

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



O Trânsito Pede Socorro  
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Transporte Público: Prioridade  
e Desenvolvimento

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



VAMOS  
VIAJAR!

PÁGINA 7

Ranking das  
infrações mais  
cometidas no Brasil  
em 2025  
(até agora!)

PÁGINA 16

# O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JUNHO 2025 - ANO 16 - Nº 186

## TRANSPORTE PÚBLICO: Prioridade e Desenvolvimento



COPENHAGUE



SEUL



SINGAPURA



VANCOUVER

Enquanto o mundo olha para soluções integradas - combinando trens urbanos, VLTs, metrô de superfície, transporte marítimo e até veículos autônomos de última geração - o Brasil continua patinando na lama de modelos falidos. Poderíamos ter transporte marítimo rápido, modais sobre trilhos? Sim. Mas falta coragem política, visão de longo prazo e, sobretudo, independência dos poderes públicos em relação a grupos que lucram com o caos. As soluções estão aí, visíveis em cidades como Vancouver, Copenhague, Singapura e Seul, que integraram mobilidade com desenvolvimento urbano inteligente. (José Roberto Dias - *Conselheiro do Monatran - Página 5*).

Representante especial da ONU visita  
Brasil para promover campanha global por  
mais segurança no trânsito

PÁGINA 8

Estados falham no envio de dados de  
sinistros à Senatran e comprometem  
políticas de segurança no trânsito

PÁGINA 4

**KOERICH**  
Gente Boa. Gente Nossa.

**USE O CINTO DE SEGURANÇA.**



CIRCULAÇÃO  
EXCLUSIVA DE  
BICICLETAS



PROIBIDO  
ESTACIONAR



PROIBIDO  
TRÂNSITO DE  
PEDESTRES

## EDITORIAL

# 17 anos da Lei Seca: Um compromisso coletivo

**E**m 19 de junho de 2025, a chamada Lei Seca completou 17 anos de existência. Criada com o objetivo de coibir a perigosa combinação entre álcool e direção, essa legislação representou um divisor de águas na história da segurança viária no Brasil. Ao estabelecer a tolerância zero para o consumo de álcool por motoristas, ela não apenas endureceu punições, mas também iniciou uma profunda transformação cultural na relação do brasileiro com o trânsito.

Antes da sua promulgação, muitos ainda viam como normal o hábito de consumir bebidas alcoólicas e, em seguida, pegar o volante. A mudança proposta pela lei foi mais do que legal: foi ética e comportamental. A partir dela, o país passou a discutir com mais seriedade o tema da responsabilidade no trânsito — algo essencial para salvar vidas.

Desde que entrou em vigor, a Lei Seca impulsionou avanços importantes, especialmente no que diz respeito à fiscalização. O uso de provas complementares ao bafômetro, como vídeos, testemunhos e sinais de

embriaguez, fortaleceu o combate à impunidade. Além disso, as multas mais severas e a possibilidade de suspensão da carteira de habilitação passaram a sinalizar com mais clareza a gravidade do ato de beber e dirigir.

No entanto, o rigor da lei precisa ser acompanhado por uma fiscalização efetiva. Em muitos locais do país, ainda há falhas nessa aplicação, o que compromete os resultados esperados. A presença do poder público nas ruas e estradas é fundamental para garantir que a legislação cumpra seu papel preventivo e punitivo.

Após a entrada em vigor da Lei Seca, o Brasil registrou uma redução significativa nas mortes no trânsito relacionadas ao consumo de álcool. Apesar disso, os números ainda são alarmantes. O comportamento de beber e dirigir segue presente no cotidiano de muitos brasileiros, especialmente em regiões onde faltam ações educativas permanentes e fiscalização constante.

Esse cenário reforça que, mesmo após 17 anos, a luta por um trânsito mais humano

e seguro está longe de terminar. Precisamos continuar fortalecendo uma cultura de paz, empatia e responsabilidade. E uma das frentes mais promissoras na construção de um novo comportamento no trânsito é a educação.

De qualquer maneira, a Lei Seca continua sendo uma das mais relevantes políticas de segurança viária no Brasil. Seu mérito vai além de punir condutas perigosas: ela inspira uma reflexão coletiva sobre o tipo de sociedade que queremos construir, onde cada vida importa e onde o respeito às regras de trânsito se traduz em cuidado com o outro.

Por mais que tenhamos avançado, ainda há muito a ser feito. A redução de sinistros, o fortalecimento da fiscalização, a ampliação das campanhas educativas e o envolvimento da sociedade como um todo são tarefas que exigem compromisso constante. Um trânsito mais seguro não depende apenas de leis, mas de atitudes diárias em favor da vida.

Nenhuma morte no trânsito é aceitável. A mudança começa por cada um de nós.

## NOTAS E FLAGRANTES

### GOLPE PATROCINADO

Os criminosos têm recorrido a estratégias sofisticadas para atrair vítimas. Uma delas é o patrocínio de sites falsos em mecanismos de busca como o Google.

Ao pesquisar por termos como “pagar licenciamento” ou “IPVA”, o usuário pode se deparar com links patrocinados que direcionam para páginas fraudulentas. Os golpistas utilizam endereços semelhantes aos órgãos competentes, com pequenas diferenças que, na correria do dia a dia, podem passar despercebidas. Por isso, verifique se o domínio é de fato o oficial do governo e confira o nome do receptor na hora do pagamento — deve ser o Detran ou o Governo do Estado em questão, nunca uma pessoa física ou empresa privada.



Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



### CAMINHÃO ZÍPER

Enquanto motoristas ao redor do mundo ainda enfrentam a hora do rush com cones improvisados e agentes de trânsito, cidades chinesas como Pequim e Shenzhen vem adotando uma solução bem mais sofisticada. Um vídeo que viralizou nas redes sociais neste mês de junho mostra o funcionamento do chamado “caminhão zíper”, um veículo que adiciona e move barreiras de concreto para criar uma faixa extra na direção com maior fluxo.

# 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](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

#### DIRETORIA EXECUTIVA:

##### Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

##### Diretores:

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

##### Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anuniação

##### 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.



## O Trânsito Pede Socorro – e o Funset Está Sendo Sequestrado

**É** inaceitável que, em um país onde cerca de 30 mil pessoas perdem a vida todos os anos em acidentes de trânsito, bilhões de reais destinados especificamente à segurança viária estejam sendo sistematicamente subutilizados. O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), criado com a missão de financiar ações que salvam vidas, permanece amplamente negligenciado pelo poder público. A recente análise da Confederação Nacional do Transporte (CNT) não apenas confirma essa negligência, como revela o tamanho da tragédia orçamentária: de tudo que foi autorizado ao Funset entre 2005 e 2024, menos de 22% foi efetivamente investido no trânsito.

Essa é uma realidade inaceitável — e perigosa.

O que está em jogo aqui não são apenas números frios, mas vidas humanas. Menos investimento em sinalização e engenharia de tráfego se traduz em ruas mal desenhadas, cruzamentos perigosos e ausência de orientações básicas para motoristas e pedestres. A falta de campanhas educativas contribui para o comportamento imprudente de muitos condutores e para a vulnerabilidade dos mais frágeis no trânsito. É um efeito cascata, previsível e, o que é pior, evitável.

O Funset não sofre apenas com o contingenciamento crônico de seus recursos, uma prática que fere a própria finalidade do fundo. Ele também é alvo de tentativas recorrentes de desvio de função por parte de deputados e senadores: projetos de lei surgem a todo momento propondo o uso desses recursos para finalidades diversas, como o apoio a causas sociais que, embora legítimas e necessárias, não têm qualquer relação com a segurança viária. É como se, diante de um incêndio, desviassemos a água dos hidrantes para lavar calçadas. A boa intenção não compensa o erro estratégico.

A legislação é clara: o Funset foi criado para melhorar o

trânsito brasileiro, ponto. Os recursos que o alimentam vêm diretamente das multas aplicadas a quem infringe leis de trânsito, ou seja, são verbas que deveriam voltar à sociedade em forma de prevenção, fiscalização, engenharia e educação. É, portanto, um ciclo de responsabilidade pública: quem erra no trânsito contribui para ações que evitem novos erros e, principalmente, novas tragédias.

Desviar ou reter esses recursos é quebrar esse ciclo — e condenar mais pessoas à morte nas estradas e ruas.

O cenário é ainda mais alarmante quando observamos a infraestrutura precária de muitas vias brasileiras, a ausência de fiscalização em áreas críticas e a baixa renovação da frota circulante, ainda repleta de veículos inseguros. Tudo isso poderia estar sendo mitigado com o uso pleno do Funset. Em vez disso, o fundo é tratado como um cofre acessório do orçamento geral, sendo drenado por interesses que ignoram a emergência real e constante representada pelo trânsito.

Não se trata aqui de ignorar outras necessidades sociais, mas de exigir coerência e respeito ao propósito de uma política pública que, se bem gerida, poderia estar salvando milhares de vidas todos os anos.

O Brasil precisa urgentemente encarar o trânsito como uma questão de saúde pública. E, para isso, é essencial garantir que os recursos disponíveis cheguem onde são mais necessários. O contingenciamento do Funset deve ser proibido, e qualquer tentativa de desvio de suas verbas deve ser combatida com firmeza.

Enquanto isso não acontecer, o país continuará falhando em sua missão mais básica: proteger a vida de seus cidadãos nas ruas e estradas.

É hora de parar de enxugar gelo e começar a investir onde realmente importa. O trânsito brasileiro pede socorro — e os recursos já existem. Basta vontade política para usá-los corretamente.

### ESTRANGEIRAS

Nos últimos meses, tem se tornado cada vez mais comum a circulação de matérias com títulos alarmistas sobre supostas “novas placas de trânsito” que estariam entrando em vigor no Brasil. Muitas vezes, essas reportagens utilizam imagens de sinalizações adotadas em outros países, mas que não fazem parte do sistema de sinalização viária brasileiro. Embora o conteúdo do texto, em alguns casos, esclareça que a sinalização não se aplica ao Brasil, o impacto já foi causado: muitos leitores não passam do título e acabam propagando desinformação.



