

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - MAIO 2026 - ANO 19 - Nº 197

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Brasil falha em frear mortes no trânsito

Palavra do Presidente - PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Quem está formando nossos motoristas?

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Chuva, Neblina: Riscos de Sinistro

PÁGINA 7

Brasil terá centro nacional para investigar sinistros graves e prevenir mortes no trânsito

PÁGINA 6

PONTE HERCÍLIO LUZ - 100 ANOS

Restaurada, volta a contribuir com o trânsito de Florianópolis



No dia 13 de maio, a Ponte Hercílio Luz completou 100 anos. Mais do que um cartão-postal de Florianópolis, a estrutura atravessou o século como testemunha silenciosa das transformações políticas, urbanas e sociais de Santa Catarina. Tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) em 1998, ela permanece como uma das obras mais simbólicas da engenharia brasileira - não apenas pela imponência, mas pelo significado que acumulou ao longo do tempo. (Matéria completa na página 9)

Renovação automática da CNH não deve acontecer mais

PÁGINA 4

Golpe do free flow já soma mais de 400 sites falsos de pedágio

PÁGINA 13

Fiscalização de trânsito exige razoabilidade e coerência

ESPAÇO LIVRE

PÁGINA 15

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

SEJA PACIENTE NO TRÂNSITO.



CONSERVE-SE À DIREITA



SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA ROTATÓRIA



CIRCULAÇÃO EXCLUSIVA DE ÔNIBUS

EDITORIAL

Maio passou. E o trânsito brasileiro continua de luto.

Mais um mês de maio chegou e passou sem promover mudanças concretas capazes de alterar, de forma significativa, a realidade da violência no trânsito brasileiro. Novamente vimos campanhas, slogans, monumentos iluminados e ações de conscientização espalhadas pelo país. Mas, encerrado o calendário do Maio Amarelo, permanece a sensação de que pouco mudou na prática para quem enfrenta diariamente um trânsito inseguro, permissivo e cada vez mais violento.

É justamente nesse contexto que surge o chamado “Maio Preto”, movimento que não deve ser interpretado como oposição ao Maio Amarelo, mas como um grito de inconformismo de profissionais, especialistas e entidades que há anos alertam para a falta de políticas públicas permanentes voltadas à segurança viária.

O MONATRAN vem defendendo há décadas que campanhas pontuais, embora importantes, são insuficientes diante da dimensão do problema. O Brasil insiste em tratar a segurança no trânsito como pauta sazonal, concentrada em um único mês do ano, enquanto faltam programas contínuos de educação, fiscalização efetiva, investimentos em infraestrutura e formação séria de condutores.

Não se reduz uma tragédia diária apenas com mensagens de impacto. A educação para o trânsito precisa ser permanente, presente nas escolas, nas comunidades, nos centros de for-

mação de condutores e nas políticas públicas de longo prazo. Segurança viária não pode depender apenas de mobilizações temporárias.

O “Maio Preto” ganha força justamente porque expressa o descontentamento de quem percebe uma contradição evidente: ao mesmo tempo em que campanhas falam em preservação da vida, medidas recentes flexibilizam processos de formação de condutores e enfraquecem mecanismos historicamente ligados à prevenção.

O Maio Amarelo possui mérito por manter o tema em evidência e estimular a conscientização. Mas os números de mortes e feridos no trânsito mostram que conscientização isolada não basta. Sem continuidade, fiscalização, responsabilidade e prioridade política, os resultados acabam limitados.

O trânsito precisa ser tratado como questão permanente de saúde pública. Isso exige planejamento, investimento e compromisso real com a preservação da vida - não apenas durante um mês, mas durante todo o ano.

Ao longo de sua trajetória, o MONATRAN sempre sustentou exatamente essa posição: menos ações episódicas e mais políticas permanentes. O debate provocado pelo “Maio Preto” pode incomodar, mas talvez seja justamente esse desconforto que o país precise enfrentar para finalmente transformar discurso em mudança concreta.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



VOLVO APOSTA EM IA

A Volvo Cars anunciou uma parceria com a Google para integrar o sistema Gemini aos veículos da marca. A tecnologia permitirá que os carros interpretem placas, sinalizações e regras de trânsito em tempo real por meio das câmeras externas. O recurso estreia no futuro Volvo EX60. Segundo especialistas, a inteligência artificial pode ajudar na condução, mas não substitui a atenção e a responsabilidade do motorista.



CONEXÃO DNIT

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) está com inscrições abertas para cursos gratuitos de capacitação de professores, gestores e especialistas da educação básica sobre educação para o trânsito. As formações fazem parte do Programa Conexão DNIT e são oferecidas pela plataforma AVAMEC, com o objetivo de integrar o tema ao ambiente escolar de forma contínua, em alinhamento com a BNCC. Os cursos são online, têm certificação e abordam desde o planejamento pedagógico até a aplicação prática do tema no ensino fundamental e médio.

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 MONATRAN ou do editor.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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

Brasil falha em frear mortes no trânsito



ENCONTRO

Registro do encontro realizado no dia 6 de maio, no gabinete do deputado estadual Mário Motta, com a entrega da mais recente edição do Jornal do Monatran. Na ocasião, o presidente da entidade, Roberto Alvarez Bentes de Sá, conversou com o parlamentar sobre os desafios do trânsito e da mobilidade, além da importância de iniciativas que contribuam para tornar o trânsito mais humano e seguro. Também foi abordado e questionado o projeto que visa as obras de recuperação das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos.

FAKE NEWS

Uma mensagem falsa sobre supostas “novas multas de trânsito” voltou a circular nas redes sociais e aplicativos de mensagens nos últimos dias. O conteúdo cita reajustes inexistentes, cancelamento automático da CNH vencida e novas regras do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), mas foi desmentido pelo governo federal. A fake news mistura informações verdadeiras com dados incorretos para parecer confiável e acabou gerando confusão entre motoristas. Especialistas alertam que mudanças nas regras de trânsito não entram em vigor por mensagens de WhatsApp e devem sempre ser verificadas em canais oficiais, como a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e os Detrans estaduais.

Os números mais recentes sobre mortes no trânsito no Brasil expõem, mais uma vez, um cenário que já deixou de ser novidade e passou a ser rotina trágica: o país voltou a registrar crescimento contínuo de óbitos e internações, alcançando o maior patamar desde 2019. São mais de 38 mil vidas perdidas em 2024, segundo dados do DATASUS, com impacto direto sobre o SUS, sobre a economia e, principalmente, sobre famílias inteiras que convivem com uma epidemia silenciosa nas ruas e rodovias.

O dado mais duro talvez não esteja apenas no volume absoluto, mas na constância da piora. Pelo sexto ano consecutivo, a mortalidade no trânsito cresce, revelando que as políticas públicas adotadas até aqui não foram capazes de reverter uma tendência que se consolida ano após ano. O aumento da taxa de mortes de 15,8 para 18 por 100 mil habitantes escancara um problema estrutural que não pode mais ser tratado como acidente estatístico, mas como falha sistêmica de gestão pública.

A realidade também evidencia um recorte social preocupante: a maioria das vítimas são homens em idade produtiva, entre 25 e 54 anos, o que significa não apenas perda de vidas, mas também de força de trabalho, renda e estabilidade social. Ao mesmo tempo, o crescimento expressivo das internações de motociclistas no SUS revela um sistema que absorve diariamente as consequências de um trânsito cada vez mais perigoso, sem receber, na mesma proporção, respostas efetivas do poder público.



Diante desse cenário, o MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito tem sido enfático ao defender que o Brasil precisa abandonar a lógica de ações pontuais e campanhas sazonais, e assumir de forma definitiva políticas públicas permanentes voltadas à preservação da vida. Para a entidade, não há solução possível sem continuidade, planejamento e prioridade real ao tema, com educação para o trânsito integrada às políticas de Estado e não apenas como discurso institucional.

A crítica do setor é direta: falta comprometimento do governo federal e dos órgãos responsáveis pela segurança viária. Apesar da gravidade dos números, ainda se observa uma atuação fragmentada, reativa e pouco coordenada entre as esferas de gestão. Em muitos casos, as ações não passam de respostas imediatas a crises, sem estratégia consistente de longo prazo.

