

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JUNHO 2026 - ANO 19 - Nº 198

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Crédito sem segurança
Palavra do Presidente
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



FHC, a chama da vida e o Brasil
que sonhou com a paz no trânsito
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Humanizar e Inovar
para preservar Vidas.
PÁGINA 7

LEI SECA: 18 ANOS



Dezoito anos depois de sua criação, a Lei Seca se consolidou como uma das mais importantes políticas públicas de segurança viária do país. Ao endurecer as regras para quem insiste em dirigir após consumir álcool, a legislação ajudou a salvar vidas, mudou hábitos e tornou socialmente inaceitável um comportamento que, durante muito tempo, era tratado com naturalidade. (Editorial - Página 2)

DNIT institui
Equipe Nacional
de Educação para
o Trânsito com
representantes
em todos os
estados

PÁGINA 6

Como evitar
problemas na
transferência
de veículos

PÁGINA 12

CNH do Brasil
terá alertas de
pedágio
Free Flow

PÁGINA 4

Carros elétricos
impulsionam
instalação de
carregadores
residenciais

PÁGINA 13

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

USE O CINTO DE SEGURANÇA.



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA DE
BICICLETAS



PROIBIDO
ESTACIONAR



PROIBIDO
TRÂNSITO DE
PEDESTRES

EDITORIAL

MAIORIDADE: Lei Seca completa 18 anos

Dezoito anos depois de sua criação, a Lei Seca se consolidou como uma das mais importantes políticas públicas de segurança viária do país. Ao endurecer as regras para quem insiste em dirigir após consumir álcool, a legislação ajudou a salvar vidas, mudou hábitos e tornou socialmente inaceitável um comportamento que, durante muito tempo, era tratado com naturalidade.

Esse é um legado que merece ser reconhecido. Mas a maioridade da Lei Seca também impõe uma reflexão: por que, depois de quase duas décadas, motoristas embriagados continuam sendo flagrados diariamente e acidentes provocados pela combinação entre álcool e direção ainda fazem parte da rotina das cidades brasileiras?

A resposta passa por um problema que o país insiste em não enfrentar com a seriedade necessária: uma boa lei, sozinha, não é capaz de mudar a realidade.

Embora a legislação seja rigorosa, a fiscalização ainda está muito aquém do necessário. Em boa parte do Brasil, as operações da Lei Seca são concentradas em feriados, datas comemorativas ou ações pontuais. Falta efetivo, faltam investimentos e falta presença permanente do Estado nas ruas. E quando a fiscalização é insuficiente, cresce a falsa percepção de impunidade, alimentando a ideia de que vale a pena correr o risco.

Mas a responsabilidade não é apenas do poder público.

Mesmo após 18 anos de campanhas e de ampla divulgação dos riscos, ainda existem motoristas que insistem em minimizar os efeitos do álcool, acreditando que “foi só uma cerveja”, que “o trajeto é curto” ou que “conseguem dirigir normalmente”. São escolhas conscientes que colocam em risco não apenas a própria vida, mas também a de pessoas que nada têm a ver com essa decisão irresponsável.

É justamente por isso que o MONAT-TRAN defende que o desafio nunca foi apenas criar leis mais duras, mas garantir que elas sejam efetivamente cumpridas. A segurança no trânsito não pode depender exclusivamente da punição aplicada depois da infração. Ela precisa ser construída diariamente por meio de fiscalização permanente, campanhas contínuas de conscientização, investimentos em educação para o trânsito e uma atuação coordenada entre os diferentes órgãos responsáveis pela mobilidade e pela segurança viária.

Quando faltam agentes de fiscalização, recursos e políticas públicas permanentes, a mensagem transmitida aos infratores é perigosa: a de que as chances de serem flagrados são pequenas. Nenhuma legislação consegue produzir todo o seu potencial se não houver presença efetiva do Estado para garantir seu cumprimento.

A Lei Seca provou que funciona. Os avanços conquistados ao longo desses 18 anos são inegáveis. O que ainda precisa evoluir é o compromisso do país em fazer dessa política uma prioridade permanente, e não uma ação lembrada apenas em datas simbólicas ou diante de tragédias que ganham repercussão.

Chegar aos 18 anos significa alcançar a maturidade. Agora, é hora de o Brasil também amadurecer sua forma de enfrentar a violência no trânsito. Isso passa por ampliar o efetivo de fiscalização, investir de forma contínua na educação e compreender, de uma vez por todas, que dirigir sob efeito de álcool não é uma escolha individual: é uma decisão que coloca vidas inocentes em risco.

Enquanto houver quem insista em beber e dirigir, e enquanto o Estado não oferecer fiscalização suficiente para coibir esse comportamento, a Lei Seca continuará sendo uma grande conquista que ainda não alcançou todo o seu potencial.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br

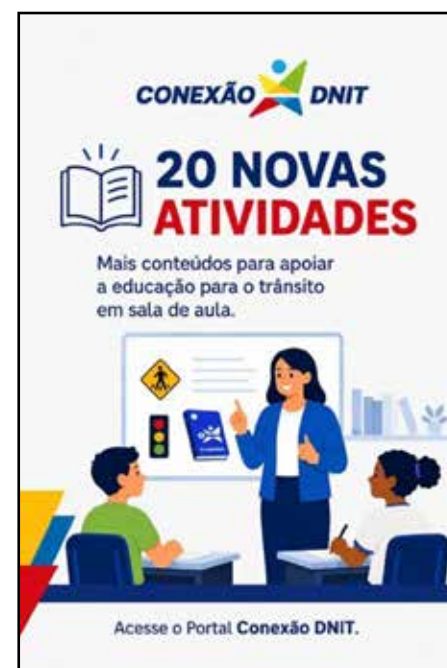


JOVENS

Uma pesquisa realizada pelo Instituto Ipsos, em parceria com a plataforma de mobilidade inDrive, aponta que a segurança é um dos principais fatores na escolha de aplicativos de transporte. Entre os jovens da geração Z, 67% afirmam sentir-se mais seguros quando podem escolher o motorista parceiro antes da viagem. No total, 57% dos entrevistados preferem esse modelo, enquanto 84% consideram que ter acesso ao histórico de viagens e às avaliações dos motoristas aumenta a sensação de segurança.

CONEXÃO DNIT

O programa **Conexão DNIT** ampliou seu banco de atividades pedagógicas com a inclusão de 20 novas propostas voltadas à educação para o trânsito, sendo 16 destinadas ao Ensino Fundamental e quatro ao Ensino Médio. Destas, nove foram desenvolvidas por professores da educação básica e incorporadas após análise técnica, reforçando o caráter colaborativo da iniciativa. As atividades, disponíveis no portal do programa, são alinhadas à Base Nacional Comum Curricular (BNCC) e buscam apoiar educadores na abordagem da segurança viária em sala de aula, incentivando a formação de estudantes mais conscientes, responsáveis e comprometidos com a preservação da vida no trânsito.



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 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 MONAT-TRAN ou do editor.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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

Crédito sem segurança: estamos financiando motos ou ampliando o risco?



IFOOD

O iFood lançou o programa **Minha CNH**, que vai custear até 90% do valor da primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria A para entregadores cadastrados na plataforma que atuam com bicicletas. Nesta fase inicial, serão oferecidas mil vagas para profissionais da Grande São Paulo e do Rio de Janeiro que estejam ativos há pelo menos seis meses e ainda não possuam habilitação para motocicletas.



MICROMOBILIDADE

A Espanha aprovou novas regras para a circulação de patinetes elétricos, tornando obrigatório o uso de capacete, estabelecendo idade mínima de 15 anos para os condutores e exigindo iluminação e itens refletivos em situações de baixa visibilidade. As mudanças reforçam a preocupação com a segurança dos usuários da micromobilidade e reacendem o debate sobre a regulamentação desses veículos. No Brasil, embora o tema seja disciplinado pela Resolução nº 996/2023 do Contran, ainda não há uma regra nacional que imponha idade mínima ou uso obrigatório de capacete, deixando parte das definições a cargo dos municípios.

Toda iniciativa que amplia oportunidades de trabalho e renda merece ser analisada com responsabilidade. A Medida Provisória nº 1.366/2026, ao criar uma linha de crédito para que entregadores, moto-fretistas, mototaxistas e motociclistas de aplicativos adquiram motocicletas e bicicletas elétricas, atende a uma demanda real de milhares de brasileiros que dependem desses veículos para sustentar suas famílias.

O problema não está no crédito. Está no que ficou de fora da política pública.

Enquanto o governo facilita o acesso à compra de motocicletas, o Brasil vive uma silenciosa epidemia de mortes envolvendo motociclistas. Hoje, eles representam o grupo mais vulnerável do trânsito brasileiro. Os dados do Atlas da Violência são contundentes: somente em 2024, mais de 15 mil motociclistas perderam a vida, respondendo por mais de 40% de todas as mortes no trânsito. Não estamos diante de uma estatística. Estamos falando de trabalhadores que saem de casa para garantir o sustento e não conseguem voltar para suas famílias.

A motocicleta deixou de ser apenas um meio de transporte. Tornou-se ferramenta de trabalho, especialmente em um mercado impulsionado pelos aplicativos de entrega e mobilidade. Essa transformação exige que o poder público enxergue o tema de forma muito mais ampla. Não basta estimular a renovação da frota ou ampliar o acesso ao financiamento. É indispensável criar condições para que esses profissionais trabalhem com segurança.

Uma política séria para os motociclistas precisa combinar crédito com proteção. Isso significa investir em infraestrutura viária adequada, fiscali-

zação eficiente, educação permanente para o trânsito, qualificação profissional, campanhas de conscientização e revisão das condições de trabalho impostas por um modelo que frequentemente recompensa a velocidade em detrimento da segurança.