## Estados falham no envio de dados de sinistros à Senatran e comprometem políticas de segurança no trânsito

Para enfrentar o alto número de mortes e sinistros no trânsito brasileiro, não basta apenas intensificar a fiscalização ou investir em infraestrutura. O primeiro passo é ter acesso a dados atualizados, confiáveis e sistematicamente organizados. E é justamente nesse ponto que boa parte dos estados ainda está falhando.

Segundo o mais recente ranking divulgado pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), 10 unidades da Federação estão em atraso no envio das informações ao Registro Nacional de Estatísticas e Sinistros de Trânsito (Renaest) — ferramenta essencial para orientar as políticas públicas de segurança viária no país.

A atualização dos dados é responsabilidade de cada Departamento Estadual de Trânsito (Detran) e outros órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal. Essas informações são fundamentais para mapear as ocorrências, identificar padrões e planejar ações específicas, baseadas em evidências.

De acordo com o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, a eficiência das políticas públicas está diretamente ligada à qualidade dos dados disponíveis. “Com dados consistentes e atualizados, decisões importantes passam a se basear em informações reais e atuais. Isso aumenta a efetividade das ações e auxilia na execução das políticas públicas, com impactos diretos na redução de sinistros e de óbitos no trânsito”, destacou.

### Paraíba e Mato Grosso do Sul: exemplos de compromisso com a segurança viária

Entre os 17 estados que vêm mantendo o Renaest atualizado nos últimos três meses, destacam-se Paraíba e Mato Grosso do Sul. Ambos aparecem no topo do ranking de pontualidade divulgado pela Senatran. A presença constante desses estados na lista dos que mais se comprometem com o envio de dados demonstra que é possível manter uma cultura de gestão que se oriente por informação, mesmo com as limitações orçamentárias e estruturais que muitos órgãos enfrentam.

Conforme especialistas, essa regularidade no envio permite que as autoridades locais avaliem com mais agilidade os efeitos de medidas como campanhas educativas, alterações na malha viária, fiscalização eletrônica ou mudanças legislativas.

### Rio Grande do Norte: três anos sem atualizar dados

Na outra ponta do ranking de dados da Senatran, o Rio Grande do Norte chama a atenção de forma negativa: o estado está há 36 meses — ou três anos — sem enviar dados ao sistema nacional. A omissão compromete não apenas o planejamento local, mas também enfraquece o panorama nacional das estatísticas de trânsito. Além do Rio Grande do Norte, outros nove estados também constam como inadimplentes no envio dos dados ao Renaest.

A Senatran ainda não divulgou a lista exata dos entes em atraso em detalhes. No entanto, a autarquia informa que o objetivo da divulgação periódica do ranking é justamente estimular a regularização por parte dos órgãos estaduais.

### Renaest: a base de dados que conecta o Brasil

Lançado como parte da estratégia nacional de segurança no trânsito, o Renaest é integrado a outras bases fundamentais do sistema nacional, como o Renavam (Registro Nacional de Veículos Automotores), o Renach (Registro Nacional de Condutores Habilitados) e o Renainf (Registro Nacional de Infrações). Essa interconexão permite cruzamentos de dados mais precisos e análises mais aprofundadas sobre o comportamento do trânsito brasileiro.

Desde 2024, o sistema passou a contar com uma versão digital em fase de testes, com o objetivo de facilitar o processo de envio e padronização das informações pelos estados.



### Falta de dados enviados à Senatran compromete toda a política pública

A ausência de informações atualizadas no Renaest não afeta apenas estatísticas. Sem dados reais sobre a ocorrência de sinistros, as campanhas de conscientização ficam desorientadas. Além disso, a aplicação de recursos perde efetividade e o planejamento de intervenções viárias se baseia em estimativas — e não em fatos. Isso também compromete metas estabelecidas em pactos como o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). Ele depende de indicadores confiáveis para medir avanços.

A Senatran reitera que continuará publicando trimestralmente o ranking de envio de dados. O objetivo é incentivar a regularização e promover maior transparência no setor. Para os especialistas em mobilidade e segurança viária, essa cobrança é essencial para que o Brasil avance na construção de um trânsito mais seguro, baseado em decisões técnicas e não em achismos.

## É fake: colisão entre carro e moto não é atropelamento, esclarece Senatran

Voltou a circular nas redes sociais, neste mês, uma mensagem falsa que afirma que qualquer acidente entre um carro e uma moto seria automaticamente classificado como atropelamento, e não como colisão. O conteúdo, compartilhado em diversas postagens idênticas no Facebook, é enganoso e foi desmentido por autoridades de trânsito.

**O que diz a mensagem falsa?** A publicação viral atribui o texto ao extinto Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) e faz um alerta incorreto: “Se você bater em uma moto, ou uma moto bater em seu carro, não será uma simples colisão de trânsito. Você é enquadrado no art. 303 do CTB. (...) Abalroamento em moto não é colisão. É atropelamento!”

A postagem ainda recomenda fazer boletim de ocorrência e menciona que motociclistas, especialmente mototaxistas, costumam exigir indenização por danos e lucros cessantes.

**Por que a alegação é falsa?** Apesar de a recomendação de registrar boletim de ocorrência ser válida, a ideia de que toda batida com moto configura atropelamento não tem respaldo legal nem técnico. A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) esclarece que não há qual-

quer fundamento legal ou técnico para classificar um acidente entre carro e motocicleta como atropelamento.

A distinção está prevista na norma ABNT NBR 10.697, que define:

**Colisão:** impacto entre dois veículos (ambos em movimento, ou um em movimento e outro parado);

**Atropelamento:** impacto de um veículo contra uma pessoa ou animal. “Portanto, quando há impacto entre um carro e uma motocicleta, o correto é caracterizar o evento como colisão, não como atropelamento”, explica a Senatran.

Essa mesma desinformação circula nas redes pelo



menos desde 2012.

**O que diz o Código de Trânsito Brasileiro (CTB)?** A publicação cita de forma indevida o Artigo 303 do CTB, que trata de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor. No entanto, a Senatran esclarece que o enquadramento nesse artigo não é automático — só ocorre se houver a constatação de lesão corporal causada por imprudência, negligência ou imperícia. A apuração é responsabilidade da autoridade policial.

**O que fazer em caso de colisão com moto?** A Senatran orienta que, em qualquer tipo de sinistro com possível vítima, o condutor:

- Preste socorro imediato;
- Acione o Samu (192) ou o Corpo de Bombeiros (193);
- Registre um boletim de ocorrência.

Essas obrigações estão previstas no Artigo 176 do CTB, e é possível considerar o descumprimento infração gravíssima, além de configurar crime, conforme o Artigo 304 do CTB. Conforme o órgão, mesmo que a vítima recuse atendimento, o condutor deve acionar os serviços de emergência e permanecer no local até a chegada da autoridade de trânsito, sempre que possível. Isso vale inclusive para casos em que não há feridos aparentes.



JOSÉ ROBERTO DIAS\*

## Transporte Público: Prioridade e Desenvolvimento

**H**á um Brasil que se move - e outro que insiste em parar. As ruas das cidades brasileiras já não suportam o peso de tanta omissão, mediocridade e interesses cruzados. Há décadas, o transporte público no Brasil virou sinônimo de atraso, desconforto e, em muitos casos, de negócios suspeitos que financiam campanhas eleitorais, mantêm oligarquias locais e alimentam esquemas onde o passageiro é apenas um detalhe.

O caso recente do Texas, onde parlamentares tentam barrar investimentos em transporte público por trilhos, serve de alerta. Mas, ao contrário do que muitos imaginam, o problema deles não é tão distante do nosso. A resistência a soluções modernas de mobilidade, seja por ideologia, seja por pura miopia administrativa, também faz morada aqui. Em Florianópolis, por exemplo, continuamos reféns de um sistema baseado quase exclusivamente em ônibus, com linhas tortuosas, terminais saturados e uma frota que não acompanha as demandas da população.

Poderíamos ter transporte marítimo rápido? Poderíamos. Já foi estudado? Foi. Avançou? Não. Poderíamos ter modais sobre trilhos? Sim. Mas falta coragem política, visão de longo prazo e, sobretudo, independência dos poderes públicos em relação a grupos que lucram com o caos.

Enquanto o mundo olha para soluções integradas - combinando trens urbanos, VLTs, metrô

**TRANSPORTE  
PÚBLICO:  
ROMPER COM  
O ATRASO  
ANTES QUE O  
CAOS NOS ENGULA**

de superfície, transporte marítimo e até veículos autônomos de última geração - o Brasil continua patinando na lama de modelos falidos.

As soluções estão aí, visíveis em cidades como Vancouver, Copenhague, Singapura e Seul, que integraram mobilidade com desenvolvimento urbano inteligente. E não, isso não é luxo de países ricos. Bogotá e Medellín, na vizinha Colômbia, enfrentaram desafios semelhantes aos nossos e romperam o ciclo da incompetência com planejamento e ousadia.

Chegou a hora de debater transporte público não como um custo, mas como um investimento estratégico em desenvolvimento econômico, inclusão social e qualidade de vida. Transporte público eficiente atrai investimentos, dinamiza o comércio, reduz a desigualdade no acesso ao trabalho, à saúde e à educação, além de impactar diretamente nos índices de segurança no trânsito, um dos maiores flagelos brasileiros.

Não podemos permitir que a velha política continue decidindo como - e se - o cidadão pode se deslocar. Precisamos de um novo pacto pela mobilidade: transparente, eficiente, multimodal e tecnologicamente atualizado. Uma cidade que não garante transporte digno aos seus habitantes é uma cidade que escolhe o colapso.

As eleições de 2026 se aproximam. É o momento de exigir dos candidatos mais que promessas vagas. Perguntemos: qual o plano deles para o transporte público? Terão coragem de romper com o cartel do atraso? Ou continuarão vendendo soluções de século passado para problemas que já entraram no século XXI?

O futuro da mobilidade urbana no Brasil não pode mais ser adiado. Ou ousamos agora - ou continuaremos presos no congestionamento político, moral e asfáltico que nos paralisa todos os dias.

\* 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.

