuais e sonoros aos motoristas sobre a aproximação de zonas escolares, incentivando a redução da velocidade e maior atenção. O levantamento considera localização das escolas, histórico de sinistros, número de estudantes atendidos e mortes ou feridos registrados nas proximidades.

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

Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen 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



O inimigo invisível das estradas

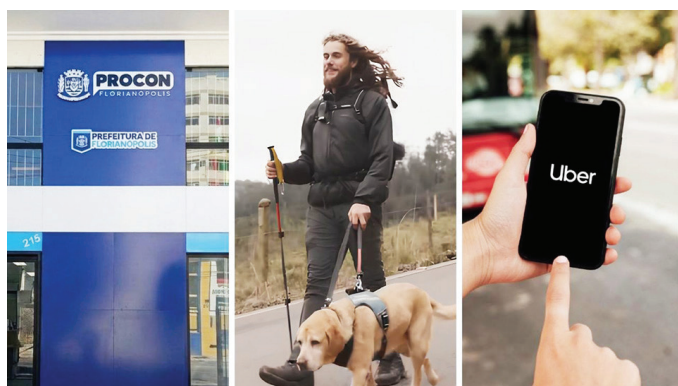
CNH DO BRASIL

A partir de outubro, o aplicativo CNH do Brasil passará a enviar notificações aos motoristas sobre cobranças de pedágio no sistema free flow. A medida, anunciada pelo Ministério dos Transportes, tem como objetivo alertar os condutores sobre tarifas pendentes, permitindo o pagamento dentro do prazo e evitando multas por inadimplência. A iniciativa busca facilitar a adaptação ao modelo de pedágio eletrônico sem cancelas, que vem sendo expandido em rodovias brasileiras.



ACESSIBILIDADE

A Uber Brasil foi multada em R\$ 384 mil pelo Procon de Florianópolis após um motorista parceiro recusar uma corrida de um atleta paralímpico com deficiência visual acompanhado de seu cão-guia. O órgão considerou que houve violação aos direitos das pessoas com deficiência e ao Código de Defesa do Consumidor, destacando que a empresa responde pelo serviço oferecido pela plataforma. O caso ocorreu após Samuel Luz Stumpf, conhecido como Samuca, denunciar que o motorista cancelou a viagem ao ver o cão-guia Capone. A Uber afirmou que possui política que obriga o transporte de passageiros com cães-guia e que recusas podem resultar em medidas contra o motorista.



Quando uma tragédia acontece nas estradas brasileiras, a explicação costuma surgir quase automaticamente: imprudência. Falamos de excesso de velocidade, uso do celular ao volante, ultrapassagens perigosas e desrespeito às regras de trânsito. Esses fatores realmente têm papel decisivo nos sinistros, mas existe um risco tão grave quanto silencioso que ainda não recebe a atenção necessária: a fadiga.

O cansaço ao volante é um dos maiores desafios da segurança viária no Brasil. Ele não aparece em uma fiscalização comum, não deixa sinais evidentes e, muitas vezes, só é percebido quando já provocou uma consequência irreversível. A redução da atenção, a demora nas respostas, os erros de julgamento e os episódios de sono involuntário transformam um motorista cansado em um risco para todos que circulam pelas vias.

Precisamos parar de tratar a fadiga como um problema secundário. Em um país onde o transporte rodoviário é essencial para a economia, ignorar o impacto das jornadas excessivas, da pressão por produtividade e da falta de descanso adequado significa aceitar que vidas continuem sendo perdidas por uma falha que pode ser evitada.

Segurança no trânsito exige prevenção, não apenas punição

Durante décadas, o Brasil construiu uma cultura de combate às consequências, mas avançou pouco na prevenção dos riscos. Fiscalizar e punir são medidas necessárias, porém não suficientes. A segurança viária precisa ser baseada em planejamento, gestão eficiente e capacidade de identificar ameaças antes que elas resultem em mortes.

Os países que conseguiram reduzir seus índices de mortalidade no trânsito entenderam uma questão fundamental: acidentes não são acontecimentos inevitáveis. Eles têm causas, fatores de risco e podem ser prevenidos. Para isso, é preciso transformar dados em decisões e tecnologia em ferramenta de proteção à vida.

Atualmente, recursos de monitoramen-

to e análise de comportamento já permitem identificar sinais de fadiga, distração e perda de atenção. Essas ferramentas podem auxiliar empresas, gestores públicos e profissionais do transporte a agir antes da tragédia. A tecnologia existe; o desafio é ampliar seu uso e incorporá-la definitivamente às políticas de segurança viária.

Descanso não é privilégio, é uma obrigação de segurança

Ainda existe uma visão equivocada de que parar para descansar representa perda de tempo ou redução de produtividade. Essa mentalidade precisa mudar. Um motorista descansado não é apenas um profissional mais seguro, mas também um elemento essencial para uma operação mais eficiente.

O corpo costuma emitir sinais antes de um episódio grave de sonolência. Bocejos frequentes, dificuldade para manter os olhos abertos, perda de concentração, lapsos de memória e alterações na condução são alertas que não podem ser ignorados. Quando esses sinais aparecem, continuar dirigindo deixa de ser uma decisão de coragem e passa a ser uma escolha de risco.

Como presidente do MONATran – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, defendo que o combate à fadiga precisa estar no centro do debate sobre segurança no trânsito brasileiro. Não podemos continuar contabilizando mortes e tratando como fatalidade aquilo que muitas vezes é resultado de falhas de planejamento, fiscalização e prevenção.

O Brasil já possui conhecimento, legislação e tecnologia para enfrentar esse problema. O que falta é transformar esses recursos em ações efetivas, com compromisso de governos, empresas e toda a sociedade.

O maior perigo nas estradas nem sempre é aquele que enxergamos. Muitas vezes, ele está no silêncio de um motorista exausto tentando seguir viagem quando seu corpo já pede para parar. Enfrentar a fadiga é uma questão de responsabilidade, respeito à vida e compromisso com um trânsito verdadeiramente seguro.

BNDES e Ministério das Cidades lançam estudo para orientar investimentos em mobilidade urbana

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Ministério das Cidades lançaram o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU), iniciativa que pretende orientar o planejamento dos investimentos em transporte público nas principais regiões metropolitanas brasileiras pelos próximos 30 anos.

Desenvolvido em parceria com outras instituições, o levantamento reúne projetos de mobilidade urbana de média e alta capacidade e servirá de base para a elaboração de uma Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana, voltada à ampliação da oferta de transporte coletivo no país.

O estudo estruturou uma carteira de projetos com base em projeções de crescimento populacional e da demanda por deslocamentos. Entre as soluções previstas estão metrô, trens urbanos, veículos leves sobre trilhos (VLTs), corredores exclusivos de ônibus e outros sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade.

Segundo o Ministério das Cidades, o ENMU também deverá subsidiar a formulação de políticas públicas e auxiliar União, estados e municípios na definição de prioridades para novos investimentos, além de orientar futuras contratações de estudos, estruturação de projetos e modelos de



financiamento.

Próximos passos

A iniciativa parte do entendimento de que a mobilidade urbana influencia diretamente a qua-

lidade de vida da população, facilitando o acesso ao trabalho, à educação, à saúde e contribuindo para o desenvolvimento econômico das regiões metropolitanas.

Programa oferece mudança gratuita da CNH e bate recorde de inscrições



O Programa Mais Motoristas registrou um recorde de participação em sua edição mais recente. Foram 138.586 inscrições em todo o país, um crescimento de cerca de 150% em relação ao primeiro edital, realizado em 2023, quando 55.550 pessoas se candidataram.

O aumento na procura reflete o interesse pela oportunidade de obter gratuitamente a mudança de categoria da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e a qualificação profissional, em um momento em que o setor de transporte enfrenta falta de motoristas qualificados. A primeira convocação dos candidatos está prevista para o dia 3 de agosto.

Criado em 2023, o Programa Mais Motoristas oferece gratuitamente a mudança da CNH para as categorias C, D ou E, além da formação necessária para atuar no transporte rodoviário de cargas e passageiros. Os custos são totalmente pagos pelo SEST SENAT.

A seleção seguirá os critérios definidos no edital. Terão prioridade mulheres inscritas no Cadastro Único (CadÚnico), seguidas pelos demais cadastrados, depois mulheres não inscritas e, por fim, o público em geral.