Infelizmente, essa visão integrada continua ausente.

Nos últimos anos, temos assistido a decisões que caminham na direção oposta da prevenção. Exigências de formação foram flexibilizadas, investimentos em segurança viária seguem insuficientes e falta coordenação entre os diversos órgãos responsáveis pela mobilidade. Enquanto isso, a frota de motocicletas cresce, assim como o número de vítimas.

Não podemos continuar tratando a mobilidade apenas sob a ótica econômica. A expansão da frota precisa vir acompanhada de políticas públicas permanentes voltadas à preservação da vida. Caso contrário, estaremos financiando não apenas veículos, mas também a ampliação da exposição ao risco.

No MONATRAN defendemos que desenvolvimento e segurança devem caminhar juntos. Incentivar o trabalho é fundamental, mas proteger quem trabalha é uma obrigação do Estado. Nenhuma política de mobilidade será verdadeiramente bem-sucedida se ignorar o principal indicador de sua eficiência: quantas vidas ela consegue preservar.

Facilitar o acesso à motocicleta pode representar uma oportunidade para milhares de brasileiros. Mas essa oportunidade perde seu valor quando não é acompanhada de medidas concretas capazes de reduzir os acidentes e salvar vidas.

CNH do Brasil terá alertas de pedágio Free Flow

Motoristas que utilizam rodovias com o sistema de pedágio eletrônico Free Flow deverão contar, a partir de outubro, com uma nova funcionalidade no aplicativo CNH do Brasil. A ferramenta enviará notificações sobre passagens registradas nos pórticos, informando a existência de tarifas pendentes e orientando sobre as formas de pagamento.

A novidade acompanha a expansão do modelo de pedágio sem cancelas no país, que permite maior fluidez no trânsito ao eliminar a necessidade de parada nas praças de cobrança. No entanto, o sistema ainda gera dúvidas, principalmente entre motoristas que não utilizam tag eletrônica.

Hoje, quem não possui um dispositivo automático precisa consultar e quitar os débitos diretamente nos canais de cada concessionária, o que pode dificultar o acompanhamento das cobranças, já que cada empresa adota procedimentos próprios.

Para resolver esse problema, o governo federal e a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) estão integrando as informações ao aplicativo CNH do



Brasil, centralizando os registros de passagens e os meios de pagamento em uma única plataforma.

A iniciativa ganhou força após a suspensão de milhões de autuações relacionadas ao não pagamento de tarifas do Free Flow. Em muitos casos, o problema não era a inadimplência intencional, mas a dificuldade dos motoristas em localizar as cobranças.

Mesmo com as regras de transição adotadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), deixar de pagar a tarifa continua sendo uma infração prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sujeita à aplicação de multa e pontuação na Carteira Nacional de Habilitação.

Com a nova funcionalidade, sempre que um veículo passar por um pórtico integrado ao sistema, o motorista receberá um aviso no aplicativo, poderá consultar o valor devido e acessar diretamente as

opções para realizar o pagamento.

Para quem utiliza tag eletrônica, a mudança terá impacto menor, já que a cobrança continua sendo feita automaticamente. Ainda assim, os alertas poderão servir como uma ferramenta adicional para conferir os registros e os valores cobrados.

Especialistas avaliam que a integração das informações em um aplicativo oficial tende a reduzir dúvidas, esquecimentos e conflitos, além de aumentar a transparência e a confiança dos usuários no sistema de pedágio eletrônico.

Com a expansão do Free Flow nas rodovias brasileiras, a expectativa é que a nova ferramenta facilite o cumprimento das obrigações pelos motoristas, tornando o sistema mais simples, acessível e eficiente, especialmente para quem utiliza as rodovias de forma eventual.

Por que o Contran prorrogou o vencimento das CNHs?

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) prorrogou temporariamente a validade de determinadas Carteiras Nacionais de Habilitação (CNHs) por meio da Deliberação nº 278/2026. A medida foi adotada após a entrada em vigor da Lei nº 15.428/2026, que alterou regras relacionadas à renovação da habilitação.

A prorrogação gerou dúvidas porque a nova lei foi inicialmente associada à chamada “renovação automática da CNH”. No entanto, o adiamento dos prazos não significa que os motoristas estejam dispensados de renovar o documento.

A origem da medida está nas mudanças feitas pelo Congresso durante a tramitação da Medida Provisória nº 1.327/2025, convertida na Lei nº 15.428/2026. O texto final manteve obrigatórios os exames de aptidão física e mental e, quando exigido, a avaliação psicológica.

Com essas alterações, os Detrans, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e a Carteira Digital de Trânsito precisaram adaptar seus sistemas para atender às novas regras previstas na legislação.

Segundo o Contran, a prorrogação foi concedida justamente para garantir esse período de adaptação tecnológica e operacional, evitando problemas na aplicação das novas normas em todo o país.

A Deliberação nº 278/2026 estabelece que as CNHs vencidas entre 5 de junho e 8 de setembro de 2026 permanecem válidas até 9 de setembro de 2026. Durante esse período, os motoristas podem

dirigir normalmente, sem autuação por documento vencido.

Apesar da prorrogação, a data original de vencimento da CNH não é alterada. Encerrado o prazo excepcional, o condutor deverá cumprir normalmente todas as exigências para renovar a habilitação.

Essa não é a primeira vez que o Contran amplia os prazos de validade das CNHs. Durante a pandemia de Covid-19, medidas semelhantes foram adotadas devido às restrições de funcionamento dos órgãos de trânsito.

A diferença é que, em 2026, o motivo não é uma emergência sanitária, mas a necessidade de adequar os sistemas dos órgãos de trânsito às mudanças trazidas pela nova legislação.

A orientação aos motoristas é acompanhar as informações divulgadas pelos Detrans e pela Senatran e não interpretar a prorrogação como uma renovação automática da CNH, já que a obrigatoriedade da renovação permanece em vigor.



JOSÉ ROBERTO DIAS*



FHC, a Chama da Vida e o Brasil que Sonhou com a Paz no Trânsito

Uma homenagem aos 95 anos do Presidente que colocou a defesa da vida na agenda nacional

Ao completar 95 anos, Fernando Henrique Cardoso continua sendo lembrado principalmente pelo Plano Real e pela estabilidade econômica que devolveu previsibilidade à vida dos brasileiros. É uma associação justa. Mas existe uma dimensão menos lembrada de seu legado que também merece ser recordada: o período em que a defesa da vida no trânsito passou a ocupar lugar relevante na agenda nacional.

Os mais jovens talvez tenham dificuldade para imaginar o cenário dos anos noventa. Milhares de brasileiros morriam anualmente nas ruas e estradas do país, enquanto outros tantos carregavam sequelas físicas e emocionais permanentes. Apesar da gravidade do problema, pouco se falava em educação para o trânsito, formação de condutores ou mobilização social em defesa da vida. A violência viária era frequentemente tratada como uma fatalidade inevitável.

Foi nesse contexto que surgiu o Programa PARE. Concebido para reduzir acidentes e preservar vidas, rapidamente ultrapassou os limites de uma iniciativa governamental e transformou-se em uma causa nacional. Escolas, universidades, entidades civis, empresas, órgãos públicos, profissionais de saúde, forças policiais, educadores, jornalistas e lideranças comunitárias passaram a compartilhar a convicção de que o trânsito não era apenas uma questão técnica, mas um problema humano que exigia resposta coletiva. A decisão política de colocar o tema entre as prioridades do governo foi decisiva para que esse movimento alcançasse dimensão nacional.

Mais importante do que a mobilização em si foram os resultados alcançados. As estatísticas da época registraram redução significativa da mortalidade em relação à tendência observada nos anos anteriores. O mérito não pertenceu a uma única medida, mas à combinação de educação, fiscalização, aperfeiçoamento da legislação, campanhas permanentes de conscientização e participação ativa da sociedade. Houve vidas preservadas, famílias poupadas da dor da perda e uma mudança de comportamento perceptível em amplos setores da população. A melhor demonstração do acerto daquela estratégia não está nos discursos produzidos à época, mas nos números que ela ajudou a modificar.

Entre aqueles que contribuíram para ampliar a compreensão da gravidade do problema estavam profissionais da medicina que conviviam diariamente com as consequências dos acidentes. O Professor Doutor Dário Birolini, referência nacional na cirurgia do trauma, e a Dra. Julia Greve, do Instituto de Ortopedia e Traumatologia da USP, ajudaram a mostrar que a tragédia do trânsito não terminava no local do acidente. Ela prosseguia nos centros cirúrgicos, nos processos de reabilitação e na difícil reconstrução da vida de milhares de vítimas e familiares.

A imprensa também desempenhou papel decisivo. O Globo abriu espaço para campanhas educativas, enquanto publicações como as revistas do Senninha

e do Ararajuba levaram mensagens de cidadania e segurança para crianças e adolescentes. A ideia era simples e visionária: formar cidadãos antes mesmo de formar motoristas. Alexandre Garcia foi outro aliado importante dessa causa. Em seus comentários e artigos, manteve a segurança viária em evidência, lembrando diariamente que por trás de cada estatística havia histórias humanas interrompidas.

A mobilização alcançou dimensões raras. A Telebrás incorporou a mensagem do Programa PARE a cartões telefônicos e materiais institucionais. Os Correios aderiram à iniciativa por meio de selos comemorativos e peças especiais que circularam por todo o país. Vistos hoje, esses materiais representam muito mais do que campanhas educativas. São testemunhos de uma época em que o Brasil inteiro foi chamado a refletir sobre o valor da vida.