Enquanto o mundo olha para soluções integradas - combinando trens urbanos, VLTs, metrô de superfície, transporte marítimo e até veículos autônomos de última geração - o Brasil continua patinando na lama de modelos falidos. Poderíamos ter transporte marítimo rápido, modais sobre trilhos? Sim. Mas falta coragem política, visão de longo prazo e, sobretudo, independência dos poderes públicos em relação a grupos que lucram com o caos. As soluções estão aí, visíveis em cidades como Vancouver, Copenhague, Singapura e Seul, que integraram

## ANDTech reúne DETRANs de todo o país e especialistas do setor para debater inovação no trânsito

Nos dias 4 e 5 de junho, a Associação Nacional dos Detrans (AND) realizou a primeira edição da **ANDTech – Tecnologias que Conectam**, um dos maiores encontros nacionais voltados à inovação nos serviços de trânsito. O evento, que aconteceu no Distrito Anhembi, em São Paulo, contou com a correalização do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran-SP).

A ANDTech reuniu representantes dos 27 Departamentos Estaduais de Trânsito, autoridades públicas, especialistas do setor e empresas de tecnologia para discutir soluções digitais voltadas à modernização e eficiência dos serviços públicos de trânsito no Brasil.

Com foco em inteligência artificial, automação, análise de dados e cidades inteligentes, a proposta do encontro foi impulsionar a digitalização de processos, fortalecer a integração entre os órgãos estaduais e fomentar um ambiente colaborativo para a troca de experiências e boas práticas.

“Muito mais que um encontro, a ANDTech teve como objetivo aproximar a sociedade de soluções

tecnológicas que tornam o trânsito mais seguro, eficiente e inteligente. Foi uma oportunidade estratégica para impulsionar a transformação digital no setor público e incentivar parcerias que tragam soluções concretas para os serviços prestados ao cidadão”, destacou Givaldo Vieira, presidente da AND.

A programação contou com painéis temáticos, exposições tecnológicas, demonstrações práticas, espaços de networking e debates sobre o futuro da mobilidade urbana. Entre os destaques esteve a palestra de abertura com o advogado e especialista em inteligência artificial Ronaldo Lemos, que abordou o tema “IA aplicada aos desafios dos DETRANs”.

Também participaram nomes como Paula Aluani (Google), Ale Fu e Allan Costa, em uma agenda que incluiu temas como:

- Tendências e desafios da transformação digital no setor público
- Mobilidade humana na era da IA
- Soluções inovadoras para o setor de veículos
- Uso de dados e tecnologia na segurança viária



- Atendimento com IA conversacional
- Governo digital e eficiência no setor público
- Pedágio Free Flow e novas tecnologias de mobilidade

“A ANDTech foi um espaço sem precedentes para fomentar a troca de ideias e experiências entre gestores públicos, especialistas em tecnologia e autoridades de trânsito. Temos a chance real de revolucionar a gestão do trânsito no Brasil”, avaliou Eduardo Aggio, presidente do Detran-SP.

A Prodesp – empresa de tecnologia do Governo do Estado de São Paulo – também marcou presença no evento. Responsável pelo desenvolvimento e pela operacionalização das soluções digitais do DETRAN-SP, a

Companhia apresentou iniciativas que vêm impulsionando a transformação digital dos serviços públicos de trânsito no estado. Um dos destaques foi a **Transferência Digital de Veículos (TDV)**, que permite a realização de todo o processo de transferência de propriedade de forma 100% digital, em menos de cinco minutos, diretamente pelo celular.

### Pré-evento técnico e Fórum de Tecnologia

No dia anterior à abertura oficial, ocorreu um Fórum Técnico voltado à tecnologia, exclusivo para as equipes dos Detrans. As palestras abordaram temas como digitalização de serviços, segurança da informação, LGPD e o papel da inovação nos fóruns de trânsito.

## Presidente Lula veta exigência de exame toxicológico na primeira habilitação

Foi publicada no último dia 27 de junho, no Diário Oficial da União a Lei nº 15.153/2025, a 50ª norma legal que modifica o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Entre os pontos aprovados, estão a possibilidade de transferência eletrônica de propriedade de veículos e a destinação de recursos de multas para custear a habilitação de condutores de baixa renda.

No entanto, um dos trechos mais polêmicos do projeto de lei foi vetado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva: a exigência do exame toxicológico na primeira habilitação para todas as categorias.

A proposta vetada pretendia alterar o artigo 148-A do CTB, que atualmente obriga o exame toxicológico apenas para condutores das categorias C, D e E, ou seja, motoristas que dirigem caminhões, ônibus e veículos de transporte de carga ou passageiros.

Com o veto, não será exigido exame toxicológico para quem pretende obter a primeira CNH nas categorias A e B, voltadas a motocicletas e automóveis de passeio. A justificativa oficial para o veto ainda não foi divulgada, mas a medida vinha sendo duramente criticada por especialistas e entidades ligadas ao setor de trânsito e saúde pública, além do Ministério dos Transportes que tinha sugerido o veto.

Para o especialista em legislação de trânsito Julyver



Modesto de Araújo, o veto presidencial ao trecho que ampliava a exigência do exame toxicológico é relevante e merece destaque. “Foi vetada a alteração no artigo 148-A, que pretendia exigir o exame toxicológico para obtenção da primeira habilitação. Ainda há possibilidade de derrubada do veto pelo Congresso Nacional”, explicou Julyver.

Segundo ele, a ampliação da obrigatoriedade era considerada excessiva e tecnicamente controversa, já que o exame toxicológico de larga janela de detecção (com análise de amostras de cabelo ou pelos) tem custo elevado e não se mostra proporcional ao risco oferecido por candidatos que ainda sequer possuem autorização para dirigir.

### Transferência digital e CNH Social com verba de multas

A nova lei, sancionada parcialmente, traz mudanças importantes para o cotidiano dos motoristas. O artigo 123 do CTB foi alterado para permitir a transferência de propriedade de veículos por meio totalmente eletrônico, sem necessidade de procedimentos presenciais, desde que respeitadas algumas condições, como o uso de assinaturas eletrônicas qualificadas.

Outro avanço é a permissão legal para que o dinheiro arrecadado com multas de trânsito seja usado para financiar o processo de habilitação de candidatos de baixa renda, medida que oficializa a chamada “CNH Social” como política pública permanente. A regra vale para pessoas inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico) e abrange todas as taxas e despesas do processo de habilitação, conforme previsto no artigo 320 do CTB.

### Vigência da nova lei

Embora a publicação tenha ocorrido no dia 27 de junho, a nova legislação entra em vigor apenas em 11 de agosto de 2025, conforme a regra geral da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro. Isso se deve ao veto ao artigo 3º do projeto, que previa vigência imediata.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*



## VAMOS VIAJAR!

Férias, Viagens e Feriadões Precisam Ser Bem Curtidos.  
Cuidados importantes na direção veicular nesse período:



1. **Alimentação:** Para dirigir faça refeições leves, preferindo legumes, verduras e frutas. Evite frituras, gorduras, refrigerantes e condimentos, isto produz distensão abdominal, flatulência, torpor e sonolência.
2. **Sono:** Durma pelo menos 08 (oito) horas noturnas imediatamente antes do início da sua viagem. Lembre-se que fadiga e sono são fatores comuns para a ocorrência do sinistro. Ao dirigir, sentiu sono, pare em local seguro e durma o quanto necessário.
3. **Horário:** A viagem deve ser iniciada pela manhã, logo após o acordar, nunca à noite após trabalho.
4. **Cinto de Segurança:** Observe uso do cinto de segurança tanto no banco dianteiro como no traseiro.
5. **Cadeirinha:** Veja o assento de segurança para criança.
6. **Objetos, Bolsas:** Não deixe nenhum objeto solto.
7. **Airbag:** Não fique muito próximo do ponto indicado do airbag.
8. **Mal tempo:** Pare em local seguro em caso de chuva, neblina.
9. **Tempo na Direção:** Recomenda-se que a cada 02 (duas) horas de direção veicular seja necessária uma pausa de 15 (quinze) minutos, quando o motorista deve deixar o veículo e fazer uma caminhada ao redor do mesmo e alongamentos, sempre em local seguro. Passageiros devem fazer o mesmo. Não recomendamos que se dirija por mais de 06 (seis) horas por dia. Após, devemos dormir de 07 a 08 (oito) horas para cada nova jornada de 06 (seis) horas.
10. **Sobrecarga do Veículo:** Conduza apenas o número máximo de pessoas permitido para o seu veículo. Cuidado com a carga, não exagere, distribua de maneira regular, não deixe nada solto dentro do veículo. Qualquer objeto solto pode produzir lesão em alguém. O excesso de peso poderá ser causa de sinistro.
11. **Combustível:** Se você está com a carga máxima do veículo, não encha totalmente o tanque de combustível. Assim você aumenta o peso, aumenta o consumo e fica susceptível a sinistro. Pare no caminho coloque um pouco mais de combustível quando for necessário.
12. **Animais:** Cuidado com animais de estimação soltos no interior do veículo. Mantenha-os no banco traseiro, dentro de uma gaiola ou com coleira e sinto próprio com supervisão de um adulto. A movimentação do animal pode gerar problemas para o motorista.
13. **Álcool e Drogas:** Da mesma forma, ambos levam inicialmente a euforia e logo depressão, redução dos reflexos, perda do medo e consequências graves.
14. **Cigarro e Telefone Celular:** São condições inseguras na direção veicular. O cigarro gera problemas respiratórios para os passageiros. A brasa ao cair sobre o motorista, certamente irá ocasionar sinistro. O telefone celular tira a atenção, concentração, diminui os reflexos e propicia o sinistro.
15. **Inspeção do Veículo:** A inspeção do veículo é necessária antes e durante a viagem. A máquina, pneus, suspensão, freios, lanternas, faróis etc., devem estar em perfeitas condições e sempre revisados nas paradas.
16. **Ar-Condicionado:** Faça manutenção e higienização dos filtros e canaletas. Este é um equipamento que pode jogar no interior do veículo microrganismos que irão produzir as doenças respiratórias. As crianças, gestantes e idosos são mais susceptíveis.
17. **Cuidado com Medicamentos:** Alguns medicamentos são capazes de apresentar efeitos colaterais produzindo sono, torpor, reduzindo reflexos etc. Isto gera sinistros.
18. **Hidratação:** Com excesso de calor, mantenha todos bem hidratados e o ambiente bem ventilado.
19. **Necessidade Fisiológica:** Procure parar em locais em que o banheiro tenha boa higienização. Lembre-se que os animais ficam estressados e que também necessitam de pausa para alimentação, ingerir líquidos e para as necessidades fisiológicas.
20. **Pressa:** Quem dirige de férias não pode ter pressa. A pressa é fator indutor de sinistro. Se notar que isto está acontecendo com você, pare, salte, ande, faça alongamento, respire e acalme – se. É muito comum essa pressa surgir quando já estamos bem próximo do nosso destino, e é aí, que surge o sinistro. Brequê e vá devagar. Deixe os passageiros reclamarem que está custando a chegar. Todos precisam chegar e bem.
21. **Calor:** Pode produzir além do desconforto, sinais e sintomas como hipotensão, tonteiras, palidez cutânea, sudorese, intermação (aumento excessivo da temperatura do corpo), insolação (por exposição aos raios solares), convulsão e morte.