Dentro de cada grupo, terão preferência candidatos sem vínculo formal de trabalho e com maior número de dependentes.

Os convocados receberão um e-mail solicitando a documentação necessária e deverão cumprir os prazos estabelecidos. O não envio dos documentos exigidos resultará na perda da vaga.

Participantes de edições anteriores afirmam que o programa abriu novas oportunidades profissionais. Tiago Marinho conseguiu mudar da categoria D para a E e hoje atua na área. Já Rosenildo Rocha passou das categorias A e B para a categoria E, ampliando suas possibilidades de trabalho.

Além de gerar novas oportunidades de emprego e renda, o programa busca aumentar a oferta de motoristas qualificados para atender às demandas do transporte de cargas e passageiros, contribuindo também para a segurança no trânsito.

Com o número recorde de inscrições nesta edição, a iniciativa reforça o interesse de milhares de brasileiros em ingressar na profissão de motorista e atender à crescente demanda do setor de transporte.

JOSÉ ROBERTO DIAS*



O QUE UM MELÃO DE R\$ 40 TEM A VER COM O SEU VOTO?

Como o preço dos alimentos na feira, o custo do combustível e o caos no trânsito brasileiro estão diretamente amarrados à nossa escolha na urna.

Meu amigo leitor,

Há algum tempo venho pensando em escrever estas linhas. Dias atrás, caminhando por uma feira em São Paulo, parei diante de um melão que custava quarenta reais. Confesso que minha primeira reação foi exatamente a mesma que provavelmente seria a sua: achei um absurdo. Continuei andando, mas aquela pequena etiqueta de preço insistiu em me acompanhar pelo restante da manhã. Percebi que já não estava pensando no melão. Estava pensando no Brasil.

Não escrevo isso porque deseje discutir política, muito menos influenciar o voto de quem quer que seja. Depois de tantos anos de vida, aprendi a respeitar profundamente a liberdade de consciência de cada cidadão. O voto é um ato muito pessoal. Mas justamente por respeitá-lo é que gostaria de compartilhar uma preocupação que, confesso, cresce a cada eleição.

Tenho a impressão de que nós, brasileiros, passamos tempo demais discutindo os candidatos e tempo de menos discutindo aquilo que eles pretendem fazer quando assumirem o governo. É natural que se fale das pesquisas, dos debates, das alianças, das qualidades e dos defeitos de cada um. Tudo isso faz parte da democracia. O que me parece estranho é perceber que quase nunca dedicamos a mesma atenção ao programa de governo. E, no entanto, é ele que continuará existindo quando os palanques forem desmontados, as bandeiras recolhidas e a campanha terminar.

Talvez você esteja se perguntando por que trazer a cena da feira para um jornal voltado ao trânsito, ao transporte e à mobilidade. A resposta é simples: poucos setores sentem tanto os efeitos de um bom ou de um mau governo quanto o nosso. O preço daquele melão carrega o custo do combustível, dos pedágios, da manutenção dos caminhões, dos seguros, dos impostos e, principalmente, dos juros. Eles quase nunca aparecem nos discursos de campanha, mas surgem, silenciosamente, em tudo o que compramos e no modo como nos

deslocamos.

Basta olhar em volta. As estradas não melhoram por acaso. Os congestionamentos não surgem aleatoriamente. As obras que começam e não terminam, a falta de investimentos, a deficiência da logística, o transporte coletivo que não atende a população e a violência que ainda marca o trânsito brasileiro são consequências de decisões tomadas muito antes de chegarem ao nosso dia a dia.

Quando o dinheiro custa caro, produzir custa caro. Transportar custa caro. Investir custa caro. No fim da cadeia, viver custa caro. Essa conta acaba chegando à família que vai ao supermercado, ao pequeno empresário, ao agricultor, ao caminhoneiro, ao comerciante e ao trabalhador que faz contas para fechar o mês. A economia não é uma teoria distante. Ela entra diariamente pela porta da nossa casa e se apresenta em cada buraco na rodovia.

É por isso que, sempre que ouço promessas de crescimento econômico, redução do custo de vida, melhoria da infraestrutura ou expansão dos investimentos, procuro controlar o entusiasmo e fazer um exercício muito simples: tentar descobrir de que maneira tudo isso será realizado. Não porque desconfie de todos os candidatos, mas porque aprendi que administrar um país exige muito mais do que boas intenções. Exige planejamento, prioridades, escolhas difíceis e responsabilidade.

É justamente aí que ganha importância o programa de governo. Não como um documento elaborado apenas para cumprir uma exigência legal, mas como um compromisso assumido diante da sociedade. Um programa sério permite ao eleitor compreender as prioridades de um futuro governo e, mais importante ainda, acompanhar se aquilo que foi prometido está realmente sendo cumprido.

No nosso setor essa lógica é quase intuitiva. Não existe logística eficiente sem planejamento. Não existe mobilidade de qualidade sem responsabilidade administrativa. Não existe infraestrutura moderna construída apenas com discursos. O transporte é muito mais do

que deslocamento. Ele movimenta a economia, aproxima pessoas, reduz custos, gera competitividade e influencia diretamente o preço de praticamente tudo o que consumimos.

Talvez tenha chegado o momento de fazermos um pequeno ajuste na forma como acompanhamos as campanhas eleitorais. Continuemos observando os candidatos, mas passemos a olhar com a mesma atenção para os programas que apresentam. Afinal, governos passam quatro anos tomando decisões todos os dias, e são essas decisões, muito mais do que os discursos de campanha, que acabam aparecendo nas estradas, nas cidades, na economia e na vida de cada um de nós.

Daqui a algumas semanas estaremos novamente diante da urna. O voto continuará sendo livre, como deve ser. Apenas gostaria que ele fosse também cada vez mais consciente. Se esta conversa fizer algum sentido para você, antes de confirmar sua escolha reserve alguns minutos para conhecer o programa de governo do candidato em quem pretende votar. Leia, reflita, concorde ou discorde, mas faça isso com a serenidade de quem sabe que as urnas permanecerão abertas por apenas algumas horas, enquanto as consequências da nossa decisão permanecerão presentes durante os quatro anos seguintes.

Naquele dia, saí da feira convencido de que o preço de um melão pode ensinar muito mais sobre um país do que muitos discursos de campanha. Talvez o futuro do Brasil comece exatamente aí: na disposição de cada eleitor em fazer as perguntas certas antes de apertar a tecla de confirmação.

* 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.

Contran atualiza regras para remoção, guarda e leilão de veículos

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicou a Resolução nº 1.025/2026, que substitui a norma em vigor desde 2016 e estabelece novas regras para a remoção, guarda, liberação e leilão de veículos recolhidos por infrações de trânsito. A medida busca modernizar e padronizar os procedimentos adotados pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

A nova resolução reúne em um único regulamento todas as etapas do processo, desde a remoção do veículo até sua liberação ao proprietário ou a destinação por meio de leilão. Entre as principais novidades estão a obrigatoriedade dos leilões eletrônicos, a regulamentação da guarda monitorada, conhecida como “pátio virtual”, além de regras mais claras sobre prazos, responsabilidades e sanções para empresas credenciadas.

Principais mudanças

Segundo o Contran, a norma pretende uniformizar procedimentos em todo o país, reduzir o tempo de permanência dos veículos nos depósitos e tornar a gestão dos pátios mais eficiente. O leilão eletrônico passa a ser obrigatório para veículos não retirados pelos proprietários dentro do prazo legal, com o objetivo de ampliar a transparência e facilitar a participação de interessados.

Outra novidade é a regulamentação nacional da guarda monitorada, modelo em que o veículo permanece sob responsabilidade do órgão de trânsito, mas pode ser armazenado em locais monitorados eletronicamente. A expectativa é reduzir a necessidade de grandes áreas físicas e melhorar o controle sobre os veículos removidos.

Debate sobre competências



Apesar dos avanços operacionais, especialistas apontam que alguns pontos da resolução podem gerar questionamentos jurídicos. Um dos principais temas é a ampliação das atribuições da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), especialmente na homologação de plataformas de leilão eletrônico e na gestão de etapas do processo.

Segundo especialistas em legislação de trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro atribui ao órgão responsável pela remoção do veículo a condução dos procedimentos de guarda e destinação. Por isso, a cen-

tralização de determinadas funções na Senatran poderá abrir espaço para debates sobre a distribuição de competências entre União, estados e municípios.