O momento mais simbólico daquela jornada ocorreu quando a Chama pela Paz nas Estradas chegou a Brasília. Partindo de Passo Fundo, no Rio Grande do Sul, percorreu diversos estados brasileiros reunindo estudantes, professores, profissionais do transporte, policiais rodoviários e cidadãos comprometidos com a causa. Ao alcançar a capital federal, mais de uma centena de pessoas participava da cerimônia. Entre elas estavam familiares e vítimas de trânsito, representantes das polícias rodoviárias e motoristas profissionais. A chama subiu a rampa do Palácio do Planalto conduzida por um taxista do ponto do Aeroporto de Congonhas, maratonista que havia participado da Maratona de Nova York. A cena simbolizava o Brasil real chegando ao centro do poder para afirmar que a preservação da vida Trânsito deveria ser uma prioridade nacional.

Junto com a chama chegou um abaixo-assinado com dezenas de milhares de assinaturas em apoio ao novo Código de Trânsito Brasileiro. Fernando Henrique Cardoso compreendeu o alcance daquele gesto. Dava respaldo a uma ampla mobilização nacional que buscava transformar a relação do país com o trânsito.

O novo Código representou um marco histórico. Fortaleceu a educação para o trânsito, aperfeiçoou a responsabilização dos infratores e introduziu uma visão mais moderna sobre a formação de condutores. Entre seus avanços mais relevantes estava a substituição da lógica das antigas autoescolas pelo conceito dos Centros de Formação de Condutores. Não era uma simples mudança de nome. A proposta era afirmar que dirigir exige educação, responsabilidade e consciência cidadã.

Ao lado de Fernando Henrique Cardoso, diversas personalidades contribuíram para transformar essa agenda em realidade. Clóvis Carvalho, então Ministro-Chefe da Casa Civil, teve papel decisivo na articulação política e administrativa do projeto. Pedro Malan ajudou a construir as condições institucionais necessárias à sua implementação. Pelé emprestou seu prestígio a campanhas de mobilização social. Muitos outros poderiam ser lembrados, mas todos comparti-

lhavam a mesma compreensão: a violência no trânsito era um desafio nacional que exigia resposta à altura.

Pouco tempo depois da sanção do Código, a indicação de Clóvis Carvalho para a Direção-Geral do DENATRAN permitiu dar continuidade àquele esforço. O objetivo era transformar os princípios da nova legislação em ações concretas e consolidar uma política de Estado voltada à preservação da vida.

Passadas quase três décadas, parte daquele espírito parece ter se perdido. O trânsito deixou de ocupar posição central na agenda nacional, campanhas educativas tornaram-se mais raras e a formação de condutores passou a ser frequentemente tratada de forma simplificada. A experiência daqueles anos, contudo, permanece atual. Quando educação, formação, fiscalização e mobilização social caminham juntas, as estatísticas respondem. Quando deixam de caminhar, os números voltam a crescer e o preço é pago em vidas humanas.

Ao homenagear Fernando Henrique Cardoso por seus 95 anos, é justo recordar suas contribuições para a estabilidade econômica e para a consolidação institucional do país. Mas também é justo lembrar que houve um período em que seu governo acolheu e impulsionou uma ampla mobilização nacional em defesa da vida no trânsito. A imagem da Chama pela Paz nas Estradas chegando ao Palácio do Planalto permanece como símbolo daquele tempo. Ela representava a convicção de que nenhuma conquista nacional terá verdadeiro significado se não for capaz de proteger aquilo que possuímos de mais precioso: a vida humana. Os resultados alcançados demonstraram que essa não era uma utopia. Quando o Brasil decidiu colocar a vida no centro de suas preocupações, menos brasileiros morreram e mais famílias puderam seguir seu caminho. Talvez este seja um dos legados menos lembrados de Fernando Henrique Cardoso: a compreensão de que nenhuma política pública faz mais sentido do que aquela que preserva vidas.

Fernando Henrique Cardoso durante o período de implantação do novo Código de Trânsito Brasileiro. Sob sua liderança, o país promoveu uma das mais amplas mobilizações nacionais em defesa da vida no trânsito, culminando na sanção do Código de Trânsito Brasileiro e na consolidação de uma política pública que contribuiu para reduzir a mortalidade nas ruas e estradas do Brasil.

* 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.

DNIT institui Equipe Nacional de Educação para o Trânsito com representantes em todos os estados

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) publicou a Portaria nº 1.984/2026, que oficializa a criação da Equipe Nacional de Educação para o Trânsito (ENET). Com representantes em todas as unidades da Federação, a iniciativa busca fortalecer e ampliar as ações de educação para o trânsito em todo o país.

A nova estrutura reúne mais de cem servidores e tem como objetivo coordenar ações educativas, ampliar parcerias com secretarias de educação, instituições de ensino e órgãos públicos, além de fortalecer a atuação do Programa Conexão DNIT.

Por meio do programa, professores têm acesso a conteúdos, atividades, cursos e materiais pedagógicos alinhados à Base Nacional Comum Curricular (BNCC), que podem



ser adaptados à realidade de cada escola e integrados às diferentes disciplinas da educação básica.

A ENET também será responsável por apoiar a divulgação dessas ferramentas, promover o diálogo com gestores educacionais e incentivar a participação das redes

de ensino em ações voltadas à segurança viária.

Além disso, a equipe dará suporte às capacitações desenvolvidas em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), contribuindo para a formação continuada de educadores sobre temas

relacionados ao trânsito.

Segundo o DNIT, a institucionalização da ENET fortalece a educação para o trânsito como uma política permanente da autarquia, ampliando a articulação entre escolas, professores, comunidades e órgãos públicos.

Com representantes em todos os estados, a expectativa é ampliar o alcance das iniciativas de conscientização e promover uma cultura de responsabilidade, respeito e segurança no trânsito em todo o Brasil.

A criação da Equipe Nacional de Educação para o Trânsito reforça a estratégia do DNIT de utilizar a educação como ferramenta para reduzir acidentes e formar cidadãos mais conscientes sobre seu papel na construção de um trânsito mais seguro.

Novo marco do transporte público é sancionado, mas vetos reduzem alcance da nova lei

Após cinco anos de tramitação no Congresso Nacional, foi sancionada a Lei nº 15.432/2026, que institui o novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano. A legislação altera regras da Política Nacional de Mobilidade Urbana e busca modernizar a gestão e o financiamento do transporte coletivo no país.

Um dos principais objetivos da nova lei é reduzir a dependência da tarifa paga pelos passageiros, permitindo que estados e municípios utilizem outras fontes de recursos para subsidiar o sistema, como receitas de publicidade, exploração comercial de espaços e instrumentos urbanísticos.

A legislação também estabelece parâmetros mínimos de qualidade para os serviços, incluindo regularidade, pontualidade, acessibilidade, segurança, conforto e satisfação dos usuários. Além disso, os contratos poderão vincular a remuneração das operadoras ao desempenho e à qualidade do serviço prestado.

Outro avanço previsto é o fortalecimento da integração física e tarifária entre os diferentes modais de transporte, além da ampliação da transparência por meio do compartilhamento de dados e do monitoramento dos sistemas.

A nova lei também abre caminho para que



estados e municípios adotem modelos de tarifa reduzida ou até mesmo tarifa zero, desde que disponham de recursos suficientes para financiar o sistema. No entanto, a gratuidade universal continua dependendo da capacidade financeira de cada ente federativo.

Apesar dos avanços, a sanção foi acompanhada de vetos presidenciais a dispositivos considerados importantes pelo setor. Entre eles estão regras que obrigavam o custeio das gratuidades com recursos específicos, a previsão de subsídios federais obrigatórios, a isenção de pedágio para ônibus do transporte público e a destinação de parte da arrecadação da Cide para financiar a mobilidade urbana.

Segundo o governo, os vetos foram motivados por questões de responsabilidade fiscal e pela ne-

cessidade de preservar a autonomia financeira de estados e municípios.

Especialistas avaliam que, embora o novo marco represente um avanço institucional, o principal desafio do transporte coletivo continua sendo a definição de fontes permanentes e sustentáveis de financiamento, especialmente diante das dificuldades enfrentadas pelos sistemas após a pandemia.

A nova legislação também fortalece a gestão do transporte público ao criar mecanismos que incentivam maior eficiência operacional e melhor qualidade dos serviços oferecidos à população.

A Lei nº 15.432/2026 entra em vigor em 14 de junho de 2027, prazo estabelecido para que estados e municípios adaptem seus sistemas às novas diretrizes previstas no Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Humanizar e Inovar Para Preservar Vidas.

A educação de trânsito tradicional concentra-se, em geral, em regras, multas e punições. No entanto, uma abordagem verdadeiramente eficaz deve ir além, promovendo consciência, engajamento emocional e senso de responsabilidade coletiva.

Nesse contexto, é fundamental reposicionar o conceito de trânsito como um espaço de convivência humana, que envolve pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas compartilhando o mesmo ambiente, com direitos e deveres interdependentes.

Para isso, algumas diretrizes estratégicas se destacam:

Humanização do trânsito: utilizar narrativas reais que evidenciem o impacto dos acidentes, reforçando que cada veículo transporta vidas, histórias, famílias e projetos.

Uso de tecnologia e inovação: empregar recursos como simulações e realidade virtual para ampliar a percepção de risco e as consequências de decisões imprudentes.

Educação intergeracional: promover iniciativas que envolvam diferentes faixas etárias, fortalecendo a segurança viária como valor coletivo e familiar.

Valorização de boas práticas: desenvolver campanhas que evidenciem atitudes positivas, como respeito, empatia e gentileza no trânsito.

Formação desde a base: integrar temas como cidadania, respeito e preservação da vida ao ambiente escolar, contribuindo para a formação de condutores mais conscientes.

A mensagem central que orienta essa abordagem é clara:

“No trânsito, não transportamos apenas veículos, mas vidas, histórias, famílias e sonhos. Cada decisão ao volante representa uma escolha pela preservação da vida.”