Lembre-se, temos outras férias, feriadões, viagens que precisamos aproveitar.

“Vá e Volte”

“Boa viagem”.

\* 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.

## REPRESENTANTE ESPECIAL DA ONU visita Brasil para promover campanha global por mais segurança no trânsito

O Brasil está entre os protagonistas de uma nova mobilização global em favor da segurança viária. No dia 27 de junho, o enviado especial do secretário-geral da Organização das Nações Unidas (ONU) para a Segurança no Trânsito, Jean Todt, esteve no país para impulsionar a campanha mundial #MakeASafetyStatement — traduzida como “Faça da Segurança uma Marca”.

A ação é parte de uma missão oficial pela América Latina, com eventos programados também no México, Guatemala, Panamá e Colômbia.

O objetivo é claro: chamar atenção para o alto número de mortes no trânsito e incentivar ações efetivas que garantam mais segurança nas ruas e estradas do continente.

### Um problema que ultrapassa fronteiras

De acordo com dados da ONU, cerca de 1,19 milhão de pessoas morrem anualmente em acidentes de trânsito em todo o mundo. Esse número impressionante equivale, por exemplo, à população total de uma cidade como Campinas (SP). Só nas Américas, foram mais de 145 mil vidas perdidas em 2021, representando 12% das mortes globais no trânsito naquele ano. A situação é particularmente grave na América Latina, onde a taxa média de mortalidade no trânsito é de 15,7 por 100 mil habitantes. Os mais vulneráveis são os pedestres, ciclistas e motociclistas — que juntos correspondem a 61% das vítimas fatais nas vias da região.

### Campanha foca em ações concretas e urgentes

Durante sua visita, Jean Todt se reuniu com representantes de governos, setor privado, organismos internacionais e sociedade civil. A mensagem central da campanha é a urgência de implementar políticas públicas eficazes e sustentáveis de segurança no trânsito.

Conforme Todt, a elevada mortalidade nas vias não é fruto do acaso, e sim da ausência de medidas básicas de prevenção. “É uma loucura perdermos mais de um milhão de vidas por ano por algo que sabemos como evitar. Isso precisa acabar”, diz.

Além da perda irreparável de vidas, os sinistros de trânsito impõem um custo econômico altíssimo: segundo estimativas da ONU, eles representam cerca de 5% do Produto Interno Bruto (PIB) global. No



contexto das Américas, esse impacto varia entre 3% e 6% do PIB, conforme dados do Banco Mundial.

No Brasil, iniciativas como o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e diversas leis de trânsito buscam reverter o cenário preocupante. Entre as medidas já previstas estão:

- Obrigatoriedade do uso de capacete para motociclistas;
- Sistemas de retenção adequados para crianças;
- Limitação da velocidade em vias urbanas e rodovias;
- Combate à direção sob influência de álcool e drogas;
- Proibição do uso do celular ao volante.

No entanto, ainda há lacunas importantes, especialmente quanto à fiscalização da velocidade e ao uso do cinto de segurança no banco traseiro, que continuam sendo negligenciados por muitos condutores e passageiros.

Um relatório da Bloomberg Philanthropies revelou que mais de 25 mil vidas poderiam ser salvas e cerca de 170 mil ferimentos graves evitados até 2030 se as normas de trânsito fossem efetivamente aplicadas em países-chave da região — incluindo o Brasil.

### Replanejar a mobilidade é essencial

De acordo com a ONU, repensar a mobilidade urbana é um passo indispensável para o desenvolvimento sustentável nas cidades latino-americanas, uma das regi-

ões mais urbanizadas do mundo. Entre as soluções apontadas estão:

- Reforço na fiscalização e aplicação das leis de trânsito;
- Educação para o trânsito, desde a infância;
- Melhoria na infraestrutura viária, incluindo sinalização, iluminação e pavimentação;
- Investimento em transporte público de qualidade;
- Ampliação de ciclovias e calçadas acessíveis, especialmente ao redor de escolas; Aprimoramento no atendimento pós-acidente, com socorro rápido e eficiente.

### Compromisso político e social da ONU com a segurança no trânsito

A mobilização promovida por Jean Todt enfatiza que nenhuma política de segurança viária será eficaz sem o engajamento das lideranças políticas e a alocação adequada de recursos. É preciso transformar o discurso em ação, com metas claras, financiamento robusto e participação ativa da sociedade.

Com essa campanha, a ONU busca fortalecer o compromisso global com a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2021-2030), cuja meta é reduzir pela metade o número de mortes e lesões no trânsito até o fim da década.

O Brasil, ao receber o enviado especial da ONU, tem a chance de renovar seu protagonismo nesse tema urgente e de interesse coletivo. A segurança viária não pode mais esperar.

## CAE autoriza empréstimo para obras da Beira-Mar de São José (SC)

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) aprovou, no dia 17 de junho, a autorização para a contratação de empréstimo de US\$ 43 milhões pelo município de São José, em Santa Catarina, com o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata), com garantia da União (Mensagem 20/2025).

O projeto de resolução recebeu parecer favorável do senador Esperidião Amin (PP-SC). A matéria segue agora para análise do Plenário do Senado, com pedido de urgência aprovado pelo colegiado.

Os recursos destinam-se ao financiamento parcial da Programa de Implantação da Avenida Beira-Mar do município. É prevista contrapartida do município de US\$ 10 milhões, somando custo total de US\$ 54 milhões. O programa tem ações estruturantes em mobilidade urbana e desenvolvimento econômico e social, por meio da implantação da avenida Beira-Mar e de equipamentos comunitários.

Segundo Esperidião Amin, essa é a terceira etapa da ligação continental da cidade, que integra a Grande Florianópolis e faz divisa com a capital



catarinense.

“O total do programa compreende US\$ 47 milhões para estudos e obras; US\$ 2 milhões para desapropriações e realocações. O gerenciamento total do programa são US\$ 4 milhões, e a administração pelo próprio Fonplata, US\$ 300 mil. O projeto está muito bem instruído”, disse o senador. (Fonte: Agência Senado)



## Acordo garante licenciamento da Marina da Beira-Mar Norte em Florianópolis pelo IMA

A Justiça Federal aprovou oficialmente o acordo com o Ministério Público Federal (MPF) que autoriza a continuidade do licenciamento da Marina da Beira-Mar Norte, em Florianópolis, pelo Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina (IMA/SC).

Durante audiência realizada no dia 13 de junho, na 6ª Vara Federal da Capital, o MPF encaminhou à administração municipal um pedido de esclarecimentos sobre alguns pontos do processo de licenciamento ambiental, mas reconheceu que a competência para o licenciamento é do órgão estadual.

A Prefeitura de Florianópolis (PMF) apresentou uma petição em resposta aos questionamentos, manifestando interesse em avançar para uma solução consensual. A administração municipal se comprometeu a atender às exigências do IMA e aos itens indicados pelo MPF no processo.

O MPF concordou em fazer alterações na minuta apresentada pela PMF e propôs um acordo de conciliação, aceito pela prefeitura, o que viabiliza a retomada do licenciamento de forma considerada segura.

Segundo a prefeitura, o município responderá às

questões técnicas levantadas pelo MPF e pelo IMA.

O IMA terá prazo de dez dias para responder aos questionamentos técnicos feitos pelo MPF.

### O que diz o IMA/SC

Em nota, o órgão ambiental afirmou que responderá aos questionamentos técnicos levantados pelo MPF, relacionados ao processo de licenciamento ambiental, e que, paralelamente, dará continuidade à avaliação do processo. Para isso, encaminhará à Prefeitura Municipal e à consultoria ambiental responsável pelo projeto a solicitação de complementações técnicas necessárias ao prosseguimento da análise.

O órgão ressaltou ainda que não há um cronograma definitivo para a conclusão do licenciamento, uma vez que o andamento depende diretamente da entrega e da qualidade técnica dos documentos complementares apresentados pelo solicitante da licença.

A homologação desta sexta-feira foi presidida pelo juiz Marcelo Krás Borges. O ato contou com a presença do procurador da República Walmor Alves Moreira, representando o MPF, do prefeito de Florianópolis, Topázio Neto, além de representantes das partes en-

volvidas e da comunidade.

### Leia a nota na íntegra

“O Instituto do Meio Ambiente (IMA) responderá aos questionamentos técnicos levantados pelo Ministério Público Federal (MPF) relacionados ao processo de licenciamento ambiental, e paralelamente, dará continuidade à avaliação do processo, encaminhando à Prefeitura Municipal e à consultoria ambiental responsável pelo projeto solicitação de complementações técnicas necessárias para o prosseguimento da análise.

Continua depois da publicidade

Após o recebimento dessas complementações, a equipe técnica do IMA realizará uma nova avaliação do processo. Ressalta-se que ainda não há um cronograma definitivo para a conclusão do licenciamento, visto que o andamento depende diretamente da entrega e da qualidade técnica dos documentos complementares apresentados pelo solicitante da licença.

Assim que toda a documentação estiver completa, o IMA dará seguimento às próximas etapas, observando os prazos legais previstos para cada fase do licenciamento”.





## JUDICIÁRIO

### Justiça manda soltar cantor de forró preso por acidente de trânsito

O cantor Lenno Ferreira, vocalista da banda Desejo de Menina, foi solto no dia 3 de junho, em João Pessoa, na Paraíba. Ele havia sido preso no dia 1º de junho após um show na cidade. Ele é suspeito de homicídio culposo e embriaguez ao volante.