Com a entrada em vigor da Resolução nº 1.025/2026, os órgãos executivos de trânsito deverão adequar seus procedimentos às novas exigências. A expectativa é que as mudanças tragam mais transparência, agilidade e eficiência na gestão dos veículos removidos, ao mesmo tempo em que o debate jurídico sobre a aplicação da norma continue acompanhando sua implementação.

TCU aponta falhas na gestão do trânsito brasileiro e cobra ações da Senatran

O Tribunal de Contas da União (TCU) identificou falhas na gestão, coordenação e monitoramento do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), principal política brasileira voltada à redução de mortes no trânsito. A auditoria apontou problemas que podem comprometer o alcance da meta de diminuir em pelo menos 50% o índice de mortes no trânsito até 2030.

Criado pela Lei nº 13.614/2018, o Pnatrans tem como referência os dados de 2020 e busca orientar ações de segurança viária em todo o país. Segundo o TCU, a implementação adequada do plano poderia evitar cerca de 86 mil mortes entre 2021 e 2030, além de gerar impactos econômicos positivos.

A auditoria avaliou principalmente a atuação da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), responsável por coordenar, supervisionar e acompanhar a execução do plano. Entre os problemas encontrados estão a baixa adesão de



estados e municípios, dificuldades na gestão de riscos, limitações nos indicadores e falta de padronização dos dados.

De acordo com o levantamento, apenas 60 dos 5.570 municípios brasileiros registravam ações relacionadas ao Pnatrans, enquanto oito dos 27 Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetrans) haviam enviado os relatórios previstos para 2025. O TCU também apontou que a Senatran

ainda não possui ferramentas suficientes para acompanhar e garantir o cumprimento das obrigações pelos demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Diante dos problemas identificados, o Tribunal determinou que a Senatran adote medidas para fortalecer a execução do plano. Entre elas estão a criação de um processo estruturado de gestão de riscos, a padronização dos dados sobre sinistros de trânsito

e o levantamento dos programas e recursos destinados à segurança viária.

O órgão também recomendou melhorias no acompanhamento dos resultados, na definição de indicadores e na priorização de ações voltadas aos fatores de risco e aos usuários mais vulneráveis do trânsito.

Especialistas avaliam que o diagnóstico do TCU representa uma oportunidade para aperfeiçoar a política nacional de segurança viária. Para eles, melhorar a gestão, a integração entre órgãos e a qualidade das informações é fundamental para que o país consiga desenvolver ações mais eficientes de prevenção.

Mais do que uma avaliação administrativa, a auditoria evidencia desafios que impactam diretamente a capacidade do Brasil de reduzir mortes e lesões no trânsito. A expectativa é que as medidas determinadas pelo TCU contribuam para fortalecer o Pnatrans e transformar o planejamento em ações efetivas para preservar vidas nas ruas e rodovias brasileiras.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Lesões por Falta de Proteção para Motoristas e Motociclistas

Equipamentos para Motoristas (Carros e Caminhões):

Os condutores de veículos fechados contam com sistemas integrados de proteção física e mecânica.

Cinto de segurança de três pontos: Item básico obrigatório. Retém o corpo em desacelerações bruscas. Evita a ejeção do ocupante para fora do veículo.

Airbags frontais e laterais: Bolsas de ar de inflamento instantâneo. Amortecem o impacto da cabeça e do tórax contra o painel ou colunas.

Encosto de cabeça ajustado: Deve ficar na altura dos olhos. Previne o “efeito chicote” no pescoço em colisões traseiras.

Óculos escuros com filtro UV: Reduzem o cansaço visual e o risco de cegueira momentânea por ofuscamento solar.



Lesões em Motoristas (Sem cinto ou airbag):

O não uso dos dispositivos de retenção e amortecimento causa impactos diretos contra as partes rígidas do veículo.

Traumatismo Cranioencefálico (TCE): Impacto da cabeça contra o para-brisa, volante ou colunas.

Trauma de Tórax: Esmagamento ou fratura de costelas contra o volante, podendo perfurar pulmões e coração.

Fraturas de Face: Perda de dentes, quebra do maxilar e do nariz pelo contato com o painel.

Lesões na Coluna Cervical: Fraturas e estiramentos no pescoço causados pelo movimento violento para frente e para trás.

Esmagamento de Membros: Lesões graves nas pernas causadas pelo colapso da parte frontal da cabine.

Equipamentos para Motociclistas:

Devido à ausência de carroceria, o motociclista precisa de proteção vestível e altamente resistente à abrasão.

Capacete integral (fechado) com selo Inmetro: Item obrigatório por lei. Protege a caixa craniana e o maxilar. Deve estar perfeitamente justo à cabeça. Viseira limpa ou óculos de proteção: Protegem os olhos contra poeira, detritos e insetos. Essencial para manter a visibilidade.

Jaqueta de alta resistência com proteções: Feita de couro ou tecidos sintéticos como Cordura. Possui placas internas nos ombros, cotovelos e coluna.

Luvas com proteção de Kevlar ou carbono: Protegem as mãos contra o asfalto em quedas. Melhoram a aderência nos comandos de freio e acelerador.

Calça com reforço nos joelhos e quadris: Tecidos reforçados que evitam queimaduras por atrito com o solo.

Botas de cano alto com proteção no tornozelo: Protegem contra torções, impactos de pedras e queimaduras no escapamento quente.

Colete ou jaqueta com Airbag inflável: Tecnologia avançada que infla em milissegundos durante uma queda. Protege o pescoço, tórax e coluna.

Lesões em Motociclistas (Sem vestuário de proteção):

A falta de proteção vestível: deixa o corpo exposto ao impacto direto e ao atrito severo com o asfalto.

Traumatismo Cranioencefálico e Danos Neurológicos: Lesões cerebrais irreversíveis por impacto direto da cabeça no solo (por ausência do capacete).

Traumatismo Facial: Desfiguramento e fraturas nos ossos do rosto (por ausência de viseira ou capacete fechado).

Abrasão de Tecidos (Ralados Graves): Queimaduras de segundo e terceiro grau na pele pelo atrito com o asfalto (por ausência de jaqueta e calça de proteção).

Amputação e Esmagamento de Dedos: Perda de falanges e destruição das articulações das mãos (por ausência de luvas reforçadas).

Fratura Complexa de Tornozelo: Quebra dos ossos do pé e articulação por impacto lateral ou pressão da moto (por ausência de botas).

Lesão Medular (Paraplegia/Tetraplegia): Danos severos na coluna por impacto direto nas costas (por ausência de protetor de coluna ou airbag).

* 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.

Amin critica modelo de concessão de rodovias federais em SC

O senador Esperidião Amin criticou o modelo de concessão proposto para as BRs 282, 470 e 153 em Santa Catarina, afirmando que o formato previsto pelo governo federal não atende às necessidades do Estado. Segundo ele, o contrato poderia limitar novos investimentos por até 30 anos.

Amin afirmou ser favorável à participação da iniciativa privada na infraestrutura, mas questionou a relação entre cobrança de pedágios e o volume de obras previstas. Para o senador, a concessão não garantiria melhorias suficientes para resolver os principais problemas das rodovias catarinenses.

Na avaliação do parlamentar, o modelo poderia deixar Santa Catarina “amarrada” por décadas, dificultando futuras cobranças por ampliações e melhorias na malha federal. Ele defendeu uma análise mais ampla antes da realização do leilão.

O senador destacou que os projetos desenvolvidos pelo Departa-



mento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) seriam tecnicamente adequados, mas enfrentariam dificuldades devido à falta de recursos públicos para execução.

Como alternativa, Amin sugeriu que o governo de Santa Catarina possa participar financeiramente das

obras, por meio de um acordo com a União que permita compensações futuras. Ele lembrou que o Estado já destinou recursos próprios para melhorias em rodovias federais em outros períodos.

O parlamentar também comentou sobre a situação do Morro dos Cava-

los, na BR-101, afirmando que a falta de uma definição formal dificulta a fiscalização dos prazos e das responsabilidades pela execução da obra.

Amin cobrou maior clareza sobre os investimentos previstos para a BR-101, especialmente no trecho entre o Morro dos Cavalos e a divisa com o Paraná. Para ele, é necessário estabelecer metas concretas para que seja possível acompanhar e cobrar os resultados.