Assim, a verdadeira inovação em educação de trânsito

não reside apenas na tecnologia, mas na capacidade de promover uma mudança de percepção: o trânsito deve ser entendido como um espaço de convivência, onde o respeito deve prevalecer sobre a pressa.

Estou convicto de que aplicando esses conceitos teremos um ambiente saudável, onde o bem-estar físico, mental e social recrudesceram e liberaremos o ir e vir das pessoas que se assustam no trânsito caótico que temos no nosso país.

Reverteremos estatísticas, reduziremos sinistros, em consequência lesionados, mortes e incapacitados. Órgãos do governo como polícia, bombeiros e resgates terrestres e aéreos deixarão de serem chamados. Os hospitais terão leitos disponíveis em UTIs, Centros Cirúrgicos, Enfermarias e Reabilitações.

Além de tudo, ainda redução do custo total dos sinistros de trânsito estimado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) que é orçado entre 50 e 132 bilhões de reais por ano.

Preservar vidas no trânsito é preservar o futuro. Cada vida salva no trânsito é uma história que continua. É o pai que volta para casa, a mãe que busca o filho na escola, o amigo que ainda vai dar muita risada com a gente.

Benefícios de respeitar a vida no trânsito:

1. Famílias inteiras preservadas

Sinistro não mata só uma pessoa. Destrói sonhos, muda rotinas e deixa cicatrizes que duram para sempre. Dirigir com cuidado é cuidar de quem te espera.

2. Saúde pública mais forte

Menos acidentes = menos gente no hospital, menos cirurgias, menos gastos públicos. Isso libera leitos e recursos para quem realmente precisa.

3. Cidades mais humanas

Quando a gente reduz velocidade, respeita a faixa e dá passagem para o pedestre, a cidade vira um lugar melhor para todos. Idoso, criança, ciclista... todo mundo ganha segurança.

4. Economia que funciona

Acidente custa caro para o país: seguro, guincho, perícia, afastamento do trabalho. Sem acidente, o dinheiro gira onde importa: educação, saúde, lazer.

5. Paz de espírito

Chegar 5 minutos depois é melhor que não chegar. Quem dirige sem pressa, sem celular, sem álcool, dirige com consciência tranquila e dorme em paz.

No fim, preservar vida no trânsito não é sobre multa. É sobre respeito. É lembrar que do outro lado do volante, da faixa ou do guidão, tem uma pessoa igual a você.

Trânsito humanizado começa com você. Hoje.



* 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.

Florianópolis propõe novas regras para transporte por aplicativo

A Prefeitura de Florianópolis encaminhou à Câmara Municipal um projeto de lei complementar que atualiza as regras para o transporte por aplicativos na capital. Segundo o município, a proposta foi construída ao longo de quatro anos, sem relação com casos recentes de grande repercussão envolvendo motoristas e passageiros.

O objetivo é adequar a regulamentação ao

crescimento desse serviço na cidade, reforçando aspectos como segurança, transparência, qualidade e fiscalização da atividade.

O projeto determina que as plataformas deverão ser credenciadas no município e manter atualizados os cadastros de motoristas e veículos.

Para os condutores, poderão ser exigidos cadastro municipal, CNH com autorização para

atividade remunerada (EAR), certidões negativas e participação em curso de formação específico para o setor.

Os veículos deverão estar cadastrados junto ao município, passar por vistorias periódicas e contar com seguro para cobertura de eventuais danos aos passageiros.

A proposta também estabelece que os aplicativos informem previamente o valor estimado da corrida, identifiquem motorista e veículo antes do embarque e disponibilizem recibos detalhados aos usuários.

Outro ponto previsto é o fortalecimento da fiscalização municipal, com possibilidade de aplicação de penalidades em caso de irregularidades e acesso a dados estatísticos para auxiliar o planejamento da mobilidade urbana.

Segundo a Prefeitura, o texto foi elaborado em conjunto com representantes dos motoristas e das plataformas, incluindo entidades como a Associação dos Motoristas de Aplicativo de Santa Catarina (Amasc) e o Sindicato dos Motoristas por Aplicativos de Santa Catarina (Simasc), que contribuíram com sugestões durante a elaboração.

O projeto segue agora para análise e votação na Câmara de Vereadores de Florianópolis.



Obra de R\$ 33 milhões na Avenida da Saudade promete acabar com o 'efeito X' em Florianópolis



A Prefeitura de Florianópolis iniciou as obras de ampliação da Avenida da Saudade e da construção de um novo elevado na região do Centro Integrado de Cultura (CIC), um dos principais corredores viários da Capital. O investimento é superior a R\$ 33 milhões, em parceria com o Governo de Santa Catarina.

A principal intervenção será a construção de um novo elevado ao lado da estrutura existente, com duas faixas exclusivas para os motoristas que seguem em direção ao Itacorubi e ao Leste da Ilha, eliminando o chamado "efeito X", ponto de conflito entre fluxos de veículos.

Segundo o projeto, a separação dos trajetos deve reduzir congestionamentos, melhorar a fluidez do trânsito e aumentar a segurança, diminuindo o risco de acidentes provocados pelo

cruzamento de veículos.

Além do elevado, a Avenida da Saudade será ampliada de quatro para cinco faixas de rolamento, aumentando a capacidade de tráfego em um dos acessos mais movimentados da cidade.

A obra também prevê o alargamento de duas pontes sobre o manguezal do Itacorubi, permitindo a ampliação da avenida sem comprometer a continuidade da via.

Na marginal da Avenida Beira-Mar Norte será implantada uma faixa adicional, enquanto o trecho em frente ao Teatro do CIC passará a contar com cinco faixas de circulação.

Também estão previstas melhorias na Avenida Professor Henrique da Silva Fontes, com adequações para facilitar o acesso de quem sai da Trindade em direção ao Itacorubi e à SC-401.

O contrato estabelece prazo de 540 dias, cerca de 18 meses, para conclusão das obras. Durante a execução, poderão ocorrer alterações temporárias no trânsito, com desvios e intervenções na região.

De acordo com a Prefeitura, a intervenção integra um conjunto de obras voltadas à melhoria da mobilidade urbana de Florianópolis, enquanto o Governo do Estado destaca que o projeto complementa a triplicação da SC-401, ampliando a capacidade viária nos principais acessos ao Norte da Ilha.

Com a conclusão das obras, a expectativa é reduzir um dos maiores gargalos do trânsito da Capital, beneficiando milhares de motoristas que utilizam diariamente o corredor entre a Beira-Mar Norte, a SC-401, o Itacorubi e o Leste da Ilha.

ViaMar: Santa Catarina lança licitação de nova rodovia de R\$ 8 bilhões para desafogar a BR-101

O Governo de Santa Catarina lançou o edital de licitação do primeiro trecho da ViaMar, nova rodovia estadual que será construída paralelamente à BR-101 para ampliar a capacidade de circulação no litoral catarinense e reduzir os congestionamentos no principal corredor logístico do estado.

O edital foi assinado pelo governador Jorginho Mello, em Itajaí, marcando o início da implantação do projeto, considerado uma das maiores obras de infraestrutura viária da história de Santa Catarina.

A ViaMar terá aproximadamente 145 quilômetros de extensão, ligando

o Distrito Industrial de Joinville ao Contorno Viário da Grande Florianópolis. O investimento total estimado supera R\$ 8 bilhões e a execução ocorrerá por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP).

O primeiro lote a ser construído fica entre a SC-414, em Navegantes, e a Rodovia Antônio Heil (SC-486), em Itajaí, trecho apontado como um dos mais críticos em congestionamentos e acessos à BR-101. Nesta etapa, o investimento previsto é de R\$ 2,18 bilhões.

O projeto prevê uma rodovia moderna, com três faixas de rolamento em cada sentido, totalizando seis pistas, além de velocidade operacional de até 120 km/h, padrão inédito nas rodovias estaduais catarinenses.

A expectativa do governo é que a nova estrada funcione como uma alternativa à BR-101, absorvendo parte do intenso fluxo de veículos leves e de cargas que hoje provoca congestionamentos frequentes, especialmente durante a temporada de verão e nos horários de maior movimento.

Segundo os estudos apresentados, o tempo de deslocamento entre Joinville e Florianópolis poderá ser reduzido significativamente em condições normais de tráfego, proporcionando maior eficiência logística para a economia catarinense.

A ViaMar deverá atender impor-

tantes polos industriais, logísticos e portuários, passando por municípios como Joinville, Guaramirim, Massaranduba, São João do Itaperiú, Luiz Alves, Navegantes e Itajaí, fortalecendo a integração entre as regiões Norte e Litoral.

O modelo de concessão também prevê a possibilidade de implantação do sistema de pedágio eletrônico *free flow*, que elimina praças físicas e realiza a cobrança automaticamente por meio da identificação dos veículos. Segundo o governo, a proposta ainda está em estudo e poderá sofrer ajustes.

O cronograma prevê cerca de 60 dias para a conclusão do processo licitatório e prazo estimado de 42 meses para a execução do primeiro lote da rodovia.

Para o Governo do Estado, a ViaMar representa uma resposta aos gargalos históricos da BR-101 e busca ampliar a capacidade da malha viária estadual diante do crescimento econômico e do aumento da movimentação de cargas e passageiros em Santa Catarina.

Além de melhorar a mobilidade, a expectativa é que a nova rodovia fortaleça a competitividade logística do estado, oferecendo uma alternativa estratégica para o transporte regional e contribuindo para reduzir um dos principais pontos de congestionamento do Sul do Brasil.



Lula anuncia R\$ 3 bilhões para o Morro dos Cavalos

O presidente Luiz Inácio Lula afirmou, durante visita a Santa Catarina, que o governo federal pretende investir R\$ 3 bilhões para solucionar o gargalo do Morro dos Cavalos, na BR-101, considerado um dos principais pontos críticos da logística catarinense.

