

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



A Prática Essencial para um Trânsito Mais Seguro

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



O Futuro bate à porta, mas a mentalidade continua no passado

Página 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Perfil do Motorista Brasileiro

PÁGINA 7

SC aposta em 'barco voador' para desafogar BR-101 nos litorais

PÁGINA 8

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - MARÇO 2025 - ANO 16 - Nº 183

PEDÁGIO FREEFLOW



Para quem já enfrentou dificuldades para efetuar o pagamento do pedágio após passar por um dos pontos de Freeflow das rodovias concedidas no Brasil, a Secretaria Nacional de Trânsito (SENA-TRAN) está desenvolvendo uma solução tecnológica para que o condutor possa ser alertado quanto à forma correta de pagamento por meio da Carteira Digital de Trânsito (CDT). E essa dificuldade tem sido mais comum do que se imagina. Tecnologia e segurança têm caminhado lado a lado no setor de transportes, e o sistema de cobrança eletrônica de pedágio conhecido como Free Flow é um dos mais emblemáticos exemplos dessa evolução. Ao eliminar as tradicionais praças de pedágio, que obrigam a desaceleração ou até a parada completa dos veículos, o Free Flow contribui diretamente para a redução de sinistros em rodovias. (Francisco Garonce - Espaço Livre - Pagina 15)

Operação Rodovida 2024/25 encerra com queda nos sinistros nas rodovias

PÁGINA 6

Inclusão no trânsito: pessoas com Síndrome de Down podem dirigir?

PÁGINA 12

Brasil pode aumentar etanol na gasolina para 30%

PÁGINA 16



DIRIJA COM CUIDADO.



PROIBIDO BUZINAR



PROIBIDO VIRAR À DIREITA



COMPRIMENTO MÁXIMO PERMITIDO (10m)

EDITORIAL

A Chave

O trânsito no Brasil, especialmente em grandes centros urbanos, é um tema que exige cada vez mais reflexão. Infelizmente, casos como o da senhora Maria Auxiliadora, de 69 anos, são tragicamente comuns. Recentemente, Maria aguardava pacientemente na faixa de pedestres para atravessar a Avenida Independência, em Belém/PA. Um motociclista parou para dar passagem, sinalizando para outros veículos. Porém, ao iniciar a travessia, ela foi atropelada por outro motociclista que desrespeitou a sinalização e estava embriagado. Infelizmente, Dona Maria não sobreviveu. Este incidente expõe um problema recorrente nas ruas: o desrespeito às normas de trânsito, alimentado pela pressa e pelo individualismo.

Esse tipo de tragédia é reflexo de uma cultura enraizada no desrespeito à vida em sociedade e à segurança no trânsito. As pessoas frequentemente ignoram sinais de trânsito, faixas de pedestres e outras regras elementares, colocando em risco não só a sua vida, mas a de outros. Especialistas destacam que o trânsito seguro depende de três pilares fundamentais: educação, engenharia de tráfego e fiscalização. No Brasil, a educação no trânsito ainda é um grande desafio, e a falta de uma cultura de respeito e gentileza nos impede de alcançar um trânsito mais seguro e humano.

Para que o trânsito se torne mais seguro, é essencial formar uma cultura de respeito mútuo. Onde há respeito, há o cultivo de atitudes respeitadas. Onde há

gentileza, há o incentivo para que ela seja multiplicada. A infraestrutura viária, além disso, deve ser inclusiva, considerando não só motoristas, mas também pedestres e ciclistas. A fiscalização não deve se restringir à punição, mas atuar de maneira educativa, ajudando a criar uma cultura mais responsável e solidária no trânsito.

Sem dúvida alguma, o desrespeito às regras de trânsito é sintoma de uma crise social mais profunda. A cultura da pressa e a busca incessante por resultados em detrimento da convivência em sociedade são as raízes desse comportamento. As pessoas conhecem as regras, mas muitas vezes priorizam sua própria liberdade em vez de respeitar a vida coletiva, um reflexo claro da mentalidade individualista que permeia diversas esferas da sociedade.