A Justiça determinou pagamento de fiança no valor de R\$ 40 mil e suspendeu o direito do cantor de dirigir veículo automotor. O artista também terá de manter atualizados seu endereço e os dados de contato telefônico.

Na decisão revogou a prisão preventiva, o juiz Tomás Cavalcanti Nunes Amorim afirmou que “os indícios de autoria e materialidade do delito de homicídio culposo na direção de veículo automotor restam suficientemente demonstrados pela prova colhida”, mas destacou que “os fundamentos que justificaram a decretação da prisão preventiva não mais subsistem com a mesma força persuasiva diante do panorama probatório atual”.

“No caso concreto, o lapso temporal transcorrido desde a decretação da medida constritiva –aproximadamente um mês– impões a necessária revisão dos fundamentos que ensejaram a prisão preventiva.”

Segundo a defesa, Lenno permaneceu no local do acidente até a chegada do socorro e das autoridades policiais no dia do acidente. De acordo com a nota, o laudo técnico da Polícia Rodoviária Federal confirma que o cantor não apresentava sinais de embriaguez.

#### O acidente

O acidente ocorreu no dia 5 de maio e provocou a morte de Thiara Silva Freire, de 33 anos, na cidade de Santa Maria de Boa Vista, em Pernambuco. Outras sete pessoas ficaram feridas.

Na ocasião, o vocalista conduzia um carro de luxo e atingiu uma van que transportava passageiros na BR 428.



### Motorista embriagado que provocou acidente de trânsito é condenado a 16 anos de prisão

Um homem acusado de provocar duas mortes no trânsito ao dirigir embriagado foi condenado em júri realizado na comarca de Ponte Serrada no último mês de maio. A sentença determinou 16 anos de reclusão em regime fechado pelas mortes, mais seis meses de detenção em regime aberto por ter fugido do local. Uma das vítimas era caroneiro do réu e a outra era motorista do carro atingido.

O acidente aconteceu na BR-282, em Ponte Serrada, na madrugada de 17 de maio de 2019.

De acordo com a denúncia, o réu e o caroneiro estavam em uma confraternização de amigos e depois foram a uma casa noturna. Na sequência, quando transitava pela rodovia, o réu colidiu em alta velocidade com o veículo cujo motorista, com 20 anos de idade, pretendia cruzar a BR. Com o impacto, a vítima foi ejetada do carro. O caroneiro do acusado, com 30 anos de idade, também foi arremessado para fora do veículo, pelo teto solar. Ele foi encontrado já sem vida a 130 metros do local da batida.

O réu teve negado o direito de recorrer em liberdade, com expedição do mandado de prisão ao término da sessão (Autos n. 0000740-92.2019.8.24.0051).



### Terceira Câmara Cível mantém sentença de indenização em caso de acidente de trânsito

A Terceira Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Amazonas negou provimento a recurso de duas empresas contra sentença que julgou parcialmente procedente ação de indenização por danos morais e estéticos, condenando as rés ao pagamento de danos morais e estéticos à condutora vítima em acidente de trânsito envolvendo as requeridas.

A decisão foi por unanimidade, no Processo n.º 0603993-21.2017.8.04.0001, de relatoria do desembargador João Simões, mantendo-se na íntegra a decisão de 1.º Grau. No recurso, o magistrado analisou questões como legitimidade passiva, possibilidade de cumulação de danos morais e estéticos e adequação dos valores fixados na condenação.

Em seu voto, o relator destaca que a legitimidade passiva da Amazonas Energia S. A. se confirma pela presença de funcionários da empresa no local do acidente, devidamente uniformizados, sem que a recorrente tenha apresentado contrato de prestação de serviços (com a outra apelante, a Control Construção Ltda.) que pudesse afastar sua responsabilidade.

Quanto ao acúmulo de indenizações por danos morais e estéticos, esse é possível, seguindo-se a súmula 387 do Superior Tribunal de Justiça, quando ambos decorrem de um mesmo fato e possuem naturezas distintas. “No caso, além das sequelas físicas permanentes, restou demonstrado o abalo psicológico sofrido pela vítima, configurando dano moral autônomo”, afirma o desembargador João Simões.

Os valores definidos para indenização por danos morais (R\$ 20 mil) e estéticos (R\$ 8 mil) também foram mantidos, por estarem em conformidade com os parâmetros jurisprudenciais, considerando a gravidade da lesão, as consequências para a vítima e os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, conforme consta no voto do relator.

“Importa rememorar o contexto do dano aqui sofrido, no qual a empresa, por meio de seus funcionários, deu causa ao acidente de carro que, além das sequelas físicas sofridas pela apelante, acarretou uma série de limitações, gastos, tratamentos e idas a hospitais, os quais, importa destacar, foram solitariamente suportados pela recorrida”, afirma trecho do voto.

No processo em 1.º grau, a decisão cita laudo que apontou como causa do acidente o procedimento do condutor do veículo dirigido pelos prepostos das empresas requeridas, por transposição irregular em cruzamento, sem observar o veículo que vinha pela direita e que tinha a preferência; este parecer está de acordo com outras provas do processo e com o Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 29, inciso III.

## LEGISLATIVO



## PL propõe cassação definitiva da CNH de motoristas condenados por crimes sexuais contra passageiros

A Câmara dos Deputados analisa um projeto de lei que pode representar uma mudança expressiva na responsabilização de motoristas profissionais envolvidos em crimes de natureza sexual. Apresentado pelo deputado Marcos Tavares (PDT/RJ), o Projeto de Lei 2349/2025 propõe a cassação definitiva da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de condutores condenados, com trânsito em julgado, por crimes sexuais como assédio sexual ou estupro cometidos no exercício da atividade de transporte de passageiros.

Se aprovada, a nova lei acrescentará o artigo 263, inciso V, ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), tornando expressa a penalidade de cassação definitiva da habilitação nos casos de condenação penal por crimes contra a dignidade sexual.

A proposta vale para motoristas de aplicativos, táxis, mototáxis, transporte escolar e serviços similares, abrangendo tanto profissionais formais quanto autônomos ou informais.

Conforme a justificativa do projeto, a proposta responde a um problema crescente e preocupante. Dados da Agência Pública em parceria com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP) indicam que, entre janeiro de 2021 e dezembro de 2023, houve o registro de mais de 2.500 ocorrências formais de crimes sexuais cometidos por motoristas de aplicativo — número que especialistas consideram subnotificado.

Os dados confirmam o que muitas usuárias desses serviços já sabem: há uma vulnerabilidade estrutural no modelo atual que permite que agressores, mesmo após a condenação, voltem a exercer a função de condutor.

Para o autor do projeto, impedir o retorno desses indivíduos ao volante de veículos que transportam pessoas é uma questão de justiça, segurança pública e proteção de direitos humanos.

Agora, cabe ao Congresso Nacional decidir se o transporte público e privado de passageiros será, de fato, um espaço mais seguro — livre de abusadores e resguardado pela legislação.

## CNH gratuita para jovens de baixa renda: projeto de lei cria o Programa em todo o país

O acesso à primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH) poderá se tornar gratuito para jovens e pessoas de baixa renda em todo o Brasil, de acordo com o Projeto de Lei 1877/2025. Ele foi apresentado pelo deputado federal Duarte Jr. (PSB-MA), e institui o Programa Nacional de Incentivo à Habilitação de Jovens e Pessoas de Baixa Renda – EducaHabilita.

O objetivo do EducaHabilita é oferecer, de forma totalmente gratuita, a formação e qualificação de condutores para a obtenção da primeira CNH nas categorias A, B ou AB. Ou seja, incluindo exames médicos e psicológicos, aulas teóricas e práticas, taxas de prova e emissão de documentos.

O programa abrangeria também veículos elétricos e será executado em parceria com os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANs).

Se aprovado, poderão participar do programa candidatos com idade mínima de 18 anos, que saibam ler e escrever e estejam inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico). Além disso, que tenham concluído o ensino médio em escola pública ou como bolsistas integrais em escolas particulares. Além disso, o texto prevê prioridade para grupos em situação de vulnerabilidade social. Como, por exemplo, mulheres,



pessoas com deficiência, indígenas, quilombolas e jovens egressos do sistema socioeducativo.

Pessoas com condenações por crimes de trânsito, com CNH suspensa ou cassada, ou que tenham abandonado o processo anterior sem justificativa plausível, não poderão participar.

A proposta busca reduzir as desigualdades sociais ao facilitar o acesso à habilitação veicular, que muitas vezes é uma exigência para oportunidades de trabalho em áreas como transporte de passageiros, entregas, logística, agricultura e serviços gerais.

## Curso obrigatório de direção segura em rodovias pode passar a integrar formação de novos condutores

A formação de condutores no Brasil pode ganhar um novo reforço em breve. Tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 2337/2025, de autoria do deputado Julio Arcoverde (PP/PI), que propõe a obrigatoriedade de um curso de direção segura em rodovias para condutores que possuem apenas a Permissão para Dirigir (PPD) — ou seja, aqueles recém-habilitados.

Segundo o texto, o novo artigo 159-A seria acrescentado ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), determinando que apenas após a conclusão com aproveitamento desse curso, o condutor poderá circular por rodovias e estradas federais. Até lá, sua condução ficaria restrita ao perímetro urbano. O descumprimento da medida acarretaria infração de trânsito,

conforme o inciso VII do artigo 162 do CTB.

A proposta adota uma abordagem educativa em vez de restritiva, ao contrário de outros projetos similares que tramitam há mais de uma década no Congresso. Em vez de proibir os recém-habilitados de trafegar por rodovias, o PL propõe um critério técnico de qualificação. Ou seja: o recém-habilitado só poderá participar do trânsito rodoviário se realizar uma capacitação específica, que terá regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

“Essa é uma forma de contribuir para a redução dos acidentes nas rodovias sem restringir o direito de ir e vir. A intenção não é punir, mas preparar melhor quem está começando a dirigir”, defende o autor da proposta, deputado Julio Arcoverde.