Segundo o senador, a infraestrutura rodoviária é uma das principais demandas de Santa Catarina. Ele afirmou que o Estado enfrenta uma defasagem de estradas pavimentadas e estruturadas, o que prejudica o transporte e a economia.

A discussão sobre as concessões das rodovias federais catarinenses segue em meio ao debate entre governo, parlamentares e setores produtivos sobre o modelo de investimentos, obras necessárias e responsabilidades de cada parte.

Florianópolis publica edital para implantação de corredor exclusivo de ônibus na Avenida Mauro Ramos

A Prefeitura de Florianópolis publicou o edital de licitação para a primeira etapa de implantação de um corredor exclusivo de ônibus do sistema BRT na Avenida Mauro Ramos, no Centro. O processo prevê a contratação da empresa que será responsável pela execução da obra e representa o início de uma nova fase do projeto de mobilidade urbana da capital.

O corredor terá 2,6 quilômetros de extensão e receberá investimento estimado em R\$ 18 milhões. A iniciativa integra um pacote de obras de mobilidade urbana que soma R\$ 159 milhões em investimentos destinados a melhorias para usuários do transporte coletivo, pedestres e ciclistas.

O modelo segue o conceito de corredores exclusivos já implantados em cidades como Curitiba, São Paulo e Belo Horizonte. A proposta é criar uma estrutura que permita maior regularidade dos ônibus, redução do tempo de viagem e mais eficiência no transporte público.

A Avenida Mauro Ramos foi escolhida como



uma das primeiras áreas para receber a intervenção por ser um importante eixo de ligação da região central de Florianópolis, com grande circulação diária de veículos e passageiros. A expectativa é que o corredor contribua para organizar melhor o fluxo viário e priorizar o transporte coletivo.

A abertura das propostas das empresas interessadas está prevista para setembro. Conforme o planejamento inicial, a execução da obra deve durar aproximadamente um ano e meio, com previsão de conclusão total em até três anos, dependendo do andamento dos trabalhos e das etapas do contrato.

Segundo a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Manutenção, o cronograma da obra será planejado para reduzir os impactos no trânsito

durante a execução dos serviços. A intenção é minimizar transtornos para motoristas, comerciantes, moradores e usuários do transporte público que utilizam diariamente a avenida.

Além do corredor exclusivo de ônibus, o pacote de investimentos em mobilidade prevê melhorias na infraestrutura urbana, com ações voltadas à circulação de diferentes modais e ao incentivo de alternativas ao transporte individual.

A implantação do BRT faz parte das estratégias da Prefeitura para modernizar o sistema de transporte coletivo de Florianópolis e buscar soluções para os desafios de mobilidade enfrentados pela cidade, especialmente diante do crescimento populacional e do aumento dos deslocamentos urbanos.



Desgaste na Ponte Colombo Salles alerta para necessidade de manutenção em Florianópolis

Imagens que mostram rachaduras, ferragens expostas e desgaste no concreto da Ponte Colombo Salles, em Florianópolis, levantaram alerta sobre a necessidade de manutenção da estrutura. Os danos são atribuídos principalmente à ação do tempo e da maresia.

Segundo o engenheiro civil Rogério Bonini, do Comitê de Gestão de Risco do Crea-SC, os sinais de deterioração observados em pilares e elementos de concreto armado indicam processos de corrosão das ferragens e deslocamento do concreto.

Apesar dos problemas visíveis, o especialista afirma que não há indícios de risco estrutural imediato na ponte. No entanto, ele destaca que a situação exige intervenções preventivas e corretivas para evitar o agravamento dos danos.

Bonini explica que a pintura realizada nos pilares ajuda na proteção da estrutura, mas não substitui uma recuperação estrutural. O serviço adequado envolve tratamento das ferragens expostas, controle da corrosão e recomposição do concreto responsável por proteger o aço.

O engenheiro também alerta que

adiar a manutenção pode aumentar os custos futuros. Segundo ele, intervenções realizadas no estágio atual tendem a ser mais simples e econômicas do que uma recuperação após o avanço da deterioração.

A Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) informou que mantém contratos de manutenção das pontes Colombo Salles, Pedro Ivo Campos e Hercílio Luz, com investimentos superiores a R\$ 22 milhões nos últimos três anos.

A pasta afirmou ainda que a pintura dos pilares da passarela de pedestres teve função de proteção contra a corrosão até a realização da recuperação definitiva. Segundo a SIE, um anteprojeto para restauração de pontos estruturais das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos já foi concluído.

A secretaria informou que prepara a licitação para contratação da empresa responsável pelos estudos finais e pela execução das obras de recuperação. As imagens divulgadas correspondem à passarela de pedestres da Ponte Colombo Salles, que está interditada.

Ponte Anita Garibaldi é reaberta após manutenção emergencial

A Ponte Anita Garibaldi, na BR-101, em Laguna (SC), voltou a receber veículos após cerca de dez dias de interdição total para manutenção emergencial. A liberação ocorreu de forma gradual, com um esquema especial de tráfego para reduzir o peso sobre as extremidades da estrutura.

O trânsito passou a funcionar com as duas faixas liberadas, mas com canalização na parte central da ponte, mantendo uma das áreas em meia pista. A medida deve permanecer por até 60 dias, período em que equipes continuarão trabalhando no reforço das cordoalhas, feixes de cabos que apresentaram fissuras.

A circulação foi liberada para a maioria dos veículos, mas permanecem restrições para cargas excedentes com mais de 10 toneladas por eixo ou largura superior a 4 metros. Esses casos continuam dependendo de autorização especial de tráfego.

O problema que causou a interdição foi identificado em uma das cordoalhas da ponte. Até o momento, a causa do rompimento dos cabos ainda não foi confirmada. Engenheiros da concessionária Motiva trabalham com diferentes hipóteses e seguem realizando estudos e monitoramentos para identificar a origem da falha.

Um documento de 2022 já apontava problemas estruturais na Ponte

Anita Garibaldi. O relatório indicava falhas em partes do vão central e lateral, além do rompimento de quatro barras que ligavam a laje inferior aos blocos da estrutura. A concessionária afirma que as intervenções necessárias foram realizadas na época.

Neste ano, novos relatórios apontaram a necessidade de restrição temporária de carga e, posteriormente, identificaram o rompimento de cabos entre estruturas do vão central, levando à interdição emergencial iniciada em julho.

Segundo a concessionária, a ponte permanece segura para o tráfego dentro das condições estabelecidas. As equipes seguem atuando na manutenção e no acompanhamento técnico da estrutura enquanto investigam as causas do problema.

A concessionária também informou que continua buscando documentos técnicos da construção da ponte para auxiliar na avaliação das condições estruturais e obter uma análise mais completa sobre o comportamento da obra ao longo dos anos.

Com 2,8 quilômetros de extensão ao longo da BR-101, a Ponte Anita Garibaldi foi inaugurada em 2015 e é considerada um dos principais cartões-postais da cidade, além de um marco da engenharia por ser uma das maiores pontes estaiadas em curva do Brasil.



Pontes em SC entram em alerta após inspeções apontarem problemas estruturais

Levantamentos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) apontam que 11 pontes em rodovias federais de Santa Catarina estão classificadas em estado ruim ou crítico, levando o Ministério Público Federal (MPF) a acompanhar a situação. O caso da Ponte Anita Garibaldi, em Laguna, reforçou o debate sobre a importância da manutenção preventiva e do monitoramento constante das estruturas.

Na Grande Florianópolis, as pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos também aguardam obras definitivas em parte de suas estruturas. Especialistas destacam que o principal fator para garantir a segurança e aumentar a vida útil das pontes é a manutenção periódica, com inspeções capazes de identificar problemas antes que se agravem.

Entre os pontos avaliados estão fundações, pilares, ligações estruturais, pavimento e sistemas de drenagem. A infiltração de água é considerada uma das principais causas de deterioração do concreto, podendo acelerar processos de corrosão e desgaste.



Segundo o DNIT, as pontes federais de Santa Catarina permanecem seguras e não há risco iminente de colapso. O órgão afirma que a classificação como ruim ou crítica indica necessidade de acompanhamento e intervenções para preservar as estruturas.

As 11 pontes com problemas estão distribuídas por rodovias como BR-101, BR-158, BR-280, BR-470 e BR-477. O MPF acompanha os casos para definir prioridades e cobrar medidas de recuperação quando necessário.