Também chama atenção a baixa visibilidade de estruturas que deveriam liderar esse enfrentamento. Secretarias e órgãos nacionais de trânsito, que deveriam ocupar papel central na formulação e condução de políticas de redução de mortes, aparecem pouco no debate público e têm atuação percebida como tímida diante da dimensão do problema. A ausência de protagonismo institucional contribui para a sensação de descontinuidade e enfraquece a capacidade de articulação nacional.

Enquanto isso, os dados seguem subindo, pressionando hospitais, ampliando gastos públicos e revelando uma contradição evidente: o Brasil produz diagnósticos cada vez mais precisos sobre a violência no trânsito, mas ainda falha em transformar informação em ação estruturada. Para nós do MONATRAN, o ponto central não é a falta de conhecimento, mas a falta de decisão política consistente para salvar vidas.

No fim, o que os números mostram é um país que ainda não assumiu plenamente o trânsito como prioridade de saúde pública. E enquanto essa mudança não acontecer de forma concreta, com políticas permanentes e coordenação efetiva, as estatísticas continuarão sendo atualizadas — sempre com o mesmo significado: vidas interrompidas por um problema que já deveria ter sido enfrentado com mais seriedade.

Renovação automática da CNH não deve acontecer mais

A proposta de renovação automática da CNH, prevista inicialmente na Medida Provisória 1.327/2025, perdeu força após mudanças feitas no Congresso Nacional. Embora o processo siga mais digital e simplificado, os exames médicos continuarão obrigatórios.

Quando foi apresentada, a medida previa que parte dos motoristas pudesse renovar a habilitação diretamente pelo aplicativo “CNH do Brasil”, com cruzamento eletrônico de dados e sem necessidade de avaliações presenciais.

A proposta valeria para condutores sem infrações recentes, sem restrições médicas e com cadastro regular no Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC).

No entanto, durante a tramitação da MP, parlamentares e especialistas defenderam a manutenção das avaliações médicas por questões de segurança viária. O texto



aprovado retomou a exigência dos exames de aptidão física e mental para todos os casos de renovação.

Na prática, isso significa que a chamada “renovação automática” não deve acontecer da forma como havia sido divulgada. O que permanece é a digitalização de etapas administrativas, como solicitação online, integração de dados e acompanhamento pelo aplicativo.

Especialistas destacam que os exames são importantes para identificar problemas que podem comprometer a condução segura, como perda de visão, limitações motoras, doenças neurológicas e alterações cognitivas.

Para motoristas com a CNH próxima do vencimento, a orientação é acompanhar os canais oficiais do Detran e verificar as regras atualizadas, já que a medida ainda depende de regulamentação definitiva.

Senatran orienta Detrans a exigirem toxicológico na primeira habilitação de moto e carro



A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) encaminhou um novo ofício aos Detrans de todo o país orientando que já seja observada a exigência do exame toxicológico nos processos de primeira habilitação das categorias A e B, destinadas a motocicletas e automóveis.

A determinação consta no Ofício-Circular nº 573/2026, assinado pela secretária nacional de trânsito substituta, Ana Beatriz Vasconcelos de Medeiros, e representa uma mudança de entendimento da própria Senatran sobre a aplicação imediata da medida.

Na prática, os Detrans deverão exigir que o candidato apresente resultado negativo do exame

toxicológico antes da emissão da Permissão para Dirigir (PPD). O documento esclarece, porém, que o exame não precisará ser apresentado logo no início do processo de habilitação, podendo ser entregue até a etapa final. A verificação será feita eletronicamente por meio do Renach.

O texto reconhece que o tema ainda depende de regulamentação definitiva do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que segue analisando questões técnicas e operacionais relacionadas à implementação da medida. Mesmo assim, a Senatran entende que a regra prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) já deve ter aplicação imediata.

O novo ofício também determina que seja desconsiderada uma orientação anterior publicada pela própria Senatran em fevereiro deste ano, o que havia gerado dúvidas entre Detrans, autoescolas e candidatos sobre a obrigatoriedade do exame.

A ampliação da exigência do toxicológico para candidatos das categorias A e B foi prevista pela Lei nº 15.153/2025 e continua gerando debates. Defensores da medida afirmam que ela pode contribuir para reduzir acidentes relacionados ao uso de substâncias psicoativas, enquanto críticos apontam preocupações com custos adicionais e a operacionalização do sistema para milhões de novos condutores.

JOSÉ ROBERTO DIAS*



Quem está formando nossos motoristas?

Dentro de poucos meses, o Brasil escolherá o próximo Presidente da República. Mais uma vez, os debates estarão concentrados na economia, na saúde, na segurança pública e nos impostos, nas taxas e na corrupção. Todos são temas importantes. Mas existe uma questão que afeta diariamente milhões de brasileiros e continua praticamente ausente da pauta eleitoral: a formação dos condutores.

O trânsito não começa quando alguém gira a chave do veículo ou aperta o botão de partida. Ele começa muito antes, no processo de aprendizagem. É ali que se formam hábitos, atitudes, reflexos e a percepção de responsabilidade que acompanharão o motorista por toda a vida. Quem recebe autorização para conduzir um veículo não passa a controlar apenas uma máquina. Passa a assumir a responsabilidade pela segurança de todos que circulam ao seu redor.

Ao observar países que conseguiram reduzir de forma consistente as mortes e lesões no trânsito, encontramos sistemas diferentes, culturas distintas e realidades econômicas variadas. O que não encontramos é descuido com a preparação dos motoristas.

Nos Estados Unidos, o aprendizado costuma ser gradual e supervisionado. Na Inglaterra, os exames são reconhecidos pelo rigor. Na Alemanha, a formação inclui treinamento em diferentes condições de circulação e elevado nível de exigência técnica.

França, Portugal e diversas outras nações seguem caminhos semelhantes, sempre partindo da mesma convicção: dirigir exige preparo.

Nenhum desses países melhorou seus índices de segurança ensinando menos. Nenhum transformou a habilitação em simples formalidade burocrática. Ao contrário, compreenderam que a educação do condutor é uma das primeiras e mais importantes barreiras contra acidentes, lesões e mortes.

No Brasil, entretanto, surgem periodicamente propostas para simplificar procedimentos e reduzir exigências sob o argumento de facilitar o acesso à carteira de habilitação. A intenção pode parecer positiva, especialmente para quem enfrenta dificuldades econômicas. Mas é justamente nesse ponto que a sociedade precisa refletir com mais cuidado.

O trânsito cobra suas próprias contas. Quando a formação é insuficiente, a aparente economia desaparece rapidamente e reaparece nas emergências dos hospitais, nas estatísticas de acidentes e nos prejuízos materiais e humanos.

É verdade que os veículos modernos incorporam tecnologias cada vez mais sofisticadas. Freios mais eficientes, sensores, assistentes eletrônicos e sistemas inteligentes ajudam a reduzir riscos. Mas nenhum equipamento substitui completamente a capacidade humana de avaliar situações, antecipar perigos e tomar decisões corretas em frações de segundo. A tecnologia auxilia, mas a preparação do condutor continua sendo indispensável.

Ao escolhermos o próximo Presidente da República, vale lembrar que trânsito não é apenas transporte. É saúde, segurança, educação, produtividade e respeito à vida. Se desejamos um Brasil mais seguro e mais civilizado, essa discussão não pode continuar estacionada à margem das eleições.

Antes de perguntar quem governará o país pelos próximos quatro anos, talvez devêssemos questionar quais candidatos compreendem que a formação de bons motoristas não é um gasto. É um investimento permanente na proteção da vida e no futuro da nação.



* 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 – Cesus, 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.

Brasil terá centro nacional para investigar sinistros graves e prevenir mortes no trânsito

O Ministério dos Transportes anunciou a criação do Centro Nacional de Estudos de Sinistros de Trânsito (Cnest), estrutura voltada à análise técnica de ocorrências graves nas vias brasileiras com foco na prevenção de mortes e lesões.