De acordo com o parlamentar, o curso poderá ser presencial ou a distância, conforme regulamento posterior do Contran. A expectativa é que a medida seja viável, acessível e integrada ao processo já existente de formação e habilitação, sem gerar burocracias adicionais ou novos custos excessivos para os condutores.

O projeto ainda aguarda análise nas comissões temáticas da Câmara dos Deputados. Se aprovado, o curso passará a ser exigido antes que o condutor com PPD possa trafegar em rodovias, representando uma nova etapa obrigatória dentro do ciclo de formação e avaliação do condutor.



# Detran alerta: como agir em caso de fumaça na rodovia

O período de estiagem em várias regiões do Brasil, especialmente no Centro-Oeste, aumenta significativamente a incidência de queimadas e incêndios às margens de rodovias. A combinação de clima seco, ventos intensos e ação humana contribui para a propagação do fogo, trazendo impactos não só ao meio ambiente e à saúde pública, mas também colocando em risco a segurança de quem está no trânsito.

O alerta é do Departamento Estadual de Trânsito do Tocantins (Detran/TO), que publicou uma série de orientações para condutores que se depararem com fumaça densa na pista. Apesar de terem sido emitidas pelo órgão tocantinense, as recomendações são válidas para motoristas em qualquer estado brasileiro, especialmente durante o período de seca.

## O que fazer ao se deparar com fumaça na rodovia

Queimadas próximas às rodovias podem comprometer drasticamente a visibilidade dos condutores, causar acúmulo de fuligem nos pneus e lançar detritos perigosos na pista. Diante disso, o Detran/TO orienta:

1. Reduza a velocidade Diminuir a velocidade aumenta o tempo de reação do motorista e permite



decisões mais seguras. Com menor visibilidade, dirigir devagar ajuda a evitar sinistros e garante melhor controle do veículo.

2. Feche as janelas e ligue a recirculação de ar A inalação de fumaça pode provocar mal-estar, confusão mental, crise de asma e outros problemas respiratórios. Ao fechar os vidros e ativar o sistema de recirculação de ar, o condutor reduz a entrada de fumaça no interior do carro.

3. Use os faróis baixos e os faróis de neblina Em meio à fumaça, os faróis baixos oferecem melhor visibilidade sem reflexos. Já os faróis de neblina ajudam a “cortar” a fumaça, facilitando a visualização da pista e

de outros veículos.

4. Mantenha distância segura Ao trafegar atrás de outro veículo, mantenha distância superior à habitual — pelo menos 50 metros — para garantir espaço suficiente para manobras de emergência ou frenagens inesperadas.

5. Pare se necessário Se, mesmo seguindo todas as orientações, a visibilidade continuar muito baixa e você não se sentir seguro para seguir viagem, o ideal é parar. Procure um local seguro, fora da pista e distante do foco de incêndio.

## Riscos e penalidades

A maior parte dos incêndios às margens de rodovias é causada por ações humanas, como queimadas de lixo, fogueiras ou descarte inadequado de bitucas de cigarro. Um simples cigarro lançado pela janela pode iniciar um incêndio de grandes proporções.

Importante lembrar que atirar objetos ou substâncias na via é infração de trânsito, conforme o art. 172 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A penalidade é de multa no valor de R\$ 130,16 e quatro pontos na CNH. Além disso, provocar incêndio em vegetação é crime ambiental, previsto no art. 250 do Código Penal, com pena de reclusão de três a seis anos e multa.

# Objeto solto no carro pode virar arma em uma freada: veja o que diz o CTB

Transportar bolsas, caixas, compras, outros objetos e até animais de estimação soltos no interior do veículo é uma prática comum nas ruas e estradas do Brasil. No entanto, além de ser considerada uma infração de trânsito, essa atitude representa um sério risco à segurança de todos os ocupantes do carro. O alerta é do Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia (Detran-RO), mas vale reforçar: as orientações são válidas para condutores de todo o país.

De acordo com o artigo 248 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é proibido conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo ou transportar objetos de forma inadequada em seu interior. O descumprimento da norma é uma infração grave, sujeita a multa e à perda de 5 pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

**Por que transportar objetos soltos é perigoso?** Em caso de frenagem brusca ou colisão, objetos soltos podem se transformar em verdadeiras armas, atingindo com força os ocupantes do veículo ou distraindo o condutor.

“Muitas vezes, ao ver um item cair, o motorista tenta pegá-lo com a mão por reflexo, o que aumenta consideravelmente o risco de sinistros no trânsito”, alerta o Detran-RO.

Para evitar esse tipo de situação, o assessor da Diretoria Técnica de Fiscalização e Ações de Trânsito (DTFat) do Detran-RO, Sáimon Rio, recomenda que os objetos sejam sempre acomodados corretamente. “Se vai transportar um objeto grande, é no porta-malas. Se é um objeto pequeno, no porta-luvas. Adotar esse procedimento vai trazer mais segurança para as pessoas que estão dentro do veículo”, explicou.

## Pets também precisam de segurança

O transporte inadequado de animais também é uma preocupação. Deixar um pet solto no carro, além de representar perigo ao próprio animal, pode causar distrações e colocar em risco todos os passageiros.

O diretor-geral do Detran-RO, Sandro Rocha, faz um apelo aos condutores: “Atualmente muitos passeiam com seus pets soltos nos veículos. Existem formas corretas de carregá-los



junto com a família, sem perigo a eles e aos ocupantes. Vamos educar nossos condutores para juntos salvarmos mais vidas”.

**Como transportar corretamente objetos e animais no carro?** Confira algumas orientações simples que ajudam a prevenir acidentes e evitar multas:

**Objetos grandes:** sempre no porta-malas, bem acomodados e, se possível, presos com redes ou cintas.

**Objetos pequenos:** devem ser colocados no porta-luvas, porta-objetos das portas ou compartimentos apropriados.

**Animais de estimação:** devem ser transportados com coleiras presas ao cinto de segurança, em caixas de

transporte ou com assentos especiais homologados.

## Segurança no trânsito começa com atitudes simples

O transporte adequado de objetos e animais no interior do veículo é uma medida básica de segurança, mas que ainda é negligenciada por muitos motoristas. O Detran-RO reforça que o cumprimento da legislação evita sinistros, preserva vidas assim como ainda poupa o condutor de sanções previstas no CTB. Embora a campanha tenha sido promovida pelo Detran de Rondônia, as recomendações se baseiam no Código de Trânsito Brasileiro e devem ser observadas em todo o território nacional.

# Fadiga ao volante é responsável por 60% dos acidentes em rodovias brasileiras, aponta estudo

Cansaço de motoristas, especialmente caminhoneiros, é uma das principais causas de sinistros nas estradas. Especialistas e campanhas alertam para os riscos e reforçam a importância do descanso e de hábitos saudáveis.

A fadiga ao volante tem sido apontada como uma das principais causas de acidentes em rodovias no Brasil. De acordo com um levantamento realizado pela empresa Denox em parceria com a MedNet, 60% dos sinistros registrados em estradas brasileiras estão diretamente ligados ao cansaço dos motoristas.

O estudo destaca que jornadas prolongadas, prazos apertados e longas distâncias tornam a fadiga um risco frequente, especialmente para os caminhoneiros. Segundo especialistas, a exaustão afeta os reflexos, a concentração e a tomada de decisões, aumentando consideravelmente o risco de acidentes graves.

Para combater esse problema, a legislação brasileira impõe regras específicas. A Lei 13.103/2015, conhecida como Lei do Caminhoneiro, determina que os motoristas profissionais devem realizar uma pausa mínima



de 30 minutos a cada 6 horas de direção, além de cumprir um descanso obrigatório de 11 horas dentro de um período de 24 horas. A condução contínua por mais de 5 horas e meia também é desestimulada, visando garantir melhores condições físicas e mentais ao volante.

Além da legislação, campanhas de conscientização têm buscado orientar motoristas sobre medidas práticas para evitar a fadiga. Em uma dessas campanhas, promovida pela Mobil™,

o caminhoneiro e embaixador da marca Giovanni Darolt, com mais de 40 anos de experiência, compartilha recomendações para quem vive na estrada – dicas que também servem para motoristas comuns em viagens longas. Entre elas estão:

- Planejar a rota com antecedência, identificando pontos seguros para descanso;
- Fazer refeições leves e saudáveis, evitando alimentos pesados que causam sonolência;

- Manter-se hidratado, preferindo água a bebidas com excesso de cafeína ou açúcar;
- Movimentar-se durante as pausas, com caminhadas ou alongamentos;
- Priorizar o sono de qualidade, buscando dormir entre 7 e 8 horas por dia, mesmo que em etapas.

“Mais importante do que chegar rápido, é chegar bem. O caminhoneiro precisa se cuidar, porque a estrada não perdoa o cansaço”, alerta Darolt.

Especialistas reforçam que a responsabilidade pela prevenção da fadiga não deve recair apenas sobre os motoristas. Empresas de transporte têm o dever legal e moral de respeitar os limites de jornada, criar escalas realistas e promover uma cultura de segurança no trânsito. Além disso, é fundamental que campanhas educativas abordem com mais profundidade os efeitos da fadiga, tema ainda pouco discutido fora do meio técnico.

A redução dos acidentes nas rodovias brasileiras passa pela promoção da saúde física e mental dos motoristas. Combater a fadiga ao volante é essencial para tornar as estradas mais seguras, humanas e sustentáveis para todos os que nelas circulam.

## Idosos no trânsito: desafios e cuidados para uma mobilidade segura na terceira idade

Com o envelhecimento da população brasileira, aumenta também a presença de idosos no trânsito, seja ao volante ou como pedestres. Segundo o IBGE, o país tem mais de 30 milhões de pessoas com 60 anos ou mais — muitas delas ativas e independentes. No entanto, o avanço da idade traz mudanças físicas e cognitivas que exigem atenção especial à segurança viária.

### Desafios ao dirigir na terceira idade

Apesar de muitos idosos continuarem dirigindo com responsabilidade, o envelhecimento pode comprometer visão, audição, reflexos, coordenação motora e força física. O uso de medicamentos e a presença de doenças crônicas também aumentam os riscos.

O Código de Trânsito Brasileiro exige que motoristas com 70 anos ou mais renovem a carteira de habilitação a cada 3 anos, passando por exames médicos e psicológicos. Dependendo da avaliação, podem ser impostas restrições, como condução apenas durante o dia ou com uso de lentes corretivas.