Especialistas alertam que problemas em pontes estratégicas podem afetar a mobilidade e o transporte de cargas no estado. Por isso, investimentos em manutenção e planejamento são considerados fundamentais para evitar situações emergenciais e garantir a segurança dos usuários.



JUDICIÁRIO

O que muda na aposentadoria especial de motoristas após a decisão do STJ sobre atividade penosa

A recente decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ) sobre a aposentadoria especial de motoristas, cobradores de ônibus e caminhoneiros começa a produzir efeitos para trabalhadores do setor de transporte que buscam o reconhecimento de períodos especiais após 1995. Com a tese fixada no Tema 1.307, o exercício dessas atividades não garante automaticamente o direito ao benefício, mas poderá ser reconhecido como atividade especial quando houver comprovação, por perícia técnica individualizada, de exposição habitual e permanente a condições concretas de desgaste à saúde.

A principal mudança está na segurança jurídica. Desde a Lei nº 9.032/1995, o enquadramento especial por categoria profissional deixou de ser automático, exigindo a comprovação efetiva de condições prejudiciais à saúde ou à integridade física. Com o julgamento, o STJ consolidou

o entendimento de que a penosidade — caracterizada por intenso desgaste físico ou mental — também pode justificar o reconhecimento da atividade especial, desde que demonstrada no caso concreto.

Isso significa que motoristas, cobradores e caminhoneiros poderão buscar o reconhecimento do tempo especial mediante provas sobre a rotina de trabalho, jornadas prolongadas, exposição a ruídos, vibrações, calor, riscos de acidentes, estradas precárias, insegurança e outros fatores que comprometam a saúde. Segundo a advogada Carmem Bosquê, do escritório Bosquê & Grieco Advogados Associados, a decisão reconhece que determinadas atividades podem causar desgaste intenso mesmo sem a presença dos agentes insalubres tradicionalmente previstos na legislação, mas ressalta que cada caso dependerá de perícia técnica e análise individualizada.



Na prática, a decisão altera a forma como essas atividades serão analisadas pelo INSS. O reconhecimento da atividade especial pode permitir o acesso à aposentadoria especial após 25 anos de atividade, desde que cumpridos os demais requisitos legais. Para quem já contribuía antes da Reforma da Previdência de 2019, podem ser aplicadas as regras de transição. Já para os segurados sujeitos às regras permanentes, além dos 25 anos de atividade especial, é exigida idade mínima de 60 anos.

O tempo especial reconhecido

também pode beneficiar trabalhadores que não completaram os 25 anos exigidos para a aposentadoria especial. Para atividades exercidas antes da Reforma da Previdência, esse período pode ser convertido em tempo comum, aumentando o tempo total de contribuição. Para períodos posteriores a 2019, essa conversão deixou de ser permitida. Segundo a especialista, a decisão reforça a proteção aos trabalhadores expostos a condições que comprometem sua saúde e amplia a segurança jurídica para que a penosidade seja analisada de forma adequada.

Prefeito de São Paulo critica liberação de moto por aplicativo e diz que recorrerá da decisão judicial

O prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes (MDB), afirmou que vai recorrer da decisão judicial que determinou o credenciamento da Uber para operar o transporte de passageiros por motocicleta na capital paulista. Segundo ele, a medida poderá aumentar o número de acidentes graves envolvendo motociclistas.

Nunes criticou a decisão e afirmou que o Supremo Tribunal Federal (STF) não enfrentará as consequências das possíveis mortes e sequelas causadas por acidentes. O prefeito disse temer o aumento de casos de amputações e pessoas com deficiência permanente em razão da ampliação do serviço.

O prefeito argumentou que a Prefeitura de São Paulo criou uma regulamentação para o serviço dentro das atribuições do município, mas que parte das regras foi suspensa pelo STF. Para ele, decisões judiciais acabaram interferindo em uma política pública definida pela administração municipal.

Segundo Nunes, caso a decisão seja mantida, a cidade precisará reforçar a estrutura da rede pública de saúde para atender possíveis vítimas de acidentes envolvendo motocicletas utilizadas no transporte de passageiros.



Durante a manifestação, o prefeito voltou a defender que a modalidade representa um risco maior à segurança viária. Ele citou dados de mortes no trânsito e afirmou que 475 pessoas morreram em acidentes envolvendo motos na capital paulista no último ano.

Nunes também mencionou atendimentos realizados pelo Instituto Lucy Montoro e afirmou que uma parcela significativa dos pacientes atendidos pela instituição sofreu acidentes com motocicletas, incluindo casos de paraplegia e amputações.

A disputa entre a Prefeitura de São Paulo e as empresas de transporte por aplicativo começou após a criação de regras municipais para regulamentar o transporte de passageiros por motos. As plataformas questionaram algumas exigências, alegando que elas dificultavam a operação do serviço.

O ministro Alexandre de Moraes, do STF, suspendeu trechos da regulamentação municipal, entendendo que algumas exigências ultrapassavam a competência da prefeitura e criavam barreiras consideradas desproporcionais para a atividade.

Na sequência, a Justiça determinou que a Prefeitura de São Paulo autorizasse o credenciamento da Uber para operar o serviço em até 48 horas, sob pena de multa diária. A decisão considerou que a empresa já havia cumprido requisitos relacionados ao seguro obrigatório.

A Prefeitura informou que recorrerá da decisão. Enquanto o processo continua em discussão, o debate envolve diferentes visões sobre mobilidade urbana, liberdade econômica, segurança viária e os impactos do aumento da circulação de motocicletas nas cidades.

LEGISLATIVO



Estepe fino pode acabar nos carros novos? Projeto quer proibir modelo temporário

Um projeto de lei em análise na Câmara dos Deputados pretende proibir a venda de veículos novos equipados com estepe temporário, conhecido como “estepe fino” ou “donut”. O PL 1.396/2026 determina que os automóveis saiam de fábrica com roda e pneu de especificações equivalentes às originais, incluindo dimensões, capacidade de carga, índice de velocidade e compatibilidade técnica. A proposta se aplica a carros de passeio, SUVs, picapes, utilitários e veículos comerciais leves.

Segundo o autor do projeto, deputado Pastor Gil (PL-MA), o estepe temporário pode comprometer a segurança por possuir menor largura, área de contato com o solo e limitação de velocidade, alterando características como estabilidade, frenagem, tração e distribuição de carga do veículo.

O tema, no entanto, divide opiniões. Os esteques temporários foram desenvolvidos para uso emergencial e por curtas distâncias, permitindo que o motorista chegue até um local de reparo desde que respeite as orientações do fabricante. As montadoras adotam esse modelo por reduzir o peso do veículo, aumentar o espaço no porta-malas e contribuir para a eficiência energética.

Na justificativa da proposta, o parlamentar argumenta que as condições das rodovias brasileiras, com longos trechos sem assistência, tornam o estepe temporário menos adequado para a realidade do país, especialmente em viagens de longa distância.

Caso o projeto seja aprovado, fabricantes, importadores e comerciantes que descumprirem a regra poderão ser penalizados com multa, suspensão da comercialização do modelo irregular, obrigação de substituir gratuitamente o estepe e responsabilização com base no Código de Defesa do Consumidor. A ausência de um estepe convencional também poderá ser considerada vício do produto.

O PL 1.396/2026 ainda será analisado pelas comissões da Câmara dos Deputados antes de seguir para votação. Até que seja aprovado pelo Congresso e sancionado, continuam valendo as regras atuais para a comercialização de veículos equipados com estepe temporário.

Comissão aprova projeto que pode acabar com pontos na CNH por infração na Zona Azul

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou um projeto que retira os cinco pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para motoristas que estacionarem de forma irregular em vagas de estacionamento rotativo pago, conhecidas como Zona Azul. A proposta também impede a remoção do veículo nesses casos, mas mantém a multa prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Atualmente, estacionar em desacordo com as regras da Zona Azul é considerado infração grave, sujeita à multa de R\$ 195,23, cinco pontos na CNH e remoção do veículo. Caso o projeto seja aprovado em todas as etapas, apenas a multa continuará sendo aplicada.

A mudança será válida exclusivamente para infrações relacionadas ao estacionamento rotativo pago. As penalidades para quem estacionar em vagas reservadas a idosos, pessoas com deficiência, ambulâncias, táxis e outras áreas especiais permanecem inalteradas.