A iniciativa será coordenada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e busca ampliar a capacidade do país de compreender as causas dos sinistros de trânsito e transformar essas informações em políticas públicas de segurança viária.

O novo centro terá atuação técnico-científica e preventiva. A proposta não é apontar



culpados, mas identificar fatores de risco e circunstâncias que contribuam para acidentes graves.

Segundo o governo federal, o Brasil registrou 37.150 mortes no trânsito em 2024. Além das perdas humanas, os sinistros geram impactos econômicos estimados em cerca de R\$ 310 bilhões por ano.

O Cnest deverá estudar ocorrências de grande impacto social ou com elevado número de vítimas, seguindo metodologia semelhante à utilizada na aviação civil para prevenção

de acidentes. Os estudos irão gerar relatórios técnicos e recomendações voltadas à redução de mortes e lesões no trânsito.

Dados do Ministério da Saúde e da Organização Pan-Americana da Saúde apontam crescimento de 49% nas internações relacionadas a sinistros de trânsito entre 2012 e 2024.

A iniciativa também segue as diretrizes do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), que prevê reduzir em pelo menos 50% o número de mortes no trânsito até 2030.

MP reduz exigências para motofrete e mototáxi e reacende debate sobre segurança viária

O governo federal publicou a Medida Provisória 1.360/2026 com mudanças nas regras para atuação de mototaxistas, motofretistas e entregadores. A proposta reduz exigências para o exercício profissional da atividade e gerou debate sobre possíveis impactos na segurança viária.

Entre as principais mudanças estão o fim da idade mínima de 21 anos, da exigência de dois anos de habilitação na categoria A, do curso especializado obrigatório e da inspeção semestral dos veículos utilizados no serviço.

Na prática, motociclistas recém-habilitados poderão atuar profissionalmente imediatamente, inclusive em grandes centros urbanos.

Especialistas em trânsito demonstram preocupação com

a flexibilização das regras, principalmente devido ao alto nível

de exposição ao risco enfrentado pelos motociclistas. A

avaliação é de que experiência e formação ajudam na tomada de decisão, na condução preventiva e na reação a situações de emergência.

Outro ponto criticado é o fim da obrigatoriedade do curso especializado, que abordava temas como direção defensiva, gestão de risco e transporte seguro.

A discussão ocorre em um momento de aumento da circulação de motocicletas no país, impulsionada principalmente pelos serviços de entrega e transporte individual. Dados da área de saúde e trânsito mostram que motociclistas seguem entre as principais vítimas de acidentes graves no Brasil.

A MP ainda será analisada pelo Congresso Nacional e pode sofrer alterações durante a tramitação.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Chuva, Neblina: Riscos de Sinistro

Com a chegada do período chuvoso e o aumento da incidência de neblina em diversas regiões do país, cresce também o número de sinistros de trânsito registrados nas rodovias e áreas urbanas. Chamamos atenção para a combinação de baixa visibilidade, pistas escorregadias e imprudência dos motoristas formando um cenário que potencializa sinistros graves, hospitalizações e mortes, além de gerar impactos econômicos significativos para o Estado e para as famílias das vítimas.



Visibilidade reduzida e pistas molhadas ampliam o perigo, segundo órgãos de trânsito, a chuva é responsável por aumentar de forma expressiva o risco de colisões. A água na pista reduz a aderência dos pneus, aumenta a distância de frenagem e pode provocar aquaplanagem, situação em que o motorista perde completamente o controle do veículo.

A neblina, por sua vez, diminui drasticamente a visibilidade, dificultando a percepção de distância e velocidade. Em rodovias, esse fenômeno é frequentemente associado a engavetamentos e colisões múltiplas.

Os sinistros registrados nesses períodos tendem a ser mais severos. Hospitais públicos relatam aumento de atendimentos relacionados a traumas, fraturas, lesões neurológicas e politraumatismos. Em muitos casos, as vítimas necessitam de internação prolongada, cirurgias complexas e reabilitação intensiva.

Além das lesões físicas e sequelas permanentes, a combinação de baixa visibilidade, pistas escorregadias e redução do tempo de reação cria um cenário propício para sinistros de trânsito, que resultam em danos materiais, lesões graves,

hospitalizações prolongadas, sequelas permanentes e, em muitos casos, mortes evitáveis. Além do impacto humano devastador, esses eventos geram custos elevados para o Estado, para as famílias e para toda a sociedade, como já citamos.

A chuva aumenta a distância de frenagem, provoca aquaplanagem, diminui a visibilidade, especialmente à noite.

Em consequência, colisões traseiras, saídas de pista, capotamentos, atropelamentos, já que pedestres e ciclistas quase não são visualizados nessas condições de mal tempo.

São comuns fraturas, traumatismos e lesões internas, queimaduras em casos de incêndio, amputações, danos permanentes, traumatismo cranioencefálico (TCE) que é uma das principais causas de sequelas graves.

Os sinistros de trânsito em condições climáticas adversas têm impacto direto no sistema de saúde. Hospitalizações, demandam recursos de alta complexidade, como UTI, cirurgias, reabilitação e sobrecarregam o sistema público.

Provocam lesões neurológicas, motoras e cognitivas, perda de mobilidade e dependência de cuidados contínuos.

É comum impacto psicológico profundo, como depressão e transtorno de estresse pós-traumático.

Muitas vezes ocorrem mortes no local do acidente, outras acontecem dias ou semanas após.

Os sinistros de trânsito geram custos expressivos para o Estado, famílias e sociedade.

Dirigir sob chuva e neblina exige atenção redobrada, redução de velocidade e respeito às condições da via. Os sinistros ocorridos nesses períodos não são meros “acidentes”, mas eventos previsíveis e evitáveis por isso hoje chamamos de “Sinistros”. As consequências físicas, emocionais e econômicas atingem não apenas os envolvidos, mas toda a sociedade.

A prevenção, a educação no trânsito e a responsabilidade individual são as ferramentas mais eficazes para reduzir mortes e sequelas, preservando vidas e diminuindo os custos e sofrimento para o Estado e para as famílias.

* 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.

Transporte marítimo em Florianópolis tem data para sair do papel com barcos para 200 pessoas

A Prefeitura de Florianópolis elaborou um estudo com quatro rotas vistas como possíveis para o transporte marítimo na capital catarinense. O projeto deve sair do papel até 2028 e o início da operação depende da execução das obras e da contratação da empresa responsável pelo serviço.

O custo estimado, com base em pesquisas de operações semelhantes, varia entre R\$ 1 milhão e R\$ 1,5 milhão por mês. Vitória, que possui características geográficas parecidas com as da capital catarinense, já utiliza o modal aquaviário.

A administração municipal estuda integrar o sistema à Marina da Beira-Mar Norte. A proposta é que o transporte marítimo funcione como mais uma alternativa para reduzir o



número de carros nas ruas e melhorar a mobilidade urbana.

O modelo pensado prevê integração total entre os modais. Assim, o passageiro poderia trocar entre ônibus e

embarcações dentro do mesmo período de integração utilizado atualmente no transporte coletivo, de até três horas.

Como parte do estudo, a prefeitura conversou com operadores e fabri-

cantes do setor e concluiu que o ideal seria trabalhar com embarcações com capacidade entre 100 e 200 passageiros. Segundo o levantamento, barcos desse porte apresentam maior estabilidade e sofrem menos com ventos e ondulações.

Rotas previstas no projeto

O estudo da prefeitura prevê quatro possíveis rotas ligando diferentes regiões da cidade ao Trapiche da Beira-Mar, incluindo trajetos entre São José, Tapera e Canasvieiras.

A linha entre a divisa de São José Sul e o Trapiche da Beira-Mar deve ser utilizada como projeto-piloto para testar a adesão da população ao transporte marítimo. A escolha considera a facilidade de integração com o transporte coletivo e a estrutura já existente na região central.

CNH esquecida? Motoristas têm até 2 de junho para retirar documento antes da destruição em SC

Motoristas que emitiram a CNH (Carteira Nacional de Habilitação) antes de 5 de dezembro de 2025 e ainda não retiraram o documento físico podem ter a habilitação inutilizada e destruída pelo Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran-SC) a partir de junho deste ano.