Para o especialista em trânsito Celso Mariano, é importante lembrar que envelhecer não significa perder a capacidade de dirigir: “Muitos idosos são excelentes

condutores. O que precisamos é de suporte e de um ambiente urbano adaptado à sua realidade”.

### Riscos para pedestres idosos

A taxa de atropelamento entre idosos é proporcionalmente maior do que em outras faixas etárias, segundo o Atlas da Violência. Mobilidade reduzida, tempo de reação mais lento e maior fragilidade física tornam essa população especialmente vulnerável.

Entre os obstáculos enfrentados nas ruas estão semáforos com tempo insuficiente, calçadas irregulares, falta de sinalização e desrespeito por parte dos motoristas.

### Educação e infraestrutura são fundamentais

Garantir segurança à pessoa idosa no trânsito é uma responsabilidade coletiva. Além de adaptar ruas e calçadas, é essencial investir em campanhas educativas que promovam o respeito às limitações da idade e incentivem atitudes solidárias.

“Educação para o trânsito não é apenas para quem dirige — é para todos”, reforça Celso Mariano. Uma cidade segura para os idosos é, também, mais segura para todos os cidadãos.



### Dicas para um trânsito mais seguro

#### Para motoristas idosos:

- Faça exames de saúde regularmente e respeite os prazos da CNH;
- Evite dirigir à noite ou sob efeito de medicamentos;
- Use sempre óculos ou aparelhos auditivos, se necessário;
- Prefira rotas conhecidas e horários de menor movimento.

#### Para pedestres idosos:

- Use sempre a faixa de pedestres;
- Evite distrações durante a travessia;
- Utilize apoio como bengalas ou andadores, se necessário;
- Use roupas claras ou refletivas, especialmente à noite.

## CARTAS



## ATLAS DA VIOLÊNCIA

É triste perceber como a violência no trânsito se tornou rotina no Brasil. Os dados do *Atlas da Violência 2025* são chocantes, mas não surpreendem — todo dia vemos o desrespeito virar tragédia. A explosão de mortes entre motociclistas, especialmente, mostra como estamos falhando com quem mais depende das ruas para viver. Falta empatia, fiscalização e, principalmente, vontade política. Enquanto isso, seguimos perdendo vidas que poderiam ser salvas com atitudes simples e mais responsabilidade coletiva.

**Ketlen Ribeiro – Brasília/DF**

## MAIO AMARELO

Como cidadã e mãe, fiquei profundamente tocada pela Palavra do Presidente. Concordo plenamente que campanhas como o Maio Amarelo têm seu valor, mas não podem substituir uma educação estruturada e permanente para o trânsito. É assustador pensar que, mesmo com uma base legal clara, a maioria das escolas ainda ignora esse tema tão essencial. Se queremos um futuro com menos mortes nas ruas, precisamos formar nossos jovens desde cedo com valores como respeito e responsabilidade. A transformação começa na sala de aula — e já passou da hora de levar isso a sério.

**Ane Caroline – Campo Grande/MS**

## MISSÃO INTERNACIONAL

A iniciativa dos Detrans brasileiros em participar de uma missão internacional voltada à inovação no trânsito é extremamente positiva e necessária. Conhecer de perto modelos bem-sucedidos em outros países pode inspirar avanços concretos na gestão da mobilidade no Brasil. No entanto, mais do que trazer boas ideias, é essencial garantir que essas experiências se traduzam em ações práticas e políticas públicas

consistentes, adaptadas à nossa realidade. A modernização do trânsito brasileiro passa não só por tecnologia, mas também por compromisso com a implementação e continuidade das mudanças.

**Sérgio Oliveira – São Paulo/SP**

## GOLPE

O alerta do Detran/SC é essencial diante do golpe das multas falsas nos para-brisas. Com documentos cada vez mais convincentes, é importante que os cidadãos fiquem atentos e confirmem qualquer informação nos canais oficiais. As orientações do órgão ajudam a evitar prejuízos e reforçam a importância da denúncia em casos suspeitos.

**Moura Neto – Florianópolis/SC**

## INVISÍVEIS

Os pedestres são as principais vítimas no trânsito brasileiro, mas continuam negligenciados nas políticas públicas. Falta infraestrutura adequada, como calçadas e sinalização, e há pouco investimento em segurança para quem anda a pé. Para mudar essa realidade, é preciso priorizar a mobilidade a pé com melhorias urbanas, fiscalização e campanhas educativas, garantindo um trânsito mais seguro e inclusivo para todos.

**Rogério Freitas – Vitória/ES**

## EVENTO

Fiquei realmente triste por não ter sabido antes sobre o evento de abertura do Maio Amarelo SC 2025. Teria adorado participar de uma iniciativa tão importante e bem organizada, com palestras, oficinas e atividades que abordam de forma tão humana e educativa a segurança no trânsito. Eventos assim fazem toda a diferença e mostram como é possível

mobilizar a sociedade em torno da valorização da vida. Espero que mais encontros como esse aconteçam e que, da próxima vez, eu consiga estar presente.

**Mônica Bergamo – São José/SC**

## JUSTIÇA

É lamentável que a família da ex-vereadora Elisabeth Frantz só tenha recebido justiça após cinco anos. A tragédia mostra como a falta de manutenção e sinalização adequadas nas rodovias pode ter consequências fatais. Espera-se que esse caso sirva de alerta para evitar novas perdas.

**Cristiano Zimmermann – Blumenau – SC**

## NÚMEROS CHOCANTES

Os dados mostram uma triste realidade: a violência no trânsito virou uma epidemia no Brasil, principalmente entre motociclistas. É preocupante ver tantas internações e vidas afetadas por algo que poderia ser evitado. Campanhas como o Maio Amarelo são importantes, mas é urgente que governos e sociedade ajam de forma mais estruturada para mudar esse cenário.

**Joziel Bernardes – Rio de Janeiro/RJ**

## ESPAÇO LIVRE

O Espaço Livre trouxe uma reflexão importante sobre como o trânsito é um espelho da nossa sociedade, mostrando tanto nossa capacidade de gentileza quanto de agressividade. Apesar das dificuldades, ele nos lembra que a mudança começa em cada um de nós, com respeito, paciência e empatia. Pequenos gestos, como dar passagem e controlar a irritação, podem transformar o trânsito em um ambiente mais seguro e humano. Uma mensagem valiosa para todos os motoristas!

**Mariana Monteiro – Campo Grande/MS**

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



**Gente Boa. Gente Nossa.**

### CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

**Art. 216.** Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as precauções com a segurança de pedestres e de outros veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa.

## A falsa sensação de segurança no banco de trás: por que ainda negligenciamos o cinto?

Apesar de mais de duas décadas de obrigatoriedade, o uso do cinto de segurança no banco traseiro ainda é negligenciado por grande parte dos brasileiros. Dados da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) de 2019, realizada pelo IBGE em parceria com o Ministério da Saúde, revelam que apenas 54,6% dos adultos afirmam utilizar o cinto no banco de trás do carro.

Esse índice é significativamente inferior ao observado no banco dianteiro, onde 79,7% dos adultos relatam usar o cinto regularmente. Atribui-se a discrepância entre o uso do cinto nos bancos dianteiro e traseiro, em grande parte, à falsa sensação de segurança que os passageiros do banco de trás experimentam. Muitos acreditam que, por estarem afastados do painel e do para-brisa, estão menos expostos a riscos em caso de colisão. No entanto, especialistas alertam que essa percepção está errada e é perigosa.

### Consequências

Em uma colisão, os ocupantes do banco traseiro sem cinto de segurança estão sujeitos às mesmas forças físicas que atingem os passageiros do banco dianteiro desprotegidos.

Em uma colisão frontal, o passageiro do banco de trás continuará em movimento na mesma velocidade que o veículo desenvolvia antes do impacto. Ou seja, isso pode resultar em consequências fatais.

Além disso, o uso do cinto de seguran-



ça no banco traseiro não protege apenas o próprio passageiro, mas também os ocupantes dos bancos dianteiros. Em caso de colisão, um passageiro sem cinto no banco de trás pode ser lançado contra o motorista ou o passageiro da frente com um peso equivalente a várias toneladas, dependendo da velocidade do veículo.

O especialista em trânsito Celso Mariano ressalta que o uso do cinto de segurança é fundamental para proteger todos dentro do veículo. “No trânsito, cada pessoa está constantemente tomando decisões baseadas em suas condições e habilidades. Optar pela vida é respeitar as regras e agir com segurança em todos os momentos”, explica.

Apesar da obrigatoriedade legal, a fiscalização do uso do cinto de segurança no banco traseiro ainda é um desafio. Em 2023, o Brasil registrou um aumento significativo nas infrações por não uso do cinto de

segurança, totalizando aproximadamente 2,5 milhões de autuações — o equivalente a uma infração a cada 12 segundos.

Esse número representa um crescimento de 25% em relação ao ano anterior, superando inclusive os índices pré-pandemia de 2019. O estado de São Paulo liderou o ranking nacional, sendo responsável por cerca de 42% dessas infrações, com mais de 1 milhão de autuações registradas.

Esses dados evidenciam que, apesar das campanhas de conscientização e das penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro, muitos condutores e passageiros ainda negligenciam o uso do cinto de segurança, especialmente no banco traseiro.

Especialistas alertam que essa negligência não apenas coloca em risco a vida dos ocupantes do veículo, mas também pode agravar as consequências de sinistros, aumentando os custos para o sistema de saúde e as perdas humanas.

## ESPAÇO LIVRE

\*Jorge Carlos Machado Curi



## Conscientização e ação para prevenir acidentes de trânsito

Assim como o acidente que matou Ayrton Senna não causaria mais a morte de motoristas de Fórmula 1 se sofressem algo similar hoje por conta da evolução da segurança no automobilismo, o número de iniciativas e tecnologias que proporcionam maior segurança no trânsito cotidiano cresceu nas últimas décadas. Pode-se observar esse fenômeno desde que virou obrigação, por lei, usar cinto de segurança em carros e capacetes nas motos e, mais recentemente, quando os airbags e freios ABS também se tornaram obrigatórios nos veículos brasileiros. A criação da Faixa Azul também ajudou a reduzir o número de mortes de motociclistas em vias movimentadas.