O relator da proposta argumenta que a punição atual é desproporcional, já que o sistema de pontuação deve priorizar infrações que representem maior risco à segurança viária. Segundo ele, a medida também pode beneficiar



motoristas profissionais, mais expostos ao acúmulo de pontos na habilitação.

Apesar da aprovação na comissão, a proposta ainda não altera a legislação. O texto seguirá para análise da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e, se aprovado, ainda precisará passar pelo Senado Federal e pela sanção presidencial.

Até que todo o processo legislativo seja concluído, continuam valendo as regras atuais do CTB, com aplicação de multa, cinco pontos na CNH e possibilidade de remoção do veículo para quem descumprir as normas da Zona Azul.

Projeto cria cadastro nacional para bicicletas elétricas

Um projeto de lei em análise na Câmara dos Deputados propõe a criação do Registro Nacional de Bicicletas Elétricas (RENABE), um cadastro obrigatório para bicicletas elétricas que circulem em vias públicas. A proposta prevê a identificação individual dos veículos, mas deixa claro que eles continuarão dispensados de licenciamento anual, emplacamento e emissão do Certificado de Registro

e Licenciamento de Veículo (CRLV).

O objetivo é facilitar a identificação dos proprietários, auxiliar na recuperação de bicicletas furtadas ou roubadas, apoiar a fiscalização e permitir a responsabilização em casos de acidentes. O cadastro reunirá informações como dados do proprietário, características da bicicleta, número de série, histórico de transferências e registros de furto ou recuperação.

O projeto também determina que as bicicletas elétricas tenham uma identificação individual, que poderá ser feita por meio de selo, dispositivo eletrônico ou tecnologia equivalente, conforme regulamentação futura do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A transferência de propriedade também deverá ser comunicada ao cadastro.

Caso a proposta seja aprovada, circular com bicicleta elétrica sem o cadastro ou a identificação obrigatória poderá ser considerada infração média, com aplicação de multa e, em determinadas situações, retenção do veículo até a regularização.

Fabricantes, importadores e comerciantes deverão fornecer aos compradores as informações necessárias para realizar o cadastramento. Proprietários de bicicletas adquiridas antes da entrada em vigor da futura lei terão prazo de 12 meses para efetuar o registro.

O projeto ainda aguarda o início da tramitação nas comissões da Câmara dos Deputados. Se aprovado pelo Congresso e sancionado, o Poder Executivo terá 180 dias para regulamentar o funcionamento do RENABE e definir os procedimentos para cadastro e identificação das bicicletas elétricas.



8 mitos sobre o trânsito que ainda enganam muitos motoristas

Muitas informações sobre as regras de trânsito são repetidas há anos, mas nem todas estão de acordo com a legislação brasileira. Acreditar nesses mitos pode levar a infrações, aumentar o risco de acidentes e comprometer a segurança de motoristas, passageiros e pedestres.

Um dos equívocos mais comuns é acreditar que o sinal amarelo do semáforo serve para acelerar e atravessar o cruzamento. Na verdade, a luz amarela funciona como um alerta de que o sinal será fechado e o motorista deve parar, sempre que isso puder ser feito com segurança.

Outro mito bastante conhecido é o de que dirigir descalço gera multa. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) não proíbe essa prática. O que a legislação veta é o uso de calçados que possam comprometer o acionamento dos pedais, como chinelos soltos e tamancos.

Também é falso que exista uma “margem de tolerância” para excesso de velocidade. O desconto aplicado pelos radares é apenas uma margem técnica prevista para compensar possíveis variações dos equipamentos, e não uma autorização para ultrapassar o limite permitido.

Muita gente acredita ainda que quem bate na traseira de outro veículo é sempre o culpado. Embora isso ocorra na maioria dos casos, cada acidente é analisado individualmente, levando em consideração fatores como freadas bruscas, manobras inesperadas e outras circunstâncias.

Outro erro frequente é imaginar que ligar o pisca-alerta permite estacionar ou parar em qualquer lugar. O equipamento serve apenas para sinalizar situações de emergência e não autoriza o descumprimento das regras de parada



e estacionamento.

No caso das motocicletas, a circulação entre os veículos é permitida apenas em determinadas situações e deve ocorrer com velocidade compatível e segurança. Da mesma forma, possuir CNH não significa estar autorizado a dirigir qualquer veículo, já que cada categoria de habilitação possui regras e exigências específicas.

Também é incorreto afirmar que todos os acidentes acontecem apenas por imprudência. Além do comporta-

mento dos condutores, fatores como infraestrutura das vias, sinalização, condições climáticas, falhas mecânicas, fadiga e distração também influenciam na ocorrência dos sinistros.

Conhecer a legislação de trânsito e buscar informações em fontes confiáveis é fundamental para evitar multas, reduzir riscos e contribuir para um trânsito mais seguro. Informações corretas ajudam os motoristas a tomar decisões mais conscientes e podem fazer a diferença na prevenção de acidentes.

Autopropelido, bicicleta elétrica ou ciclomotor? Entenda as diferenças e as regras

O crescimento da mobilidade elétrica nas cidades brasileiras aumentou a presença de veículos como bicicletas elétricas, autopropelidos e ciclomotores nas ruas. Apesar da popularização, ainda existem dúvidas sobre as diferenças entre essas categorias e as regras de circulação aplicáveis a cada uma delas.

A Resolução Contran nº 996/2023 estabeleceu critérios técnicos para diferenciar esses veículos, considerando fatores como potência, velocidade máxima e características construtivas. Essas defini-

ções determinam onde cada modelo pode circular e quais exigências legais devem ser cumpridas.

Os veículos autopropelidos são destinados principalmente a deslocamentos urbanos de curta distância. Eles possuem acelerador, potência máxima de até 1.000 watts, velocidade limitada a 32 km/h e distância entre eixos de até 1,30 metro, oferecendo praticidade para quem busca uma alternativa ao transporte tradicional.

As bicicletas elétricas possuem como principal característica o sistema de pedal assistido, no

qual o motor auxilia o ciclista durante a pedalada. Alguns modelos contam com acelerador, mas seguem voltados para deslocamentos urbanos e combinam conforto com menor esforço físico.

Já os ciclomotores possuem regras diferentes e se aproximam mais das motocicletas. Dependendo das características do veículo, podem exigir habilitação, registro, emplacamento e cumprimento de normas específicas de circulação.

A regulamentação do Contran trouxe mais segurança jurídica para fabricantes, consumidores e órgãos de fiscalização ao estabelecer parâmetros claros para cada categoria. Entre os critérios estão limites de potência, velocidade e dimensões, além de regras específicas de uso.

Para especialistas do setor, conhecer essas diferenças é fundamental antes da compra. A escolha do veículo adequado depende da finalidade de uso, do tipo de deslocamento realizado e das exigências legais relacionadas ao modelo.

A expansão da micromobilidade acompanha a busca por alternativas que reduzam custos, tempo de deslocamento e a dependência dos automóveis em trajetos urbanos. Bicycletas elétricas e autopropelidos têm ganhado espaço principalmente em cidades com infraestrutura voltada à mobilidade ativa.

Com a evolução da mobilidade elétrica, a tendência é que a regulamentação contribua para uma convivência mais segura entre diferentes usuários das vias, deixando mais claros os direitos, deveres e limites de cada tipo de veículo.



Semáforos inteligentes ajudam a reduzir trânsito em São Paulo

Os semáforos inteligentes vêm sendo usados como uma ferramenta para melhorar a mobilidade urbana em grandes cidades. Em São Paulo, a tecnologia já foi implantada em 1.677 cruzamentos e, segundo a Prefeitura, ajudou a reduzir em 12,16% os índices de lentidão nas regiões atendidas, além de aumentar em 5,72% a capacidade de circulação de veículos.

Diferentemente dos semáforos tradicionais, que seguem tempos fixos de abertura e fechamento, o sistema inteligente ajusta os ciclos em tempo real conforme o volume de veículos em cada via. A proposta é reduzir filas, evitar esperas desnecessárias e tornar os deslocamentos mais eficientes.

O sistema utilizado na capital paulista é o SCATS (Sydney Coordinated Adaptive Traffic System), tecnologia que monitora continuamente o comportamento do trânsito. Sensores instalados nos cruzamentos identificam o fluxo de veículos e



permitem alterações automáticas nos tempos dos sinais.