Segundo o presidente, a obra integra um conjunto de investimentos voltados à melhoria da infraestrutura de transportes no estado, com foco na redução de congestionamentos, aumento da segurança viária e fortalecimento do escoamento da produção.

Lula também destacou a duplicação e adequação da BR-470, informando a entrega de mais um trecho entre Ilhota e Gaspar e afirmando que os demais segmentos da rodovia se-



guem em execução após a retomada das obras.

Outra frente de investimento mencionada é a BR-280, que receberá R\$ 1,7 bilhão para obras de adequação entre São Francisco do Sul e Jaraguá do Sul, importante corredor

para a atividade industrial e portuária da região.

De acordo com Lula, o Novo PAC prevê R\$ 5,9 bilhões em investimentos federais em rodovias catarinenses, além da concessão de três lotes das BRs 470, 280 e 282, que devem

receber cerca de R\$ 24 bilhões em investimentos privados. Os leilões estão previstos para este ano, com início das obras em 2027.

Na área portuária, o presidente afirmou que o Porto de Itajaí voltou a operar após nova concessão e já recebeu cerca de R\$ 250 milhões em investimentos públicos e privados. O governo também anunciou a concessão da dragagem permanente do canal de acesso, com previsão de R\$ 311 milhões em investimentos ao longo de 25 anos.

Segundo o presidente, o conjunto de obras busca integrar portos, rodovias e indústria, aumentando a competitividade da economia catarinense e reduzindo gargalos históricos de infraestrutura.



JUDICIÁRIO

STJ garante isenção de ICMS para compra de veículo por pessoas com visão monocular

A Segunda Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que pessoas com visão monocular têm direito à isenção do ICMS na compra de veículos, reconhecendo que essa condição caracteriza deficiência para fins de acesso ao benefício fiscal.

A decisão manteve o direito de um motorista do Distrito Federal, rejeitando recurso que sustentava que a legislação não prevê expressamente a isenção para pessoas com visão em apenas um dos olhos.

Segundo o relator, ministro Francisco Falcão, a interpretação das normas tributárias deve considerar sua finalidade constitucional, que é promover a inclusão social, a acessibilidade e eliminar barreiras enfrentadas pelas pessoas com deficiência.

O ministro destacou que o Supremo Tribunal Federal (STF) já firmou entendimento de que o Poder Judiciário não pode criar benefícios fiscais sem previsão legal, mas pode corrigir omissões que resultem em tratamento discriminatório incompatível com a Constituição.

A decisão também leva em conta que a Lei nº 14.126/2021 reconheceu oficialmente a visão monocular como deficiência sensorial do tipo visual para todos os efeitos legais.

Além disso, o relator ressaltou que a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência adota um conceito biopsicossocial de deficiência, considerando não apenas a limitação física, mas também as barreiras enfrentadas pela pessoa na sociedade.

Para o STJ, negar o benefício fiscal a pessoas com visão monocular seria incompatível com o reconhecimento jurídico dessa condição como deficiência e contrariaria o objetivo das políticas públicas voltadas à promoção da mobilidade e da inclusão.

Com esse entendimento, a Corte reforça a proteção dos direitos das pessoas com deficiência e amplia a segurança jurídica para quem busca a isenção de tributos na aquisição de veículos.

STJ admite aposentadoria especial para motoristas e cobradores mediante comprovação de penosidade

A Primeira Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que motoristas de ônibus, cobradores e motoristas de caminhão podem ter reconhecido o direito à aposentadoria especial em razão da penosidade da atividade, mesmo após a Lei nº 9.032/1995.

Pela tese fixada no Tema Repetitivo 1.307, o benefício poderá ser concedido desde que seja comprovado, por meio de perícia técnica individualizada, que o trabalhador esteve exposto de forma habitual e permanente a condições que causem desgaste à saúde.

O INSS defendia que, após a mudança na legislação, a aposentadoria especial somente seria possível mediante comprovação de exposição a agentes químicos, físicos ou biológicos, sem previsão para atividades consideradas penosas.

No entanto, o relator, ministro Gurgel de Faria, entendeu que a ausência de regulamentação específica sobre a penosidade não impede o reconhecimento do direito quando ficar demonstrado que a atividade compromete a saúde ou a



integridade física do trabalhador.

O ministro ressaltou que a Constituição e a Lei nº 8.213/1991 garantem a aposentadoria especial aos segurados que exercem atividades em condições prejudiciais à saúde, ainda que o adicional de penosidade não tenha regulamentação própria.

Segundo o STJ, profissionais do transporte frequentemente enfrentam

jornadas extenuantes, desgaste físico e mental e elevado risco de acidentes, fatores que podem justificar o enquadramento da atividade como especial.

A decisão não concede automaticamente o benefício a toda a categoria. Cada caso deverá ser analisado individualmente, com base em laudo pericial que comprove as condições efetivas de trabalho.

Flexibilização da CNH vai parar no STF

A flexibilização das regras para obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) será analisada pelo Supremo Tribunal Federal (STF). A Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) ajuizou uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) contra dispositivos da Resolução nº 1.020/2025, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

O processo foi distribuído ao ministro André Mendonça e questiona mudanças promovidas pela resolução, que alterou o processo de formação de condutores em todo o país.

Segundo a CNC, as alterações

comprometem a segurança viária, enfraquecem mecanismos de fiscalização previstos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e extrapolam o poder regulamentar do Contran.

Entre os principais pontos contestados estão a flexibilização das exigências para formação de novos condutores, a ampliação dos cursos teóricos na modalidade de ensino a distância (EAD) e a autorização para atuação de instrutores autônomos, sem o modelo tradicional de credenciamento pelos Detrans.

A entidade sustenta que essas mudanças tratam de matérias que deveriam ser disciplinadas por lei, e não apenas por resolução administrativa.

Outro argumento apresentado diz respeito à atuação dos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans). Para a CNC, a resolução invade competências dos estados ao reduzir sua participação na fiscalização dos profissionais responsáveis pela formação de condutores.

A ação também questiona a inclusão automática de instrutores no aplicativo CNH Digital, sem a participação dos Detrans, o que, segundo a entidade, enfraquece os mecanismos de controle e fiscalização.

Na avaliação da confederação, a flexibilização do processo de habilitação pode aumentar os riscos no trânsito, elevando o número de sinistros, feridos e mortes, além de gerar impactos para o sistema público de saúde e para os Centros de Formação de Condutores (CFCs), especialmente nos municípios de menor porte.

A ADI nº 7.978 aguarda julgamento no STF. A decisão da Corte definirá se os dispositivos da Resolução nº 1.020/2025 permanecem em vigor ou se extrapolam os limites da competência normativa do Contran, reacendendo o debate sobre o equilíbrio entre modernização dos processos de habilitação e a preservação da segurança viária.



LEGISLATIVO



Antena corta-pipa poderá ser obrigatória em todas as motocicletas do país

Um projeto de lei em tramitação na Câmara dos Deputados pretende tornar obrigatória a instalação da antena corta-pipa em todas as motocicletas, motonetas e ciclomotores do país. A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e amplia a exigência, hoje restrita a algumas atividades profissionais.

O PL 2.326/2026 estabelece que o equipamento seja obrigatório para todos os veículos da categoria, independentemente da cilindrada, do porte, da finalidade de uso ou da categoria da motocicleta.

Pelo texto, o dispositivo deverá ser instalado na parte frontal da moto, preferencialmente próximo ao guidão, para reduzir o risco de acidentes causados por linhas com cerol ou linha chilena.

A regulamentação técnica ficará a cargo do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que definirá padrões de fabricação, instalação, inspeção e funcionamento do equipamento.

Caso a proposta seja aprovada, circular sem a antena ou com o equipamento em desacordo com as normas poderá sujeitar o condutor às penalidades previstas no CTB para veículos sem



equipamento obrigatório.

O projeto também determina que motocicletas novas sejam comercializadas já equipadas com a antena. Os veículos que já circulam terão prazo de até 180 dias, após a regulamentação, para realizar a adaptação.

Durante esse período, os órgãos de trânsito deverão priorizar ações educativas. Além disso, a proposta autoriza a realização de campanhas de conscientização

e programas de distribuição gratuita do equipamento, especialmente para motociclistas de baixa renda e profissionais que utilizam a motocicleta como instrumento de trabalho.

Segundo o autor do projeto, a obrigatoriedade da antena corta-pipa busca ampliar a proteção de todos os motociclistas contra acidentes provocados por linhas cortantes, por meio de uma medida de baixo custo e rápida instalação.

CCJ do Senado avança com projeto que permite prisão preventiva para motoristas que matam sob efeito de álcool

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado deu mais um passo na análise de um projeto que endurece as punições para motoristas que causarem mortes ou lesões graves no trânsito sob efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas. A proposta altera o Código de Processo Penal (CPP) e o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Uma das principais mudanças é a possibilidade de decretação de prisão preventiva para motoristas que cometerem homicídio culposo ou lesão corporal culposa grave ou gra-

víssima enquanto dirigem sob influência de álcool ou drogas.

A medida também poderá ser aplicada em casos de rachas, disputas de velocidade e manobras perigosas em vias públicas, ampliando os instrumentos de responsabilização nesses crimes.

O projeto aumenta a pena para homicídio culposo na direção de veículo sob efeito de álcool ou drogas, que passará de cinco a oito anos para seis a dez anos de reclusão, além de multa e suspensão ou proibição do direito de obter ou renovar a CNH.

Nos casos de lesão corporal grave ou gravíssima, a pena também será ampliada, passando de dois a cinco anos para três a seis anos de reclusão, mantendo a possibilidade de prisão preventiva.