Segundo o órgão, a medida ocorre por questões de segurança e controle administrativo. A retirada da CNH esquecida só pode ser feita pelo próprio titular ou por um representante legal com procuração.

De acordo com o Detran-SC, milhares de documentos seguem armazenados em unidades do órgão em todo

o estado. Apenas em Florianópolis, mais de oito mil CNHs ainda aguardam retirada.

Como verificar e retirar a CNH

O motorista deve consultar a data de emissão do documento no aplicativo CNH Digital. Se a habilitação tiver sido emitida antes de 5 de dezembro de 2025 e ainda não tiver sido retirada, será necessário procurar a unidade do Detran ou Ciretran responsável pela emissão, levando um documento com foto.

O prazo para retirada vai até 2 de junho. Após essa data, as CNHs serão destruídas e o condutor precisará solicitar uma nova emissão, com pagamento de taxas.



SC suspende contrato para retomada de radares em rodovias estaduais

O Governo de Santa Catarina decidiu suspender o contrato que previa a retomada da fiscalização eletrônica nas rodovias estaduais após 14 anos sem radares nas estradas catarinenses.

A decisão foi determinada pelo governador Jorginho Mello e interrompe um projeto que vinha sendo apresentado como a volta do monitoramento eletrônico em pontos considerados críticos das rodovias estaduais.

Segundo nota oficial do governo, com a suspensão, o contrato estimado em R\$ 116 milhões deixa de tramitar na esfera administrativa estadual. A gestão também afirmou que a medida reforça a diretriz de não permitir a instalação desse tipo de equipamento nas rodovias estaduais de Santa Catarina.

Inicialmente, o projeto previa a substituição e instalação de radares em áreas escolares e trechos com maior índice de acidentes, mas o cancelamento acabou atingindo toda a iniciativa.

O contrato havia sido firmado com

o Consórcio Vias Catarinenses e teria duração de três anos. O projeto estava ligado à Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade e previa mudanças significativas no sistema de fiscalização e monitoramento viário do estado.

A licitação, que levou cerca de sete meses para ser concluída, previa a instalação de equipamentos em 36 rodovias estaduais. Ao todo, estavam previstos 230 pontos com lombadas eletrônicas, além de 256 pontos com cercas eletrônicas e câmeras de monitoramento capazes de realizar leitura de placas e informar irregularidades às autoridades.

O projeto também incluía 12 pontos com pardais eletrônicos e seis estruturas destinadas à pesagem de veículos.

A suspensão reacende o debate sobre fiscalização eletrônica em Santa Catarina, especialmente em relação ao equilíbrio entre segurança viária, controle de velocidade e resistência política ao uso de radares nas rodovias estaduais.





Ponte Hercílio Luz chega aos 100 anos como símbolo da memória e da identidade catarinense

No dia 13 de maio, a Ponte Hercílio Luz completou 100 anos. Mais do que um cartão-postal de Florianópolis, a estrutura atravessou o século como testemunha silenciosa das transformações políticas, urbanas e sociais de Santa Catarina. Tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) em 1998, ela permanece como uma das obras mais simbólicas da engenharia brasileira - não apenas pela imponência, mas pelo significado que acumulou ao longo do tempo.

Quando começou a ser construída, ainda na década de 1920, durante o governo de Hercílio Luz, a ponte representava um gesto de ousadia. Florianópolis vivia uma condição de relativo isolamento, dependente de embarcações para a travessia entre ilha e continente. A ligação permanente não era apenas uma necessidade logística: era uma tentativa de integrar o estado ao próprio futuro.

Inaugurada em 13 de maio de 1926, a Hercílio Luz rapidamente se transformou em símbolo de modernidade. Com mais de 800 metros de extensão e considerada uma das maiores pontes pênséis do mundo na época, tornou-se referência de engenharia em um Brasil que ainda buscava consolidar sua infraestrutura. As peças vieram dos Estados Unidos por navio, e a execução ficou a cargo da American Bridge Company. Mas o que parecia apenas uma grande obra pública acabou se tornando algo maior: uma marca emocional para

gerações inteiras.

Ao longo do século, a ponte deixou de ser apenas um caminho físico entre ilha e continente. Tornou-se parte da identidade catarinense. Sua imagem passou a sintetizar Florianópolis, acompanhando o crescimento da cidade, a expansão urbana e as mudanças na mobilidade da capital. Também ajudou a consolidar politicamente Florianópolis como sede administrativa do estado, em um período em que existiam discussões sobre a transferência da capital para regiões mais acessíveis do território catarinense.

Com o passar das décadas, vieram o desgaste, a maresia e o peso de uma cidade em transformação. Em 1982, a ponte foi interditada para veículos. Pouco depois, também deixou de receber pedestres. Durante anos, a Hercílio Luz permaneceu fechada, quase imóvel diante da cidade que continuava crescendo ao seu redor. O abandono alimentou o temor de perda definitiva de um dos maiores símbolos de Santa Catarina.

Ainda assim, mesmo deteriorada, a ponte nunca deixou de ocupar um espaço afetivo na memória coletiva. Movimentos da sociedade civil, especialistas e órgãos públicos insistiram na necessidade de preservação. Não se tratava apenas de recuperar uma estrutura metálica, mas de proteger um patrimônio simbólico que ajudava a contar a história da capital catarinense.

O tombamento federal pelo Iphan, em 1998,

consolidou esse entendimento. As obras de restauração que se intensificaram a partir dos anos 2000 envolveram desafios técnicos complexos, incluindo recuperação das torres, reforço das fundações e substituição das barras de olhal, peças fundamentais da sustentação da estrutura. O processo mobilizou engenheiros, especialistas em patrimônio e empresas nacionais e internacionais.

A reabertura, em dezembro de 2019, teve um significado que ultrapassou a mobilidade urbana. A Hercílio Luz voltou a cumprir sua função prática, ajudando novamente na ligação entre ilha e continente, mas também devolveu aos catarinenses um símbolo que parecia perdido. Em uma cidade marcada diariamente pelos desafios do trânsito e da mobilidade, a ponte retomou sua presença não apenas como monumento histórico, mas como parte viva da rotina urbana.

Ao completar 100 anos, a Hercílio Luz continua representando muito mais do que engenharia. Ela resume ideias de permanência, reconstrução e pertencimento. Sobreviveu ao tempo, às crises estruturais e ao risco de desaparecer. E talvez seja justamente isso que a transforme em algo tão raro: uma obra pública que deixou de ser apenas infraestrutura para se tornar memória coletiva.

Depois de um século, a ponte segue de pé como poucas estruturas no Brasil: útil, histórica e emocionalmente indispensável para Santa Catarina.



JUDICIÁRIO

Justiça Federal determina mudanças na “CNH do Brasil” no Paraná

A Justiça Federal do Paraná concedeu parcialmente uma liminar que determina mudanças na operação da plataforma “CNH do Brasil” no estado. A decisão atende a uma ação movida pela Associação dos Centros de Formação de Condutores do Paraná contra a União e envolve a aplicação da Resolução nº 1.020/2025 do Conselho Nacional de Trânsito.

O juiz federal Friedmann Anderson Wendpap determinou que a União adote mecanismos mais rígidos de controle sobre instrutores autônomos cadastrados na plataforma, especialmente quanto à regularidade perante o DETRAN/PR.

Entre as medidas impostas estão a exigência de certificado de regularidade emitido pelo DETRAN/PR para cadastro dos instrutores e a obrigatoriedade de inclusão do número de registro estadual nos dados do profissional.



A decisão também determina que instrutores sem registro regular não possam lançar aulas práticas para candidatos vinculados ao Paraná. Além disso, a plataforma deverá adotar mecanismos de verificação da validade

dos registros, suspender certificados emitidos por instrutores irregulares e exigir informações sobre os veículos utilizados nas aulas, como placa ou RENAVAN.

Outro ponto previsto é o controle

de datas e horários das aulas práticas para evitar registros considerados irregulares ou fraudulentos. A União terá prazo de 15 dias úteis para comprovar o cumprimento das determinações.