Quando uma determinada avenida apresenta maior movimento, o semáforo pode permanecer aberto por mais tempo para liberar o tráfego. Já vias com menor demanda podem ter o tempo reduzido, evitando que os motoristas fiquem parados sem necessidade.

Além do funcionamento automático, equipes da Companhia

de Engenharia de Tráfego (CET) acompanham a operação em tempo real. Em situações como acidentes, manifestações, interdições ou falhas nos equipamentos, os operadores podem fazer ajustes imediatos para melhorar a circulação e a segurança.

Segundo a Prefeitura, os resultados mais expressivos foram registrados nas zonas Sudeste e Leste da cidade, onde houve aumento de 12,05% na capacidade de circulação

e redução de 26,04% na lentidão. Alguns corredores apresentaram quedas ainda maiores nos congestionamentos.

A modernização dos cruzamentos continua em andamento. A meta da Prefeitura de São Paulo é alcançar 2.583 semáforos inteligentes em toda a cidade, com investimento previsto de R\$ 725,5 milhões para ampliar a tecnologia.

O uso de sistemas inteligentes de controle de trânsito acompanha uma tendência mundial de tornar as cidades mais eficientes. Ao analisar o movimento das vias em tempo real, a tecnologia permite respostas mais rápidas aos problemas que afetam a mobilidade.

Embora não elimine os congestionamentos, o sistema representa uma evolução na gestão do trânsito urbano, permitindo que as decisões sejam tomadas com base em dados e que os recursos disponíveis sejam utilizados de forma mais eficiente para melhorar os deslocamentos.

Professor da USP explica como frenagem automática pode aumentar a segurança no trânsito

Uma tecnologia desenvolvida no Brasil promete reforçar a segurança dos veículos e reduzir acidentes causados por distrações ao volante. O sistema de frenagem automática de emergência utiliza radar e câmera para identificar obstáculos à frente do veículo e acionar os freios quando há risco de colisão e o motorista não reage a tempo.

Conhecida internacionalmente como Automatic Emergency Braking (AEB), a tecnologia faz parte dos Sistemas Avançados de Assistência ao Motorista (ADAS), recursos eletrônicos criados para auxiliar a condução e reduzir acidentes provocados por falhas humanas.

Segundo o professor Marcelo Augusto Leal Alves, da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), a frenagem automática

representa um avanço na evolução da segurança veicular e já é utilizada em diversos países, principalmente na Europa.

O funcionamento do sistema ocorre por meio da combinação de radar e câmera. Enquanto o radar calcula a distância e a velocidade dos objetos à frente, a câmera identifica possíveis obstáculos, como veículos, pedestres ou elementos na pista. Com essas informações, o sistema avalia o risco e pode acionar os freios automaticamente.

A tecnologia atua principalmente em situações de distração, como quando o motorista não percebe que o veículo à frente reduziu a velocidade ou parou. Além de evitar colisões traseiras, o recurso também pode ajudar a impedir atropelamentos e impactos contra obstáculos inesp-



rados.

No Brasil, a expectativa é que a frenagem automática passe a equipar os veículos fabricados no país a partir de 1º de janeiro de 2029, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). O recurso integra uma tendência mundial de ampliação dos sistemas eletrônicos de segurança.

O desenvolvimento nacional é realizado pelo Senai Park de Suape, em Pernambuco, em parceria com universidades e montadoras, com o objetivo de criar uma solução brasileira e reduzir a dependência de tecnologias importadas.

Apesar do avanço, especialistas destacam que a tecnologia não substitui a responsabilidade do motorista. O sistema funciona como uma camada extra de proteção, mas a atenção, o respeito às regras de trânsito e a condução segura continuam sendo fundamentais.

Com a evolução da eletrônica embarcada, equipamentos antes disponíveis apenas em veículos de categorias mais sofisticadas começam a chegar a um número maior de usuários. A expectativa é que essas tecnologias contribuam para reduzir acidentes e tornar o trânsito brasileiro mais seguro.

CARTAS



LEI SECA

Concordo plenamente com o editorial ao afirmar que a Lei Seca representa uma das maiores conquistas da segurança no trânsito brasileiro. No entanto, depois de 18 anos, fica um questionamento: por que ainda não conseguimos promover a mudança cultural esperada? Se tantas pessoas continuam insistindo em beber e dirigir, é porque ainda falhamos em construir uma verdadeira consciência coletiva sobre o valor da vida.

Emerson Prado – Campo Grande/MS

MOTOS

Como bem destacou o presidente, é difícil entender como o governo incentiva a circulação de mais motocicletas justamente quando os índices de mortes entre motociclistas seguem tão elevados. Medidas com forte apelo popular não podem ignorar a segurança. Facilitar o crédito sem investir na proteção desses trabalhadores é uma conta que pode custar muitas vidas.

Silvana Golveia – Brasília/DF

HUMANIZAR

O artigo do Dr. Dirceu acerta ao lembrar que o trânsito é, antes de tudo, um espaço de convivência entre pessoas, e não apenas de circulação de veículos. Humanizar a educação para o trânsito é investir em empatia, respeito e responsabilidade compartilhada. Só quando enxergarmos vidas, e não apenas automóveis, conseguiremos transformar nossas ruas em ambientes verdadeiramente seguros.

Júlia Rodrigues – Rio de Janeiro/RJ

HISTÓRIA

Parabenizo o Dr. José Roberto Dias por resgatar um capítulo tão importante da história da segurança no trânsito brasileira. O artigo mostra que, quando há vontade política, educação, fiscalização e mobilização da sociedade caminham juntas, é possível salvar vidas. Talvez o maior ensinamento seja que precisamos recuperar esse espírito de compromisso coletivo, em vez de tratar a violência no trânsito como um problema inevitável.

Simone da Roza – São Paulo/SP

MORRO DOS CAVALOS

Tomara que, desta vez, os anúncios saiam do papel. Santa Catarina já ouviu muitas promessas sobre o Morro dos Cavalos, enquanto os congestionamentos e os riscos continuam fazendo parte da rotina. A população tem motivos para desconfiar e só voltará a acreditar quando as máquinas estiverem trabalhando e as obras avançando de verdade.

Felipe Gimenez – Palhoça/SC

CORTA-PIPA

Espero que esse projeto seja aprovado o quanto antes. A antenna corta-pipa é um equipamento simples, de baixo custo e capaz de evitar acidentes graves e até mortes provocadas por linhas com cerol e linha chilena. Quando uma medida salva vidas com tão pouco investimento, ela merece todo o apoio da sociedade.

Jean Carlos – Porto Alegre/RS

ALERTA

Muita gente ainda acredita que ligar o pisca-alerta “autoriza” uma parada irregular, quando, na verdade, a infração continua existindo. Esclarecimentos como a matéria do Jornal O Monatran de Junho ajudam a combater mitos do trânsito e contribuem para uma convivência mais segura e organizada.

Mércia Schmidt – Joinville/SC

FLORIANÓPOLIS

O Espaço Livre retrata bem uma realidade que os moradores de Florianópolis enfrentam há décadas: todos reconhecem os problemas, mas as soluções sempre demoram a sair do papel. É lamentável perceber que o crescimento da cidade avançou muito mais rápido do que os investimentos em mobilidade. Cada ano de atraso torna as obras mais caras, mais complexas e o trânsito ainda mais difícil para quem vive e trabalha na Capital.

Thomaz Maciel – Florianópolis/SC

PRF

A PRF merece reconhecimento pelo excelente trabalho que vem desenvolvendo em Santa Catarina. A inauguração da pista educativa em São José demonstra que a instituição entende que a segurança no trânsito não depende apenas de fiscalização, mas também de educação e prevenção. Investir na conscientização de crianças e adolescentes é plantar hoje as sementes de um trânsito mais seguro e humano no futuro.

Eloá Calixto – São José/SC

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 232. Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação do documento.

ESPAÇO LIVRE

*PAULO BURITI



Trânsito mata mais do que muita guerra e o Brasil ainda chama isso de acidente

Mais de 6 mil mortes em rodovias federais em 2025. Mais de 72 mil sinistros em um único ano. O Brasil segue figurando entre os países com maior índice de mortalidade no trânsito do mundo. Quando olhamos para realidades como as do Japão, da Suécia e da Noruega, que reduziram suas mortes nas estradas em cerca de 50%, uma pergunta fica no ar: o que eles enxergam que nós ainda nos recusamos a ver?