Diante desse cenário, a educação no trânsito se torna uma ferramenta crucial. Ao longo de quase 40 anos, o Monatran (Movimento Nacional de Educação no Trânsito) tem defendido a educação como uma estratégia transformadora para um trânsito mais seguro, desenvolvendo cartilhas, jogos e outros materiais, que auxilie os educadores nessa tarefa. Lutando para que a lei seja cumprida e que o tema do trânsito seja abordado de maneira contínua nas escolas, desde a educação básica até o ensino superior.

As crianças desempenham um papel fundamental nesse processo. Elas são agentes multiplicadores do

aprendizado e têm a capacidade de levar os conhecimentos adquiridos para dentro de suas famílias.

O impacto da educação no trânsito é evidente. Crianças aprendem rapidamente as regras e se tornam propagadoras de boas práticas, muitas vezes corrigindo comportamentos inadequados de seus pais ou responsáveis. A transformação que ocorre é poderosa: pais já procuraram o Monatran relatando que seus filhos passaram a orientá-los sobre a importância de respeitar as leis de trânsito. Esse tipo de mudança, proveniente da educação, tem o potencial de impactar positivamente gerações inteiras.

O que podemos aprender com casos trágicos como o de Dona Maria é que a mudança não pode vir apenas de medidas punitivas isoladas. Sem uma transformação cultural, as infrações continuarão acontecendo. O cuidado com o próximo é essencial para o funcionamento do coletivo. Portanto, é necessário fomentar uma cultura de cooperação, onde todos possam caminhar juntos, respeitando as leis e promovendo a segurança de todos.

Precisamos repensar as atitudes no trânsito e compreender que a mudança passa pela educação. A conscientização das crianças, o respeito ao próximo e a valorização da vida humana devem ser princípios norteadores de uma nova postura da sociedade em relação ao trânsito. Só assim, com uma abordagem educativa, solidária e respeitosa, será possível construir um trânsito mais seguro e, acima de tudo, mais humano.

NOTAS E FLAGRANTES

É FAKE!

Nos últimos dias, tem circulado a informação de que jovens podem dar entrada no processo de primeira habilitação (CNH) três meses antes de completarem 18 anos. No entanto, essa informação não é verdadeira. Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece que a idade mínima para iniciar o processo de habilitação é 18 anos completos. Isso significa que só é possível se inscrever em um Centro de Formação de Condutores (CFC) e dar início às etapas do processo – incluindo exames médicos e aulas teóricas – após atingir a maioridade.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



FLAGRANTE

Na capital do Tocantins, um motociclista foi multado por transportar carga incompatível com o veículo pelas vias da cidade. Como é possível observar pela imagem, a carga que estava sendo transportada poderia causar risco de acidente, pois tirava completamente a visibilidade dos retrovisores, além de prejudicar a estabilidade da motocicleta. Como já diria o manezinho: “eu morro e não vejo tudo!”

O Monatran

Jornal do Movimento Nacional
de Educação no Trânsito

Sede Nacional:

Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911

Centro - Florianópolis

Santa Catarina – CEP 88020-000

Fones: (48) 99981-1015

E-mail: jornal@monatran.org.br

Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Alaor Francisco Tissot

Sergio Carlos Boabaid

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

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.



Direção Defensiva: A Prática Essencial para um Trânsito Mais Seguro

TESTE EM BRANCO

Você sabia que existe um direito que poucos conhecem e que pode fazer toda a diferença em uma abordagem da Lei Seca: o teste em branco do etilômetro (popularmente conhecido como bafômetro), que garante a precisão da fiscalização e a proteção dos seus direitos como condutor. Segundo o portal JusBrasil, o teste em branco é um procedimento preliminar que verifica a calibragem e o funcionamento adequado do etilômetro antes da realização do teste de alcoolemia propriamente dito. Em termos simples, é uma medição realizada com o aparelho sem nenhum sopro ou interferência externa, que deve obrigatoriamente apresentar o resultado “0,00” para atestar que o equipamento está funcionando corretamente.

A direção defensiva é um conjunto de técnicas e atitudes adotadas pelos motoristas para prever e evitar situações de risco, visando à segurança no trânsito. Ela não se limita ao cumprimento das leis de trânsito, mas envolve uma postura ativa e consciente, antecipando possíveis perigos e agindo de forma preventiva. Adotar a direção defensiva é um compromisso diário, que deve ir além da sala de aula e das provas para obter a habilitação. Ela deve se tornar um hábito contínuo para todos os motoristas, garantindo que a segurança no trânsito seja sempre a prioridade.