Na decisão, o magistrado afirma que tanto o Código de Trânsito Brasileiro quanto a própria Resolução nº 1.020/2025 mantêm a competência dos DETRANs para autorizar instrutores de trânsito.

A ação foi ajuizada pela ASCEFOCON-PR, que argumenta que a plataforma estaria funcionando sem integração adequada com os sistemas estaduais de trânsito.

Apesar das determinações, a liminar não suspende a Resolução nº 1.020/2025 nem interrompe o funcionamento da plataforma “CNH do Brasil”. Segundo o juiz, os problemas apontados podem ser corrigidos por meio de ajustes operacionais e maior fiscalização.

Quarta Turma afasta indenização do DPVAT em acidente ocorrido durante prática de crime

A Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que a indenização do extinto seguro DPVAT não deve ser paga quando o acidente de trânsito ocorre durante a prática de um crime doloso envolvendo o próprio veículo utilizado na ação criminosa. O entendimento reforça que, embora o DPVAT tenha caráter social e dispense a discussão sobre culpa, sua cobertura não é ilimitada.

O caso analisado envolveu um homem que sofreu lesões em um acidente com uma motocicleta que havia acabado de roubar. Antes de recorrer à Justiça, ele já havia solicitado administrativamente o pagamento do seguro obrigatório, mas o pedido foi negado pela seguradora justamente porque o acidente ocorreu durante a prática do crime.

Mesmo assim, a primeira instância deu ganho de causa ao autor e fixou indenização proporcional às sequelas comprovadas em perícia. A decisão foi mantida pelo Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR), que entendeu que, no caso do DPVAT, bastaria a comprovação do acidente e dos danos sofridos, sem necessidade de análise sobre culpa ou responsabilidade.

Ao recorrer ao STJ, a seguradora argumentou que o seguro obrigatório, apesar de sua finalidade social, também segue regras básicas do contrato de seguro previstas no Código Civil. Entre elas está a exclusão da cobertura quando o risco é provocado de forma intencional pelo próprio segurado.

Relatora do recurso, a ministra Isabel Gallotti destacou que a independência de culpa não significa



irrelevância do dolo. Segundo ela, o seguro existe para cobrir eventos imprevisíveis e inerentes aos riscos normais do trânsito. Quando há uma ação criminosa deliberada, essa lógica deixa de existir, já que o próprio agente cria voluntariamente a situação de perigo.

Para a ministra, acidentes ocorridos durante práticas criminosas não podem ser tratados como simples riscos sociais compartilhados no trânsito. “Quando o sinistro ocorre no contexto da prática de crime, o evento danoso deixa de ser expressão do risco normal

da circulação de veículos e passa a ser consequência direta de uma conduta criminosa intencional”, ressaltou.

O STJ também reforçou que a função social do DPVAT foi concebida para proteger vítimas inocentes de acidentes de trânsito, e não para garantir cobertura a quem atua conscientemente à margem da lei. Assim, o colegiado concluiu que ampliar esse entendimento poderia desvirtuar a finalidade do seguro obrigatório e comprometer a lógica do próprio sistema securitário.

LEGISLATIVO



Projeto prevê multa para motoristas que “fecharem” ciclistas após ultrapassagem

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) da Câmara dos Deputados aprovou um projeto de lei que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para reforçar a segurança de ciclistas e pedestres nas vias.

Entre as mudanças previstas está a proibição de motoristas ultrapassarem ciclistas e, logo em seguida, fecharem sua passagem ao virar à direita ou parar próximo a esquinas e cruzamentos. A proposta cria uma nova infração grave para esse tipo de manobra, com previsão de cinco pontos na CNH.

O texto também prevê punições para condutores que utilizarem faróis de forma inadequada, além de dobrar multas em trechos de obras sinalizados

e limitar a velocidade em estacionamentos a 20 km/h.

As regras para ciclistas também mudam. O projeto determina que eles sinalizem mudanças de direção com gestos ou dispositivos luminosos ao se aproximarem de cruzamentos. Quando não houver ciclovia ou acostamento, deverão circular no canto da pista e no mesmo sentido dos demais veículos.

Outro ponto do projeto estabelece limite máximo de 50 km/h para bicicletas elétricas e amplia aos ciclistas a prioridade de travessia já garantida aos pedestres.

A proposta ainda prevê a inclusão de ciclovias e ciclofaixas entre os requisitos de infraestrutura de empreendimentos



do Minha Casa, Minha Vida, além de reforçar diretrizes de acessibilidade e mobilidade urbana.

O texto aprovado pela CCJ é um

substitutivo do deputado Paulo Abi-Ackel ao Projeto de Lei 6207/13, de autoria do ex-deputado Walter Feldman, e segue agora para análise do Senado.



Projeto prevê suspensão da CNH por até 10 anos em casos de morte no trânsito

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 276/26, que endurece as punições para motoristas envolvidos em homicídio culposo no trânsito — quando não há intenção de matar.

A proposta aumenta a pena prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) de dois a quatro anos de detenção para quatro a oito anos de reclusão. Além disso, o motorista condenado poderá ficar proibido de dirigir ou obter nova CNH por até dez anos.

Segundo a autora do projeto, a deputada Delegada Ione, a medida busca reforçar a responsabilização de condutores que agem com imprudência, negligência ou imperícia.

O relator da proposta, deputado Bebeto, afirmou que muitas mortes no trânsito decorrem de graves violações das regras de segurança viária, justificando o aumento das punições.

O texto ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) e posteriormente seguirá para votação no plenário da Câmara e no Senado antes de poder virar lei.

Projeto quer acabar com vencimento do cartão de estacionamento PCD em casos permanentes

Um projeto de lei em tramitação na Câmara dos Deputados pretende acabar com a necessidade de renovação periódica do cartão de estacionamento para pessoas com deficiência (PCD) com mobilidade permanentemente comprometida.

O PL 1403/2026, apresentado pela deputada Renata Abreu, prevê que a credencial passe a ter validade indeterminada nos casos de deficiência permanente.

Pela proposta, cartões já emitidos também passariam automaticamente a valer por tempo indeterminado, mesmo que tenham data de vencimento impressa.

O projeto mantém, no entanto, a possibilidade de atualização cadastral,

troca de foto, emissão de segunda via, migração para formato digital e fiscalização contra fraudes. Já nos casos de deficiência temporária, continuam valendo os prazos definidos por avaliação médica.

Segundo a autora, exigir renovação periódica em situações permanentes gera burocracia desnecessária, além de impor deslocamentos e dificuldades adicionais para pessoas com mobilidade reduzida.

Atualmente, as regras do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) determinam validade nacional para a credencial, com prazo de até cinco anos, mesmo em casos permanentes.

O projeto ainda será analisado pelas comissões da Câmara dos Deputados.

Projeto prevê perda da CNH para quem usar carro para ameaçar mulher

Um projeto de lei em análise na Câmara dos Deputados prevê punições mais rigorosas para agressores que utilizarem veículos para intimidar, perseguir ou atacar mulheres em casos de violência doméstica.

O PL 1270/2026, apresentado pela deputada Ana Paula Lima, altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a Lei Maria da Penha para criar penalidades específicas nesses casos.

Entre as condutas previstas estão atropelar ou tentar atropelar intencionalmente, perseguir de carro, bloquear a passagem da vítima, ameaçar colisões e transportar a mulher contra sua vontade.

O projeto prevê multa gravíssima multiplicada por dez, suspensão imediata do direito de dirigir e até cassação da CNH em caso de condenação judicial.

A proposta também permite que a Justiça determine, como medida protetiva, a suspensão do direito de dirigir por período de seis meses a dois anos quando houver risco de novas agressões com uso de veículo.

Segundo a autora, o objetivo é preencher uma lacuna na legislação, já que o carro vem sendo utilizado como instrumento de intimidação e violência em muitos casos de violência doméstica.

O texto ainda será analisado pelas comissões da Câmara antes de seguir para votação.



ABRIR A PORTA DO CARRO COM A MÃO CORRETA? A técnica de segurança que poucos motoristas conhecem

Abrir a porta do carro pode parecer um gesto simples e automático, mas esse movimento comum está por trás de diversos incidentes no trânsito.