A resposta, por mais incômoda que seja, passa por uma escolha simples: esses países decidiram que morrer no trânsito não é normal. Nós ainda achamos que é.

Existe uma ideia enraizada na nossa sociedade de que tragédias no trânsito são meras fatalidades, algo que sempre aconteceu, sempre vai acontecer e que só nos resta lamentar. Essa mentalidade é um dos maiores obstáculos para a prevenção. Quando normalizamos o absurdo, deixamos de cobrar soluções.

Criar o Dia Nacional de Mobilização em Memória das Vítimas de Trânsito é um gesto simbólico importante, mas símbolos sem atitude perdem o sentido rapidamente. O Brasil não precisa de mais uma data no calendário; precisa de uma mudança real de postura.

Dirigir alcoolizado, usar o celular ao volante ou realizar ultrapassagens proibidas já são condutas previstas e punidas pela legislação brasileira. O verdadeiro problema é que boa parte dos infratores acredita que dificilmente será fiscalizada. Nossa legislação não é fraca. O que falta é fiscalização

consistente, capaz de transformar comportamento em vez de apenas punir quem foi flagrado ocasionalmente.

Os países que conseguiram reduzir drasticamente as mortes no trânsito não criaram leis revolucionárias. Eles tornaram a fiscalização inevitável, utilizando tecnologia para ampliar a capacidade de prevenção e tornar a gestão do trânsito mais inteligente.

Hoje, sistemas equipados com inteligência artificial conseguem identificar em tempo real comportamentos de risco como uso do celular ao volante, mudanças bruscas de faixa, distrações, excesso de velocidade e outras condutas perigosas. A lógica é simples: agir antes da tragédia, e não apenas contabilizar suas consequências.

Essa evolução também chegou à gestão de frotas. Soluções modernas de videotelemetria permitem acompanhar não apenas o veículo, mas o comportamento do condutor e as condições da operação. O resultado é mais controle, mais segurança e uma redução significativa de acidentes, perdas operacionais e interrupções logísticas.

Entre as principais causas de acidentes graves nas rodovias brasileiras está uma das mais negligenciadas: a fadiga. Motoristas submetidos a jornadas excessivas frequentemente enfrentam longos períodos ao volante sob pressão por produtividade e prazos cada vez mais apertados. Embora a legislação determine períodos obrigatórios de descanso, a realidade das estradas mostra que o esgotamento ainda faz parte da rotina de muitos

profissionais do transporte.

Quando um veículo de carga ou um ônibus se envolve em um acidente provocado por sonolência, dificilmente estamos diante de uma fatalidade. Na maioria das vezes, existe uma falha de gestão por trás da ocorrência. O descanso não pode ser tratado como obstáculo à operação, mas como um dos pilares da segurança viária.

A tecnologia já oferece respostas para esse problema. Sistemas de visão computacional e videotelemetria conseguem identificar sinais de fadiga, distração e perda de atenção por meio da análise do comportamento do motorista, emitindo alertas em tempo real antes que o risco se transforme em acidente. Fechamento prolongado dos olhos, movimentos repetitivos da cabeça, bocejos frequentes e mudanças no padrão de condução são alguns dos sinais que podem ser detectados por essas ferramentas.

As soluções existem, apresentam resultados e já são utilizadas por empresas comprometidas com a segurança viária. O desafio é ampliar sua adoção e aproximar o conhecimento técnico do setor privado das políticas públicas de trânsito. Empresas que conseguem reduzir acidentes por meio da prevenção ainda são pouco aproveitadas na construção de estratégias públicas de segurança.

Não faz sentido manter soluções capazes de prevenir acidentes restritas a uma parcela do mercado enquanto milhares de vidas continuam sendo perdidas todos os anos nas estradas brasileiras.

Cada morte no trânsito tem uma causa identificável: uma decisão adiada, uma fiscalização insuficiente ou uma medida preventiva que deixou de ser adotada. Não estamos falando de azar. Estamos falando de escolhas.

O Brasil já possui dados, tecnologia e legislação para enfrentar esse problema. Falta tratá-lo como o que realmente é: uma emergência de saúde pública. Planos, datas e campanhas de conscientização só salvam vidas quando se transformam em ações concretas.

Enquanto a mudança permanecer apenas no discurso, continuaremos assistindo ao crescimento de números que poderiam estar diminuindo. E mais famílias continuarão aprendendo sobre segurança viária da forma mais dolorosa possível.



* Paulo Buriti é gerente corporativo da Corpvs, empresa especializada em soluções de monitoramento e segurança patrimonial.

Presidente do Monatran visita Delegacia da PRF em São José e reforça parceria em defesa da educação para o trânsito

O presidente do Monatran – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, realizou, no dia 22 de julho, uma visita institucional à Delegacia da Polícia Rodoviária Federal (PRF) em São José (SC), onde foi recebido pelo então chefe da unidade, policial rodoviário federal Leandro Andrade do Nascimento.

Durante o encontro, foram debatidos temas relacionados à segurança viária, à educação para o trânsito e aos desafios enfrentados pela Polícia Rodoviária Federal na missão de preservar vidas nas rodovias brasileiras. A visita também marcou a apresentação do policial Daniel Catunda, que assumiu a chefia da delegacia, dando continuidade ao trabalho desenvolvido por Leandro Andrade.

Um dos momentos mais significativos da agenda foi a visita à Pista de Educação para o Trânsito PRF Romeu da Rosa, inaugurada recentemente e criada para atender crianças e adolescentes por meio de atividades educativas voltadas à formação de cidadãos mais conscientes e responsáveis no trânsito.

Para o presidente do Monatran, iniciativas como essa repre-



sentam o caminho mais eficiente para transformar a realidade da segurança viária no país.

“Projetos como esta pista educativa reforçam uma convicção que o Monatran compartilha com a Polícia Rodoviária Federal: investir na formação das novas gerações é o caminho mais eficaz para reduzir acidentes e preservar vidas. Educar crianças hoje é construir um trânsito mais humano e seguro amanhã.”

Segundo Roberto Bentes, a expectativa é de que milhares de estudantes sejam atendidos nos próximos anos, tornando o espaço um importante legado para Santa Catarina e para toda a sociedade.

Durante a visita, o presidente

também fez questão de reconhecer o trabalho desempenhado pelos policiais rodoviários federais, destacando o comprometimento da corporação mesmo diante das limitações enfrentadas.

“A Polícia Rodoviária Federal presta um serviço de enorme relevância para o Brasil. Sabemos que há muitos anos a instituição enfrenta desafios relacionados ao efetivo e à disponibilidade de recursos, mas isso nunca impediu que seus profissionais atuassem com dedicação, competência e espírito de missão. Nosso reconhecimento e nossa solidariedade a todos os policiais que diariamente trabalham para proteger vidas nas rodovias brasileiras.”

Roberto Bentes ressaltou ainda a importância de valorizar, ainda em vida, a história do policial rodoviário federal Romeu da Rosa, homenageado com o nome da pista educativa, como forma de reconhecer sua dedicação à corporação e sua contribuição para a educação e a segurança no trânsito.

Há quase três décadas, o Monatran atua na promoção de um trânsito mais humano e seguro por meio da educação, da conscientização e da mobilização da sociedade. Para a entidade, fortalecer parcerias com instituições como a Polícia Rodoviária Federal é fundamental para ampliar ações preventivas e disseminar uma cultura de respeito às leis de trânsito, responsabilidade e preservação da vida.

Ao final da visita, Roberto Bentes agradeceu a calorosa recepção do chefe da delegacia, Leandro Andrade do Nascimento, e dos demais policiais rodoviários federais que o receberam na unidade, desejando sucesso à futura gestão da delegacia e reafirmando o compromisso do Monatran em seguir apoiando iniciativas que coloquem a educação como principal ferramenta para salvar vidas no trânsito.



Daniel Catunda, segundo da dir. p/ esq., assumiu a chefia da delegacia, dando continuidade ao trabalho desenvolvido por Leandro Andrade.



Leandro Andrade do Nascimento, até então chefe da Delegacia da PRF, com o Roberto Bentes de Sá, Presidente do MONATRAN.