Outro ponto da proposta amplia o conceito de substâncias psicoativas. Em vez de abranger apenas aquelas que causam dependência, o texto passa a considerar qualquer substância que comprometa a capacidade de condução, cuja regulamentação ficará a cargo do Contran.

O projeto ainda será analisado pelo plenário do Senado. Se aprovado, seguirá para a Câmara dos Deputados e, posteriormente, para sanção presidencial, entrando em vigor após 180 dias.

A proposta busca reforçar o combate à violência no trânsito, ampliando a responsabilização de motoristas que dirigem sob efeito de álcool ou drogas, embora ainda possa sofrer alterações durante a tramitação no Congresso Nacional.

Comissão aprova projeto que proíbe transporte de passageiro sob efeito de álcool ou drogas em veículos coletivos

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou um projeto de lei que proíbe motoristas de veículos de transporte coletivo de embarcar passageiros que estejam sob efeito de álcool ou visivelmente sob influência de drogas. A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e ainda seguirá em tramitação no Congresso Nacional.

Pelo texto, o motorista que descumprir a regra estará sujeito a infração gravíssima, multa, sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e retenção do veículo até que a situação seja regularizada. O projeto também prevê que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) poderá regulamentar exceções, caso a medida seja transformada em lei.

O parecer favorável foi apresentado pelo deputado Beto Preto (PSD-PR), que defendeu a proposta como uma forma de reforçar a segurança no transporte coletivo. Segundo o relator, o objetivo é garantir melhores condições de segurança para motoristas e passageiros.

A proposta, no entanto, levanta dúvidas sobre sua aplicação prática. Como o texto se refere a passageiros “sob a influência de álcool” ou “visivelmente sob efeito de drogas”, especialistas apontam que será necessário definir critérios objetivos para evitar interpretações subjetivas e possíveis conflitos entre motoristas e usuários.

De acordo com o autor do projeto, deputado Cabo Gilberto Silva (PL-PB), a medida busca evitar que comportamentos inadequados de passageiros coloquem em risco a condução do veículo e a segurança dos demais ocupantes.

O projeto ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) e, se aprovado, seguirá para o Senado Federal. Somente após a aprovação nas duas Casas do Congresso e a sanção presidencial a proposta poderá entrar em vigor.



Como evitar problemas na transferência de veículos

A transferência de propriedade de um veículo é um procedimento obrigatório previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Quando realizada de forma incorreta, pode gerar multas, impedimentos administrativos, dificuldades na emissão de documentos e problemas tanto para o comprador quanto para o vendedor.

Um dos erros mais comuns é deixar de realizar a Comunicação de Venda. Sem esse registro, o antigo proprietário pode continuar vinculado ao veículo e ser responsabilizado por infrações ou outras ocorrências após a negociação.

Outro problema frequente é perder o prazo legal para efetivar a transferência. O descumprimento desse prazo pode resultar em penalidades administrativas e atrasar a regularização do veículo junto aos órgãos de trânsito.

Também é fundamental verificar a existência de multas, IPVA,



licenciamento ou outros débitos pendentes antes da transferência. Essas pendências podem impedir a conclusão do processo até que sejam quitadas.

A conferência da documentação e do histórico do veículo é outra etapa indispensável. Restrições administrativas, registros de sinistros, passagem por leilão ou ações judiciais

podem comprometer a negociação e influenciar o valor do automóvel.

Quando exigida, a vistoria veicular não deve ser ignorada. O procedimento confirma a identificação do veículo e a conformidade das informações cadastrais, sendo requisito para a continuidade da transferência em diversas situações.

Especialistas também recomen-

dam que comprador e vendedor guardem todos os documentos da negociação, como contratos, recibos e comprovantes, para facilitar a comprovação da transação caso surjam questionamentos futuros.

Para evitar transtornos, o ideal é organizar toda a documentação antes da compra, verificar a situação do veículo, cumprir os prazos previstos na legislação e seguir corretamente as exigências dos órgãos de trânsito.

A legislação estabelece que a atualização do registro do veículo e a comunicação da venda são procedimentos distintos e ambos devem ser realizados quando aplicáveis, garantindo maior segurança jurídica para as partes envolvidas.

Seguir essas etapas reduz o risco de multas, prejuízos financeiros e problemas administrativos, tornando a transferência de propriedade mais rápida, segura e transparente para compradores e vendedores.

Pisca-alerta não autoriza parada irregular e uso indevido pode gerar multa

Muitos motoristas ainda acreditam que ligar o pisca-alerta é suficiente para justificar uma parada rápida em fila dupla, em local proibido ou bloqueando uma faixa de circulação. No entanto, essa prática não encontra respaldo no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O dispositivo foi criado para alertar outros usuários da via sobre situações de emergência e não para permitir infrações de trânsito.

De acordo com o artigo 40 do CTB, o pisca-alerta deve ser utilizado exclusivamente em casos de imobilização do veículo, situações de emergência ou quando houver regulamentação específica da via determinando seu uso. Assim, acionar o equipamento não transforma uma parada irregular em uma conduta permitida.

Entre as situações em que o uso é recomendado estão acidentes

de trânsito, panes mecânicas ou elétricas, falta de combustível que provoque a imobilização do veículo e emergências médicas que exijam sinalização para alertar os demais condutores. Nesses casos, o objetivo é aumentar a segurança e reduzir o risco de novos acidentes.

Também é indicado acionar o pisca-alerta quando o veículo apresenta uma falha inesperada e permanece parado sobre a pista ou no acostamento. A sinalização permite que os demais motoristas reduzam a velocidade e adotem os cuidados necessários ao se aproximarem do local.

Por outro lado, o dispositivo não deve ser utilizado para justificar paradas em fila dupla, estacionamentos em locais proibidos, bloqueio de faixas de circulação ou embarque e desembarque em desacordo com a sinalização. Mesmo



que a interrupção seja de poucos segundos, a infração continua existindo.

Outra orientação importante é evitar o uso do pisca-alerta com o veículo em movimento durante chuva forte, neblina ou outras condições de baixa visibilidade. Nessas situações, a recomendação é utilizar os faróis adequados previstos na legislação, já que o pisca-alerta pode confundir os demais condutores sobre a real condição do veículo.

O uso incorreto do equipamento está previsto no artigo 251 do Código de Trânsito Brasileiro.

A infração é de natureza média, sujeita à multa de R\$ 130,16 e ao registro de quatro pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Além das penalidades, o emprego inadequado do pisca-alerta compromete a segurança viária. Quando utilizado sem necessidade, o dispositivo pode gerar interpretações equivocadas, dificultar a reação dos outros motoristas e aumentar o risco de sinistros. Respeitar as regras de utilização é uma medida simples, mas essencial para garantir um trânsito mais seguro e organizado para todos.

Crescimento dos carros eletrificados impulsiona instalação de carregadores residenciais no Brasil

O crescimento da frota de veículos eletrificados no Brasil está impulsionando a instalação de carregadores residenciais. Com mais de 300 mil veículos em circulação, cada vez mais consumidores adaptam garagens de casas e condomínios para realizar o carregamento dos automóveis.

Dados do setor apontam forte expansão nas vendas. Entre janeiro e maio de 2026, foram emplacados cerca de 167 mil veículos eletrificados, um aumento de mais de 135% em relação ao mesmo período de 2025, consolidando a eletrificação como uma tendência no mercado automotivo brasileiro.

Embora a rede pública de recarga também esteja crescendo, com mais de 21 mil pontos disponíveis no país, o carregamento doméstico tem se

tornado a opção preferida de muitos proprietários pela praticidade de recarregar o veículo durante a noite.

Esse avanço também movimenta o mercado de infraestrutura para mobilidade elétrica, com aumento na procura por carregadores residenciais e serviços especializados de instalação e adequação elétrica.

Especialistas alertam que a instalação deve ser precedida por uma avaliação técnica da rede elétrica do imóvel. O objetivo é garantir segurança, eficiência e compatibilidade da instalação com a potência exigida pelos equipamentos.

Existem diferentes opções de carregamento residencial. O uso de tomadas convencionais resulta em recargas mais lentas, enquanto carregadores de parede (wallboxes) reduzem signifi-



cativamente o tempo necessário para abastecer a bateria do veículo.

Os custos de implantação variam conforme o equipamento e as adaptações necessárias na instalação elétrica. Os carregadores residenciais custam, em média, entre R\$ 2.500 e R\$ 8.000, enquanto as adequações elétricas podem variar entre R\$ 2.000 e R\$ 5.000.

Outra tendência é a integração dos carregadores com sistemas de energia solar. A combinação permite reduzir ainda mais os custos de utilização dos veículos elétricos e amplia os benefícios econômicos e ambientais da

eletromobilidade.

Além de mudar a forma de abastecer os automóveis, a expansão dos veículos eletrificados também influencia o planejamento de residências e condomínios, que passam a incorporar infraestrutura voltada à recarga elétrica.

A expectativa é de que o crescimento da frota continue nos próximos anos, tornando a infraestrutura de recarga residencial um elemento cada vez mais importante para acompanhar a expansão da mobilidade elétrica no Brasil.

Detran/SC abre inscrições para a primeira edição do FEMUTRAN 2026

O Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC) abriu as inscrições para a primeira edição do Festival de Música Estudantil Temático de Trânsito (FEMUTRAN) 2026, iniciativa que une educação, cultura e conscientização para estimular estudantes a criarem músicas autorais sobre segurança no trânsito. O projeto é inovador e foi criado pelo Detran/SC com o objetivo de ampliar as ferramentas de educação para o trânsito por meio da arte e da participação estudantil.

Podem participar alunos regularmente matriculados em escolas públicas e privadas de Santa Catarina nas categorias Ensino Fundamental I, Ensino Fundamental II, Ensino Médio/Técnico-profissionalizante e Educação Especial. As inscrições vão de 18 de junho a 3 de julho de 2026, pelo site do Detran/SC.