Embora a maioria dos acidentes ocorra com veículos em movimento, especialistas alertam que os erros cometidos quando o carro está estacionado, especialmente ao abrir a porta do carro da forma incorreta, também representam riscos significativos para motoristas, passageiros e outros usuários da via.

Então, com qual mão deve-se abrir a porta do carro?

Muitos motoristas, depois de pararem o carro, têm o hábito de abrir a porta com a mão esquerda. No entanto, ao usarem essa mão para puxar a maçaneta e empurrar a porta, eles abrem caminho para um acidente que pode ter sérias consequências.

Ao realizar esse movimento, torna-se impossível virar o corpo para a esquerda e olhar para trás, sendo quase impossível verificar com a



devida atenção se uma bicicleta, uma motocicleta ou um carro está vindo por trás.

Assim, existe o risco de um veículo atingir a porta aberta ou o motorista que estiver saindo do carro naquele momento.

Por outro lado, ao abrir a porta do carro com a mão direita, o corpo é forçado a virar para a esquerda e, portanto, o olhar se volta para trás,

permitindo verificar se uma motocicleta, bicicleta ou outro carro está se aproximando.

Uma contribuição decisiva das autoridades holandesas para evitar acidentes foi o projeto “Dutch Reach”, que orienta cidadãos sobre a maneira correta de sair do carro. O objetivo é evitar colisões entre ciclistas, motociclistas e portas de veículos abertas repentinamente.

PASSO A PASSO PARA ABRIR A PORTA DO CARRO COM MAIS SEGURANÇA:

- Use a mão oposta: alcance a maçaneta com a mão mais distante da porta.
- Gire o corpo: o movimento fará o corpo virar naturalmente.
- Verifique o tráfego: olhe pelo ombro, pelo retrovisor lateral e pelo vidro traseiro para verificar se ciclistas, motociclistas ou pedestres estão se aproximando.
- Abra lentamente: abra a porta devagar, apenas um pouco no início, para melhorar a visão e dar tempo para quem estiver atrás reagir.
- Saia com cuidado: se estiver seguro, abra totalmente a porta e saia do veículo com atenção, afastando-se do fluxo de tráfego.

Caso você seja passageiro, também pode aplicar a técnica. Mesmo sem acesso ao retrovisor, o movimento fará você virar a cabeça e olhar para o lado antes de abrir a porta.

CORREDOR DE MOTO: PERMITIDO OU PERIGOSO? Entenda o que a lei diz e por que especialistas fazem alerta

Prática comum nas cidades, circulação entre carros não é proibida, mas exige cuidado rigoroso e pode virar infração.

A cena é comum nos grandes centros urbanos: trânsito lento, filas de veículos e motociclistas avançando entre os carros. Mas afinal, andar no chamado “corredor de moto” é permitido? A resposta depende da forma como a manobra é realizada.

Embora o Código de Trânsito Brasileiro não proíba expressamente a circulação entre veículos, especialistas alertam que a prática exige atenção máxima e respeito às regras de segurança.

O próprio material educativo da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) reconhece essa possibilidade, desde que o motociclista mantenha distância lateral e frontal adequada, considerando velocidade da via, condições do trânsito e comportamento dos demais veículos.

Ou seja, não é a posição da moto entre os carros que caracteriza infração, mas sim a maneira como o condutor executa a manobra.

O Código de Trânsito prevê infração grave para quem deixa de guardar distância de segurança. Isso inclui situações como:

- passar muito próximo dos retrovisores;
- forçar espaço entre veículos;
- circular sem margem de escape;
- avançar enquanto o fluxo ganha velocidade.

Para o especialista e diretor do Portal do Trânsito Celso Mariano, o corredor pode ajudar na fluidez, mas aumenta significativamente o

risco quando utilizado sem critério.

“O corredor pode até contribuir para a fluidez do trânsito, mas a margem de erro é praticamente zero. Qualquer decisão equivocada pode resultar em sinistro”, afirma.

Segundo ele, muitos motociclistas tratam a prática como regra, quando ela deveria depender das condições de segurança.

Entre os principais cuidados antes de utilizar o corredor estão:

- avaliar a velocidade do trânsito;

- observar o espaço disponível entre veículos;
- ficar atento a mudanças de faixa e abertura de portas;
- considerar clima e visibilidade;
- manter atenção constante ao comportamento dos demais condutores.

Especialistas reforçam que o debate não deve ser apenas sobre permitir ou proibir, mas sobre segurança. No trânsito, estar dentro da lei não basta: é preciso agir com responsabilidade para preservar vidas.



Free flow: entenda o que deu errado no pedágio sem cancela

O sistema de pedágio eletrônico conhecido como free flow surgiu com a proposta de modernizar as rodovias brasileiras, eliminando cancelas, reduzindo filas e tornando as viagens mais rápidas. No entanto, a implantação do modelo acabou gerando milhões de multas e uma onda de reclamações de motoristas.

No sistema free flow, a cobrança é feita por pórticos instalados sobre as rodovias, que identificam os veículos por meio da placa ou de TAGs eletrônicas. O modelo já funciona em outros países e promete maior fluidez no trânsito, redução de congestionamentos e menos frenagens bruscas próximas às antigas praças de pedágio.

O principal problema no Brasil, porém, foi a falta de integração e informação. Cada concessionária passou a operar com aplicativos, sites e regras próprias, dificultando para o motorista saber onde consultar



passagens, como pagar e quais eram os prazos de vencimento.

Com isso, milhões de condutores relataram surpresa ao receber multas semanas após utilizarem trechos

com cobrança automática. Diante da repercussão, o governo federal anunciou a suspensão de cerca de 3,4 milhões de multas relacionadas ao sistema.

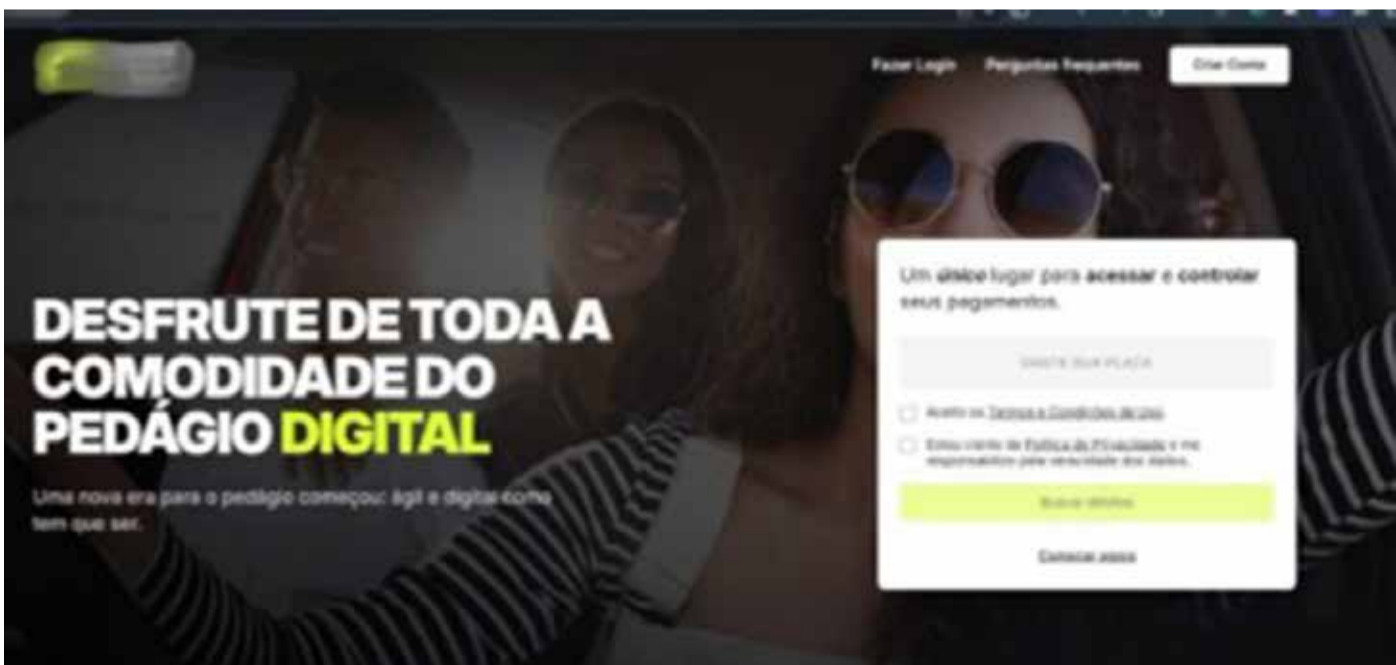
A medida prevê um período de adaptação de 200 dias, durante o qual os motoristas poderão regularizar tarifas pendentes sem sofrer penalidades de trânsito.