No entanto, apesar das campanhas de conscientização, como Maio Amarelo, e dos avanços dessas tecnologias desenvolvidas para minimizar traumas — como é chamada a lesão causada por um evento inesperado externo ao corpo —, muitos não as utilizam. Segundo dados de 2023 da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), uma média de 275 motoristas são multados por hora, nas rodovias do país, por não usarem o cinto de segurança. De acordo com a Pesquisa Nacional de Saúde de 2019, apenas 60,7% dos motociclistas que moram em áreas rurais usam capacete. Poucas pessoas usam roupas de proteção, além do capacete, ao andar de moto, mesmo sabendo que elas oferecem maior segurança em caso de acidentes.

O Brasil ainda é o terceiro país que mais registra mortes no trânsito, de acordo com relatório da Organização Mundial da Saúde, ficando atrás apenas de Índia e China, países com populações várias vezes maiores que a do nosso país. Quando se trata de motociclistas, os números são ainda mais graves. Em dezembro do ano passado, foram 55 mortes de motoqueiros e/ou garupas em São Paulo, quase dois por dia em apenas um mês, de acordo com o Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito (Infosiga). De cada

10 mortos, quatro faleceram na via em que se acidentaram, enquanto seis morreram em hospitais, mesmo depois de terem recebido socorro. Ao todo, só em São Paulo, foram registradas 426 mortes de motociclistas no ano passado.

A nível nacional, a taxa de internação de motociclistas que sofreram acidentes de trânsito aumentou 55% em uma década, de 2011 a 2021, segundo boletim da Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente, do Ministério da Saúde. Da mesma forma, nos últimos 20 anos, a frota de motos registradas no Brasil cresceu mais de cinco vezes, chegando a um número de 32,3 milhões em setembro de 2023, de acordo com a Senatran.

Nesse cenário e em meio ao crescimento dos aplicativos de entrega, os acidentes com motoqueiros também são uma triste realidade atual. De acordo com o Observatório de Segurança e Saúde no Trabalho, motociclistas e ciclistas de entregas rápidas estão entre as profissões mais perigosas do ponto de vista da incidência de acidentes de trabalho, com uma média de 362 casos para cada 10 mil empregos. Outra pesquisa feita por uma seguradora focada em profissionais autônomos revelou que motoqueiros ficaram, em média, 41 dias afastados de suas atividades em 2023 devido a acidentes sofridos durante a prestação do serviço.

Para mudar essa realidade, é necessária uma via de mão dupla: a conscientização e a ação. E essa ação passa por uma mudança de mentalidade de nossos motoristas, voltada à prevenção de acidentes. Para isso, precisamos de uma intensa e contínua educação no trânsito. Atitudes simples, como a utilização de cinto de segurança, limite de velocidade, atenção às placas de sinalização e advertência, são essenciais, além do básico: não beber ou utilizar qualquer tipo de droga antes de dirigir.

Por parte do governo, campanhas, fiscalização e

punição de infrações devem ser constantes, a fim de inibir comportamentos perigosos por parte dos motoristas. Às empresas, estabelecimentos e aplicativos que se valem dos serviços de entregadores motoqueiros, caberia prestar assistência, melhorando as condições de trabalho dessa categoria.

Além disso, a assistência médica não pode falhar no atendimento das vítimas. Quando um acidente acontece e a pessoa sofre um trauma, é fundamental que os profissionais que farão o atendimento inicial do traumatizado — sejam os médicos, bombeiros, profissionais de resgate do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu), entre outros — estejam preparados e tenham sido devidamente treinados para prestar a assistência adequada, seguindo protocolos aprovados mundialmente. Afinal, o sucesso do tratamento de qualquer tipo de trauma depende muito de como a pessoa é atendida desde o primeiro momento.

Em suma, o conceito fundamental — não apenas para o Maio Amarelo, mas para todos os meses do ano — é estarmos sempre aprimorando a educação para que possamos reduzir, ano a ano, o número de pessoas acidentadas no trânsito. É importante lembrar sempre que evitar acidentes de trânsito é evitar milhares de mortes e sequelas e, consequentemente, grande dor para os acometidos e suas famílias, além das severas consequências na saúde das vítimas e os impactos econômicos e sociais resultantes.

Na área da saúde, a redução do número de traumas facilmente evitáveis no trânsito liberaria os médicos para tratar de outras condições de saúde que as tecnologias e inovações médicas, infelizmente, ainda não conseguem evitar.

\* Jorge Carlos Machado Curi, Cirurgião geral e intensivista, integrante das câmaras técnicas de Cirurgia Geral e de Segurança do Paciente no Conselho Federal de Medicina

## Ranking das infrações mais cometidas no Brasil em 2025 (até agora!)

As infrações de trânsito continuam sendo um dos maiores desafios para a segurança viária no Brasil. Mesmo com campanhas educativas, fiscalizações e mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), milhões de condutores ainda desrespeitam as normas básicas de circulação, colocando vidas em risco diariamente.

Com base em dados parciais de 2025, é possível identificar quais é o ranking das infrações mais cometidas até o momento — e os motivos que levam a esses comportamentos tão recorrentes.

**Quais são as infrações mais comuns em 2025?** Os dados parciais foram compilados por Detrans estaduais, órgãos municipais de trânsito e registros do Renainf (Registro Nacional de Infrações de Trânsito).

Os números mostram uma repetição de infrações já conhecidas da população, mas com novos agravantes, como o aumento do uso de aplicativos, pressa no cotidiano e desatenção causada por dispositivos eletrônicos.

Confira o ranking parcial de infrações de trânsito em 2025:

### 1. Excesso de velocidade

Infração média a gravíssima, conforme a velocidade excedida. Motivo da recorrência: a pressa e a falsa sensação de segurança ao dirigir em vias urbanas ou rodovias com boa pavimentação. Consequência: acelerar além do permitido reduz o tempo de reação e aumenta a gravidade dos sinistros de trânsito.

### 2. Avanço de sinal vermelho

Infração gravíssima (7 pontos e multa de R\$ 293,47). Motivo da recorrência: tentativa de “ganhar tempo” ou desatenção. Risco extremo para pedestres e outros veículos, principalmente em cruzamentos sem fiscalização eletrônica.

### 3. Uso do celular ao volante

Infração gravíssima, (7 pontos e multa de R\$ 293,47). Tendência em alta desde 2023, devido ao uso de aplicativos, redes sociais e mensagens. Perigo invisível: a distração reduz drasticamente a atenção do condutor e é comparável a dirigir embriagado.

### 4. Estacionar em local proibido

Infração média ou grave, dependendo da sinalização. Motivo da alta incidência: falta de vagas, pressa e desconhecimento da sinalização vertical ou horizontal. Impacto direto na mobilidade urbana e acessibilidade, especialmente para pessoas com deficiência.

### 5. Falta de uso do cinto de segurança

Infração grave, com multa e pontos na CNH. Apesar de campanhas educativas, ainda há resistência ao uso do cinto no banco traseiro. Consequência: em caso de colisão, o passageiro pode



ser lançado contra o banco da frente ou para fora do veículo.

### 6. Transitar em faixas exclusivas (ônibus ou ciclovias)

Infração gravíssima. Causa comum em áreas urbanas congestionadas, onde motoristas buscam atalhos ilegais. Prejudica a fluidez do transporte coletivo e expõe ciclistas a riscos.

### 7. Conduzir veículo com licenciamento vencido

Infração gravíssima, com remoção do veículo. Motivo recorrente: desorganização financeira ou desconhecimento das datas de vencimento. Dica: Usar apps oficiais do Detran para consultar a regularidade.

### 8. Desrespeito à faixa de pedestres

Infração média para quem para o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso. Infração grave para quem estaciona o veículo sobre a faixa de pedestres. Infração gravíssima para quem deixa de dar preferência de passagem a pedestre que se encontra na faixa a ele destinada. Ainda há resistência cultural à prioridade do pedestre, apesar da obrigatoriedade prevista no CTB. Muitas cidades estão ampliando a fiscalização por câmeras.

### Tendências de crescimento em 2025

Além das infrações já conhecidas, algumas têm crescido em 2025: Desrespeito às regras para motociclistas, como o uso irregular de capacetes ou transporte inadequado de passageiros. Conduzir sem CNH ou com a habilitação suspensa, principalmente em áreas com menos fiscalização. Uso irregular de faróis em rodovias, principalmente em veículos mais antigos.

**Por que essas infrações continuam sendo cometidas?** Alguns dos fatores que explicam a repetição das infrações mais comuns:

- Falta de fiscalização contínua em determinadas áreas;

- Cultura da impunidade e da “pequena infração”;
- Desinformação sobre mudanças recentes na legislação;
- Estresse e pressa no dia a dia, que levam a decisões impulsivas.

**Quais os impactos para a segurança no trânsito?** As infrações mais cometidas estão diretamente relacionadas aos sinistros de trânsito mais graves. Segundo dados do Atlas da Violência 2025, cerca de 35% das mortes no trânsito estão associadas a condutas como excesso de velocidade, desatenção e desrespeito à sinalização.

Além da dor irreparável para as famílias, as consequências incluem o aumento dos custos públicos com saúde e previdência, a perda de produtividade da economia e o agravamento dos congestionamentos, contribuindo para o estresse nas áreas urbanas.

Para reduzir as infrações de trânsito, é necessário investir em três frentes principais. A primeira é a educação para o trânsito, que deve incluir o tema nas escolas de maneira estruturada, conforme previsto na nova Base Nacional Comum Curricular (BNCC), além de promover campanhas de conscientização especialmente voltadas para jovens e motociclistas. A segunda frente envolve o uso da tecnologia e a intensificação da fiscalização, com a ampliação do uso de câmeras, radares e sistemas automatizados, bem como o desenvolvimento de aplicativos que alertem os condutores sobre comportamentos de risco, como excesso de velocidade ou distrações. Por fim, é essencial promover uma mudança de comportamento, incentivando os motoristas a refletirem sobre os riscos reais de cada infração e a valorizarem atitudes como a direção defensiva e a empatia no trânsito.