O festival será realizado em etapas seletivas regionais, entre agosto e outubro, seguidas da final estadual, prevista para novembro. As apresentações ocorrerão por meio de vídeos musicais publicados no YouTube e avaliados por um júri especializado.

As músicas deverão ser inéditas e 100% autorais, com letra e melodia criadas pelos estudantes, individualmente ou em coautoria com o professor orientador. As composições passarão por triagem prévia, que irá verificar adequação temática, linguagem apropriada à faixa etária, coerência com o regulamento e ausência de plágio.

A avaliação levará em conta critérios

como mensagem educativa, qualidade da letra, interpretação e performance, criatividade musical e apresentação coletiva. A premiação inclui troféus, medalhas e reconhecimentos especiais.

Para o presidente do Detran/SC, Ricardo

Miranda Aversa, mais do que uma competição, o festival se consolida como uma ferramenta de educação para o trânsito.

“A música é um excelente instrumento para alcançarmos a todos como linguagem de sensibilização, expressão e aprendizado sobre o trânsito. Ao incentivar estudantes a transformar conhecimento em arte, o Detran/SC busca fortalecer a cultura de paz no trânsito e promover a formação de novas gerações mais conscientes sobre seu papel na construção de um trânsito mais seguro para todos”, destaca o presidente.

O FEMUTRAN passa a integrar o conjunto de ações educativas promovidas pelo Detran/SC voltadas à conscientização da população. O festival se soma ao Festival Estudantil Temático de Trânsito (FETRAN) e à Rede de Educação para o Trânsito (REDUTRAN SC), iniciativas desenvolvidas pelo Detran/SC em parceria com outros órgãos e instituições para fortalecer a educação para o trânsito e incentivar a formação de cidadãos mais conscientes e comprometidos com a preservação da vida.

Além de valorizar a produção artística dos estudantes, o FEMUTRAN busca fortalecer a educação para o trânsito e formar cidadãos mais conscientes sobre a importância da responsabilidade e da preservação da vida.

As informações divulgadas correspondem a um resumo do festival. O regulamento completo, com todas as regras, prazos e documentos exigidos, está disponível no edital oficial no site do Detran/SC.

CARTAS



EDITORIAL

Parabenizo o MONATRAN pelo posicionamento firme e necessário. É evidente que ainda faltam ações concretas, fiscalização eficiente e compromisso contínuo das autoridades para reduzir os riscos no trânsito. Não basta anunciar medidas; é preciso garantir que elas funcionem na prática. Enquanto isso não acontecer, seguiremos convivendo com tragédias evitáveis.

Edson Andrade – Brasília/DF

FALTA AÇÃO

Como sempre, a Palavra do Presidente do Monatran apresenta uma análise precisa e necessária sobre a realidade do trânsito brasileiro. É preocupante ver que as mortes continuam aumentando enquanto faltam políticas públicas permanentes e maior comprometimento das autoridades. Chegou a hora de transformar diagnósticos em ações concretas para preservar vidas.

Helena Matias – São Paulo/SP

QUEM?

Mais uma vez, o Dr. José Roberto Dias levanta um questionamento que merece estar no centro do debate nacional: quem está formando nossos motoristas? Não podemos tratar a habilitação apenas como um documento, quando ela representa uma responsabilidade com a vida. Investir na formação de condutores é investir em um trânsito mais seguro para todos.

Simone Bleyer – Rio de Janeiro/RJ

PERIGOS

O artigo do Dr. Dirceu Rodrigues Alves Junior faz um importante alerta sobre riscos que muitos motoristas ainda insistem em subestimar. Chuva e neblina exigem prudência, velocidade reduzida e responsabilidade ao volante. Prevenir sinistros depende, acima de tudo, da conscientização de cada condutor para preservar vidas.

Cláudio Schmidt – Curitiba/PR

ORGULHO

Ler essa matéria sobre o centenário da nossa ponte desperta um enorme orgulho de ser catarinense. A Hercílio Luz representa muito mais do que uma ligação entre ilha e continente: ela simboliza nossa história, nossa identidade e a capacidade de preservar um patrimônio que une gerações. Que continue inspirando Santa Catarina por muitos anos.

Samuel Dantas – Florianópolis/SC

JUSTIÇA

A decisão do STJ preserva a finalidade social do DPVAT, que sempre foi proteger vítimas de acidentes, e não beneficiar quem provoca deliberadamente situações de risco durante a prática de crimes. É uma medida que fortalece a justiça e respeita o verdadeiro propósito do seguro obrigatório.

Keila Schlemper – Campo Grande/MS

LEGISLAÇÃO

Endurecer as punições é importante, mas ainda é pouco diante da quantidade de vidas perdidas no trânsito. O Brasil precisa de leis mais rigorosas, fiscalização efetiva e punições que realmente desestimulem a imprudência. Quem tira uma vida ao volante deve responder de forma proporcional às consequências de seus atos.

Júnior Batista – Porto Alegre/RS

ESPAÇO LIVRE

nente ao defender que a fiscalização de trânsito deve cumprir sua função principal: prevenir acidentes e salvar vidas. A aplicação das leis precisa ser firme, mas também pautada pela razoabilidade, transparência e coerência com a realidade das vias. Quando a fiscalização é percebida como justa, ela conquista maior respeito e contribui mais efetivamente para a segurança de todos.

Mônica Frias – Joinville/SC

PEDESTRE

A matéria da contracapa retrata uma realidade que todos vivemos diariamente: o pedestre ainda precisa disputar espaço com os veículos para exercer um direito garantido por lei. Respeitar a faixa não é um ato de cortesia, mas de cidadania e responsabilidade. Um trânsito verdadeiramente seguro começa quando a vida das pessoas vem antes da pressa.

Hélio Moitinho – Cuiabá/MT

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 229. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruído que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

ESPAÇO LIVRE

*ATILA ROCHA DOS SANTOS



O CRESCIMENTO DE FLORIPA

Florianópolis vive um dos momentos de maior crescimento de sua história recente. O mercado imobiliário está aquecido, o turismo se fortalece e uma série de investimentos públicos e privados promete impulsionar ainda mais o desenvolvimento da cidade. Sem nenhuma dúvida, são iniciativas de grande importância para o futuro da Capital e que devem atrair mais turistas, novos moradores e oportunidades. Infelizmente, esse avanço também traz um efeito colateral significativo: comprometer ainda mais o já conturbado e congestionado trânsito da cidade. Hoje, das 7h às 11h e das 16h às 20h, é praticamente impossível circular por Florianópolis ou, como diria Millôr Fernandes, se por aqui estivesse: “O nosso trânsito encontra-se ENTUPIGAIADO”.

É deveras preocupante a constatação de que, com exceção da triplicação parcial da SC-401, o que é muito pouco diante desta explosão demográfica que a cidade vem experimentando nas últimas décadas, nenhuma obra estruturante de infraestrutura encontra-se em implantação. Esta tragédia anunciada tem o potencial de inviabilizar o nosso desenvolvimento social e econômico e matar a nossa galinha dos ovos de ouro, porque nem os moradores nem os turistas vão querer viver numa cidade onde é impossível se deslocar para as suas mais diversas necessidades, que vão do lazer até um atendimento emergencial de saúde.

Diante deste fato, a grande pergunta é: O QUE FAZER?

Volto, então, meu pensamento para as décadas de 1960 e 1970, quando existia um órgão chamado PLAMEG (Plano de Metas do Governo de SC), que teve como dirigente o Engº Colombo Machado Salles, que depois veio a se tornar governador do Estado. O PLAMEG propôs um ambicioso projeto de desenvolvimento econômico e estrutural para

o Estado de SC, priorizando investimentos em infraestrutura e em transformar a matriz produtiva catarinense.

Como num passe de mágica, volto às aulas de urbanismo do saudoso Prof. Felipe Gama D’Eça, onde ele apresentava aos alunos de Engenharia Civil da UFSC as propostas e diretrizes do Plano Diretor de Floripa, que um grupo de abnegados técnicos e especialistas, sob a sua coordenação, estava desenvolvendo, plano este que foi instituído em 31/05/1976, por meio da Lei Municipal nº 1.440/76.

O Plano Diretor de 1976 previa um sistema viário de grande porte, concebido para transformar Floripa em um polo metropolitano. O diagnóstico elaborado pelos planejadores afirmava que a cidade sofria de uma “esclerose generalizada da circulação”, razão pela qual foram propostas intervenções estruturais de grande porte, tais como:

1. Túnel Centro-Sul da Ilha, ligando a região central ao setor sul da cidade, atravessando o maciço central para permitir um acesso rápido ao aeroporto e criar um novo eixo de desenvolvimento urbano para a planície do Campeche e o sul da ilha. A proposta original foi parcialmente executada, com a implantação de parte da Via Expressa Sul e do Túnel Antonieta de Barros, inaugurado em 2002;
2. Via Expressa Sul, ligando o Centro ao Aeroporto, Campeche, Rio Tavares e Sul da Ilha, cujo objetivo era criar um corredor de alta capacidade para estimular a ocupação planejada da região sul da ilha;
3. Nova ligação Ilha-Continente. O plano entendia que a ponte Hercílio Luz era insuficiente para o crescimento previsto para o continente e para a região conurbada com os municípios vizinhos. Esta proposta foi executada com a

implantação da Ponte Colombo Machado Salles, inaugurada em 1975, e, posteriormente, com a construção da Ponte Pedro Ivo Campos, inaugurada em 1991;

4. Grande Eixo Norte, corredor contínuo ligando os bairros Centro, Agronômica, Trindade, Itacorubi, Santo Antônio de Lisboa e Canasvieiras, onde iria se concentrar o crescimento urbano e as principais atividades

metropolitanas. Este projeto foi executado com a implantação da SC-401, que hoje já se tornou insuficiente para o grande volume de tráfego dos dias normais e que se torna crítico na temporada de verão;