O governo também anunciou a intenção de centralizar as informações em plataforma digital vinculada ao aplicativo da CNH, permitindo ao usuário consultar em um só lugar débitos, rodovias utilizadas, vencimentos e formas de pagamento.

Outro problema associado ao free flow foi o aumento de golpes digitais envolvendo falsas cobranças de pedágio eletrônico, aproveitando a falta de conhecimento dos usuários sobre o funcionamento do sistema.

Apesar das dificuldades iniciais, especialistas avaliam que o free flow tem potencial para melhorar a mobilidade rodoviária no país. O desafio agora será tornar o modelo mais simples, transparente e padronizado para os motoristas brasileiros.

Golpe do free flow já soma mais de 400 sites falsos de pedágio



O avanço do sistema de pedágio eletrônico sem cancela, conhecido como free flow, também provocou o crescimento de um novo tipo de fraude digital no país. Segundo levantamento da Kaspersky, mais de 400 sites falsos relacionados à cobrança de pedágios eletrônicos já foram identificados desde o início de 2026.

O chamado “Golpe do Free Flow” utiliza páginas fraudulentas que imitam sistemas oficiais de pagamento para enganar motoristas e desviar valores pagos via PIX.

De acordo com especialistas, a fraude normalmente começa quando o motorista procura na internet formas de consultar ou quitar débitos de pedágio eletrônico. Os criminosos utilizam anúncios patrocinados em buscadores e redes sociais para direcionar as vítimas a sites falsos.

Ao informar a placa do veículo, o usuário visualiza um suposto débito pendente. Para tornar o golpe mais convincente, os fraudadores exibem informações reais do automóvel e cobram valores semelhantes aos

praticados nos pedágios legítimos.

A vítima, acreditando estar regularizando a situação, realiza o pagamento por PIX. No entanto, o dinheiro é transferido para contas de terceiros, dificultando o rastreamento e a recuperação dos valores.

Especialistas alertam que os criminosos aproveitam justamente o desconhecimento da população sobre o funcionamento do sistema free flow, além da falta de padronização nacional das cobranças entre concessionárias.

O sistema de pedágio eletrônico

vem sendo implantado gradualmente em rodovias brasileiras e substitui as tradicionais praças de pedágio por pórticos eletrônicos que identificam automaticamente os veículos em movimento.

Para evitar fraudes, especialistas recomendam que os motoristas utilizem apenas canais oficiais das concessionárias, desconfiem de anúncios patrocinados relacionados a cobranças de pedágio e verifiquem cuidadosamente os dados do receptor antes de realizar pagamentos via PIX.

CARTAS



MICROMOBILIDADE

Senhores, é preocupante ver o crescimento da micromobilidade sem regras claras e fiscalização adequada. Bicicletas elétricas e patinetes dividem espaço com pedestres e veículos em meio à desorganização. Falta planejamento do poder público para garantir segurança e convivência no trânsito. Modernidade precisa andar junto com responsabilidade.

Claudia Freitas – Balneário Camboriú/SC

PLACA MERCOSUL

Considero acertada a proposta de retomar a identificação de cidade e estado nas placas dos veículos. A medida fortalece a fiscalização, amplia a percepção de segurança e devolve uma referência importante no trânsito brasileiro. Nem toda modernização precisa eliminar elementos úteis e funcionais. Nesse caso, corrigir o erro é também valorizar a organização e a transparência no trânsito.

Viviane Baraldi – Brasília/DF

ELEIÇÕES

O artigo do Dr. José Roberto Dias faz um alerta importante ao mostrar que trânsito e mobilidade continuam fora das prioridades do debate eleitoral. O tema impacta diretamente a segurança, o tempo, o bolso e a qualidade de vida da população. Discutir mobilidade é discutir saúde, economia e dignidade. Ignorar essa realidade é aceitar o caos como parte da rotina brasileira.

Bruno Pimentel – São Paulo/SP

FLEXIBILIZAÇÃO

Mais acidentes, mortes e prejuízos para a sociedade podem ser as consequências da flexi-

bilização na formação de condutores, como alerta o texto do Dr. Dirceu. A preparação técnica, física e emocional do motorista é essencial para a segurança no trânsito. Tratar essas exigências como burocracia é ignorar um problema que afeta toda a população. Formar bem um condutor é preservar vidas.

Kenedy Chagas – Rio de Janeiro/RJ

MARINA

O projeto do Parque e Marina da Beira-Mar Norte representa uma mudança importante na forma como Florianópolis pensa sua mobilidade. Ao integrar transporte marítimo, ciclovias e áreas públicas, a cidade começa a olhar o mar também como solução, e não apenas como paisagem. É um passo relevante para enfrentar os desafios históricos de deslocamento na capital.

Évellyn de Souza – Florianópolis/SC

MARINA 2

O projeto é ambicioso e traz uma proposta interessante para a mobilidade de Florianópolis, especialmente ao incluir o transporte marítimo. Mas, diante de tantas promessas antigas para resolver o trânsito da capital, fica difícil não manter um certo ceticismo. A expectativa é positiva, mas o resultado concreto ainda precisará aparecer na prática. Só acredito vendo!

Raimundo Teixeira – São José/SC

IMPROVISO

O Brasil parece viver preso ao eterno ciclo das obras viárias que demoram demais, custam caro e raramente entregam a solução completa. O Contorno Viário da Grande Florianópolis já mostra que, sem planejamento integrado, um

gargalo apenas empurra o problema para outros pontos das rodovias. Falta visão de longo prazo e sobra improviso.

Cláudio Sastre – Palhoça/SC

IDOSOS

A discussão sobre a CNH para idosos precisa ser tratada com equilíbrio e responsabilidade. A idade, sozinha, não define a capacidade de dirigir, mas o acompanhamento médico e as avaliações periódicas são fundamentais para garantir segurança no trânsito. Preservar a autonomia do idoso também significa cuidar da vida dele e de todos ao redor. O desafio está em unir respeito, bom senso e prevenção.

Nélida Madeira – Curitiba/PR

JUSTIÇA?

É difícil para a sociedade aceitar que dirigir embriagado não seja, por si só, entendido como assumir o risco de matar. Quem bebe e decide pegar o volante faz uma escolha consciente extremamente perigosa. Embora a decisão siga critérios jurídicos, ela acaba transmitindo uma sensação de impunidade diante de tragédias cada vez mais frequentes no trânsito.

Cleiton Ferreira – Campo Grande/MS

ERRATA

Por questões de digitação, a Edição de Abril saiu grafada na Capa como MAIO. Pedimos desculpas e afirmamos que aquela edição foi realmente de Abril, como grafado nas páginas internas do jornal.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 228. Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo CONTRAN:
 Infração - grave;
 Penalidade - multa;
 Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

ESPAÇO LIVRE

*ERNESTO SÃO THIAGO



Fiscalização de trânsito exige razoabilidade e coerência

Montesquieu observava, em “O Espírito das Leis”, que as normas precisam guardar correspondência com a realidade concreta da sociedade, com suas circunstâncias, sua dinâmica e suas necessidades. A legitimidade da atuação estatal não nasce apenas da força formal da lei, mas também da racionalidade de sua aplicação.