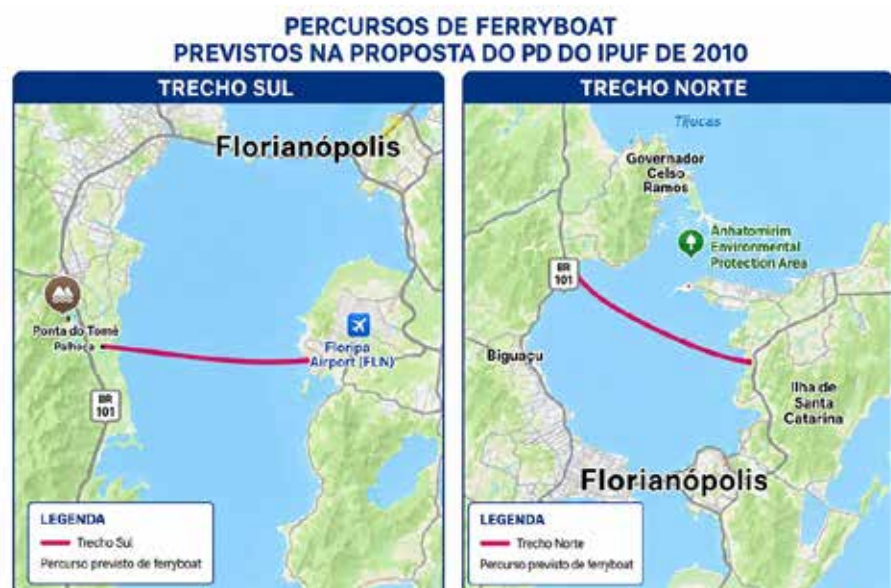
5. Sistema de Vias Perimetrais, constituído por uma rede de avenidas para retirar o tráfego de passagem do centro e criar alternativas às ruas históricas estreitas;
6. Corredor do Vale do Itacorubi, identificando o vale como a principal área de expansão urbana, acesso à UFSC e à Lagoa da Conceição;
7. Ligação Centro-Lagoa da Conceição, ligação direta do Centro, Itacorubi e Lagoa, atravessando o maciço central por um túnel, criando um corredor com alta capacidade de tráfego, concebido para reduzir o isolamento da região leste da ilha.

Nestes 56 anos que se passaram, observamos que o Plano Diretor de 1976 foi mais bem-sucedido em orientar o crescimento territorial do que na implantação integral de suas obras estruturantes. Por outro lado, propostas como o Centro Metropolitano no Itacorubi, os túneis adicionais e um sistema viário perimetral completo permanecem inacabadas ou foram abandonadas em favor de soluções adotadas pelos planos diretores posteriores, que, na realidade, focaram muito mais na ocupação do solo urbano e muito pouco em implantar um sistema viário capaz de atender ao crescimento da cidade.

Além disso, o transporte marítimo nunca foi implantado. A proposta de Plano Diretor elaborada pelo IPUF em 2010, previa a concessão à iniciativa privada de duas ligações Ilha-Continente, através de Ferryboat, uma ao norte ligando Santo Antônio de Lisboa a São Miguel em Biguaçu e outra ao sul ligando a Ponta do Tomé em Palhoça ao Aeroporto Hercílio Luz, mas não foi aprovada na audiência pública, por questões muito mais políticas do que técnicas. O sistema de transporte coletivo é sofrível e sequer nos demos ao luxo de planejar um sistema mais eficiente, tais como Metrô, VLT ou BRT.

Obras estruturantes demandam muitos recursos e muito tempo de implantação. Se não começarmos agora a resolver o problema da mobilidade urbana em Florianópolis, teremos uma depreciação da qualidade de vida como consequência das ações descritas no caput deste artigo.

* Engº civil, formado pela UFSC em 1974; Ex-Secretário de Desenvolvimento Urbano de São José-SC; Ex-Secretário de Habitação e Saneamento Básico de Florianópolis-SC; e Ex-Presidente do Instituto de Planejamento de Florianópolis.



PRF inaugura **Pista de Educação para o Trânsito** em São José e homenageia parceiros da segurança viária

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) inaugurou, neste dia 30 de junho, a Pista de Educação para o Trânsito PRF Romeu da Rosa, na Delegacia da PRF em São José. A solenidade reuniu autoridades, policiais rodoviários federais, representantes de instituições parceiras e convidados para celebrar a entrega do novo espaço educativo, a aquisição de equipamentos destinados às atividades operacionais e prestar homenagens a servidores e colaboradores que contribuem para o fortalecimento da segurança viária em Santa Catarina.

A mesa de autoridades foi composta pelo superintendente da PRF em Santa Catarina, Manoel Fernandes Bitencourt; pelo superintendente regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Amauri Sousa Lima; pelo gerente de Operações da Arteris Litoral Sul, Marcelo Possamai; pelo presidente do Sindicato dos Policiais Rodoviários Federais e Servidores da PRF em Santa Catarina (SINPRF/SC), Paulo Roberto Coelho Pinto; e pelo chefe da Delegacia da PRF em São José, Leandro Andrade do Nascimento.

Além da inauguração da pista, a cerimônia marcou a apresentação de novos equipamentos adquiridos com recursos destinados pela Justiça do Trabalho, por intermédio do Ministério Público do Trabalho, entre eles dois drones de última geração, 80 lanternas táticas e 43 kits de atendimento pré-hospitalar. Os equipamentos passam a reforçar as ações de fiscalização, policiamento e atendimento às ocorrências nas rodovias federais da Grande Florianópolis.

Durante o evento, a PRF também homenageou a policial rodoviária federal Jussara Marcelino, que se aposentou após 26 anos de serviço público, sendo 17 deles dedicados à instituição. Também foram reconhecidos os policiais que completaram 30 anos de atuação na corporação e concedido o título honorífico “Amigo da PRF” a 21 pessoas que se destacam pelo apoio prestado à instituição nas áreas de infraestrutura, segurança viária, logística e apoio institucional. Entre os homenageados estavam representantes do DNIT, Arteris Litoral Sul, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), empresas prestadoras de serviços, Ministério Público do Trabalho, Justiça do Trabalho, Polícia Militar Rodoviária, Clube da PRF, Sindicato dos Policiais Rodoviários Federais e colaboradores das ações de educação para o trânsito.

O ponto alto da solenidade foi a inauguração da Pista de Educação para o Trânsito PRF Romeu da Rosa, batizada em homenagem ao policial rodoviário federal que atuou na corporação entre 1972 e 1994 e foi um dos pioneiros no desenvolvimento de atividades educativas voltadas ao trânsito em Santa Catarina. A nova estrutura amplia a capacidade do Grupo de Educação para o Trânsito da Delegacia da PRF em São José e permitirá que crianças e adolescentes participem de atividades práticas de conscientização sobre comportamento seguro nas vias, cidadania e respeito às leis de trânsito.

Em seu pronunciamento, o superintendente da PRF em Santa Catarina, Manoel Fernandes Bitencourt, destacou que o sucesso das ações desenvolvidas pela instituição depende da atuação conjunta entre a corporação e seus parceiros.



“A lógica do policial rodoviário federal é garantir a fluidez e a segurança nas rodovias. Muitas vezes precisamos contar com parceiros para resolver situações que surgem no dia a dia. São empresas, órgãos públicos e pessoas que estendem a mão para que possamos cumprir nossa missão. Se esperarmos sempre pelas condições ideais, muitas iniciativas nunca sairão do papel. Por isso, é fundamental reconhecer quem acredita nos nossos projetos e nos ajuda a transformar boas ideias em realidade.”

Bitencourt também agradeceu o apoio da Justiça do Trabalho, do Ministério Público do Trabalho e das instituições parceiras, que possibilitaram investimentos em equipamentos e em projetos voltados à educação para o trânsito e ao fortalecimento da atuação da PRF.

Para o chefe da Delegacia da PRF em São José, Leandro Andrade do Nascimento, a solenidade simboliza o reconhecimento àqueles que contribuem diariamente com a missão da Polícia Rodoviária Federal e representa um importante avanço nas ações preventivas da instituição.

“Hoje é um dia de gratidão. Homenageamos pessoas e instituições que, ao longo dos anos, sempre estiveram ao lado da PRF, colaborando para que pudéssemos cumprir nossa missão com excelência. A inauguração desta pista realiza um sonho antigo e reforça nossa convicção de que a educação é a ferramenta mais eficiente para transformar o trânsito. Esperamos receber aqui muitas crianças nos próximos anos, ajudando a formar cidadãos mais conscientes e comprometidos com a preservação da vida.”

O presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação para o Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, destacou que iniciativas como a nova pista educativa reafirmam um princípio defendido pela entidade ao longo de sua trajetória: a educação das novas gerações é o caminho mais eficaz para a construção de um trânsito mais seguro.

“Projetos como esta pista educativa reforçam uma convicção que compartilhamos com a PRF: investir na formação das novas gerações é o caminho mais eficaz para reduzir acidentes e preservar vidas. Recebam nossos cumprimentos por essa importante conquista, que certamente deixará um legado para toda a sociedade catarinense.”

Com a nova pista educativa, a Delegacia da PRF em São José amplia seu trabalho de formação de crianças e adolescentes, fortalecendo uma política preventiva que busca reduzir acidentes, preservar vidas e estimular uma cultura de respeito e responsabilidade no trânsito.



Representando o MONATRAN, a assessora de presidência Ellen Bruehmueller ao lado do chefe da Delegacia da PRF em São José, Leandro Andrade do Nascimento, durante a inauguração da nova Pista de Educação para o Trânsito.