O Direito Administrativo contemporâneo incorporou essa compreensão através dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. Não basta ao Estado possuir competência legal para fiscalizar. E a fiscalização de trânsito precisa ser coerente com sua finalidade legítima: preservar vidas, organizar fluxos viários e reduzir riscos reais.

Organizar fluxos significa permitir que o trânsito flua de maneira eficiente, segura e racional, não criar obstáculos artificiais incompatíveis com a realidade técnica das vias e dos veículos contemporâneos.

Parte relevante da fiscalização brasileira ainda opera sob parâmetros concebidos para uma frota e uma infraestrutura de muitas décadas atrás. Caminhões muito mais instáveis, ônibus com menor capacidade de frenagem e automóveis leves sem ABS, controle de estabilidade, pneus modernos ou estruturas de segurança equivalentes às atuais.

Em descidas de serra, determinados limites continuam plenamente justificáveis para veículos pesados. Mas frequentemente deixam de guardar proporcionalidade para veículos leves modernos. O mesmo ocorre em rodovias duplicadas ou com múltiplas faixas, boa engenharia, pavimentação adequada e traçado seguro, nas quais limites inferiores a 120 km/h passam a parecer desconectados da realidade contemporânea.

Existe, porém, distinção evidente entre fiscalização preventiva e fiscalização fundada no fator surpresa.

A lombada eletrônica possui legitimidade precisamente porque é ostensiva. O motorista sabe de sua existência e reduz a velocidade antes do ponto sensível. Sua função é preventiva

e educativa. Faz sentido próximo de escolas, hospitais, travessias urbanas e locais com histórico consistente de acidentes.

Já pardais ocultos em longas retas, descidas extensas ou atrás de vegetação, assim como radares móveis posicionados de maneira oportunista, dependem essencialmente do elemento surpresa. E surpresa na fiscalização de trânsito não educa. Apenas arrecada.

Além disso, a própria tecnologia tornou anacrônica essa lógica de fiscalização. Aplicativos de trânsito informam em tempo real radares, operações policiais, retenções, acidentes e desvios. Milhões de motoristas recebem alertas antecipados por sistemas colaborativos alimentados pelos próprios usuários.

Na prática, criou-se evidente assimetria entre quem possui acesso permanente a essas ferramentas e quem não possui. O sistema deixa de operar universalmente e passa a depender do grau de integração tecnológica do condutor.

Outro aspecto raramente enfrentado consiste no fato de que a fiscalização talvez devesse concentrar maior atenção no respeito às velocidades mínimas e na correta utilização das faixas de rolamento.

Em diversos países europeus existe rigor significativamente maior quanto ao uso indevido da faixa da esquerda e ao disciplinamento do tráfego pesado em serras e rodovias de pista dupla.

No Brasil, ao contrário, consolidou-se o hábito nocivo de motoristas que passam a agir como fiscais particulares do trânsito, permanecendo deliberadamente na faixa da esquerda para impedir a passagem de terceiros sob o argumento de que já estariam na velocidade máxima — ou, pior, acima da mínima.

Além de incompatível com a lógica de circulação viária, esse comportamento contraria o próprio Código de Trânsito Brasileiro, cujo artigo 198 prevê que deixar de dar passagem pela esquerda quando solicitado constitui infração média, sujeita a multa e quatro pontos na CNH.

Veículos lentos ocupando permanentemente a faixa da esquerda produzem retenções artificiais, aumentam riscos operacionais e estimulam ultrapassagens perigosas pela direita.

Também merece reflexão mais madura o uso racional do acostamento em congestionamentos extremos. Há situações em que o destino do motorista encontra-se a poucos metros de distância: uma alça de acesso, um posto de combustível, um hotel, uma rota secundária ou mesmo um caminho alternativo indicado pelos próprios aplicativos de navegação.

Não parece razoável obrigar milhares de pessoas a permanecerem horas completamente imobilizadas quando parte desse fluxo poderia dispersar-se rapidamente mediante utilização lenta, controlada e excepcional do acostamento por pequena extensão.

Isso se torna ainda mais evidente em situações de colapso viário provocadas por acidentes, obras ou simplesmente pelo excesso de veículos em rodovias concebidas para uma frota infinitamente menor. Muitas BRs brasileiras operam há anos acima de sua capacidade estrutural.

Países como Reino Unido, Alemanha, Holanda e Estados Unidos já adotam sistemas flexíveis de gerenciamento viário, inclusive com liberação temporária do acostamento em congestionamentos extremos, sempre sob controle operacional e sinalização adequada.

A fiscalização não deve transformar-se em obstáculo artificial à fluidez onde ela é tecnicamente possível. Sua finalidade é exatamente o oposto: harmonizar segurança, mobilidade e racionalidade operacional.

O governador Jorginho Mello acertou ao abrir esse debate em Santa Catarina. E a deputada federal Julia Zanatta também tem levantado críticas relevantes aos excessos arrecadatórios da fiscalização eletrônica.

Fiscalizar é necessário. Porém fiscalizar com legitimidade exige coerência.



Pedestre na faixa: entre a lei e a realidade, o direito que ainda não é respeitado no trânsito brasileiro

A cena se repete diariamente em cidades brasileiras: o pedestre chega à faixa, aguarda, sinaliza intenção de atravessar e mesmo assim precisa esperar vários veículos passarem. Embora a legislação brasileira garanta prioridade ao pedestre em diversas situações, o respeito à travessia ainda está longe do ideal.

O problema vai além da educação no trânsito. Ele envolve fiscalização insuficiente, desenho urbano inadequado, pressa cotidiana e uma cultura histórica que priorizou o automóvel acima das pessoas.

Em termos práticos, isso significa insegurança, atrasos e risco constante para quem caminha.

O que a lei determina

O Código de Trânsito Brasileiro prevê prioridade ao pedestre que esteja atravessando a via sobre a faixa ou iniciando a travessia onde houver sinalização adequada.

Também é infração deixar de dar preferência ao pedestre nessas condi-

ções. Dependendo do caso, a conduta pode gerar multa e pontuação na CNH.

Ou seja: parar para o pedestre não é gentileza. É obrigação legal.

Então por que ainda não funciona?

Cultura centrada no carro

Durante décadas, muitas cidades foram planejadas para fluidez de veículos, não para circulação segura de pessoas.

Falta de fiscalização

Infrações contra pedestres costumam ser menos fiscalizadas do que excesso de velocidade ou estacionamento irregular.

Pressa e distração

Motoristas frequentemente enxergam a parada como atraso, não como dever.

Sinalização ruim

Há faixas apagadas, mal posicionadas ou sem iluminação adequada.

O impacto para idosos, crianças e pessoas com deficiência

Quando o motorista ignora a travessia, quem sofre mais são os usuários

mais vulneráveis:

- idosos precisam de mais tempo para atravessar
- crianças têm menor percepção de risco
- pessoas com deficiência dependem de acessibilidade e previsibilidade
- gestantes e pessoas com mobilidade reduzida enfrentam obstáculos extras

Nesses casos, alguns segundos de impaciência podem gerar consequências graves.

Respeitar a faixa melhora o trânsito?

Sim. Ao contrário do que muitos pensam, cidades que valorizam o pedestre tendem a ser mais organizadas, humanas e eficientes.

Travessias seguras:

- reduzem atropelamentos
- organizam fluxos
- incentivam caminhadas curtas
- diminuem conflitos viários
- melhoram convivência urbana

O que pode mudar esse cenário

Fiscalização inteligente

Câmeras e monitoramento podem ampliar o cumprimento da regra.

Engenharia urbana

Faixas elevadas, ilhas de refúgio e melhor iluminação ajudam.

Educação contínua

Campanhas permanentes funcionam melhor do que ações isoladas.

Exemplo diário

Quando um motorista para, influencia outros condutores.

De acordo com Celso Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal, o trânsito seguro começa quando se reconhece que toda pessoa será pedestre em algum momento do dia.

A faixa é símbolo de respeito coletivo

Mais do que tinta no asfalto, a faixa representa um pacto social: proteger a vida de quem está em posição mais vulnerável.

Enquanto o pedestre seguir esperando para exercer um direito básico, o Brasil continuará devendo civilidade no trânsito.