De acordo com dados alarmantes do Ministério da Saúde, publicados em janeiro de 2025, em 2023, 34.881 pessoas perderam a vida no trânsito brasileiro. Esses números não representam apenas estatísticas, mas vidas perdidas que poderiam ter sido salvas com a adoção de práticas mais seguras no trânsito.

Além disso, esses dados revelam que os principais fatores que levam aos acidentes de trânsito estão diretamente relacionados ao comportamento dos motoristas.

Cerca de 34% dos condutores descumpriram normas de trânsito, como o excesso de velocidade e o uso do celular enquanto dirigiam. Outros 27% não levaram em consideração as condições

adversas da via, do tempo ou do próprio veículo, colocando-se em risco e aos outros.

Além disso, 17% dos acidentes ocorreram devido à fadiga dos motoristas, que dormiram ao volante ou apresentaram reações tardias. 6% dos condutores estavam alcoolizados, o que comprometeu a atenção e a capacidade de reação. Também 6% dos acidentes ocorreram por falhas mecânicas nos veículos, e 10% foram causados por problemas estruturais nas vias. Esses números evidenciam que, na grande maioria das situações, os acidentes poderiam ser evitados com comportamentos mais responsáveis e a adoção de práticas de direção defensiva.

A direção defensiva não é apenas um conjunto de regras que devem ser seguidas para passar no exame de habilitação. Trata-se de uma forma de encarar o trânsito de maneira mais consciente, responsável e segura, independentemente das condições externas.

Compreender e aplicar a direção defensiva vai muito além da teoria. Ela deve ser praticada no dia a dia, tornando-se um hábito de todos os motoristas. Estudar para aprender as técnicas da direção defensiva e incorporá-las ao cotidiano pode fazer toda a diferença, pois, no trânsito, a segurança depende não apenas das leis, mas, principalmente, da atitude de cada condutor.



ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO

Estão abertas até o dia 23 de junho as inscrições para oito cursos online gratuitos promovidos pela Escola Pública de Trânsito do DetranRS. Não há limite de vagas e são contemplados diversos públicos, como pedestres, público em geral e gestores de trânsito.

Todas as formações são assíncronas e com certificação ao final. Para se inscrever, acesse o site escola.detrans.rs.gov.br, menu “nossos cursos” e “quero me inscrever”. Será necessário fazer o login ou criar uma conta, caso seja o primeiro acesso.

FAIXA AZUL: Senatran prorroga estudo de sinalização para motociclistas em São Paulo até 2026

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) prorrogou até 31 de março de 2026 a autorização para o estudo experimental da Faixa Azul em São Paulo. O projeto, conduzido pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), tem como objetivo melhorar a segurança viária dos motociclistas, organizando a circulação de motos em vias de grande fluxo.

A nova portaria expande os testes para um total de 42 vias na capital paulista, incluindo corredores estratégicos como:

- Avenida 23 de Maio, um dos principais eixos viários da cidade, no trecho entre a Praça da Bandeira e o Complexo Viário João Jorge Saad (6 km);
- Avenida dos Bandeirantes, conectando a Marginal Pinheiros ao Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro (8,5 km por sentido);
- Avenida do Estado, com 9,3 km por sentido;
- Eixo Norte-Sul, incluindo a 23 de Maio, Rubem Berta e Moreira Guimarães (14,5 km no sentido Aeroporto-Santana);
- Avenida Jacu Pêssego, um dos principais acessos da Zona Leste, com 19,5 km por sentido.

Outras importantes avenidas, como a Washington Luís, Eliseu de Almeida, Aricanduva, Inajar de Souza e Pirajussara, também fazem parte do projeto.

Monitoramento e primeiros resultados

A CET continuará enviando relatórios trimestrais à Senatran, avaliando impactos na segurança e fluidez do trânsito. Os dados analisam a frequência de acidentes antes e depois da implementação da Faixa Azul, além de medir a velocidade média do tráfego e colher a



opinião dos motociclistas e demais usuários das vias.

Resultados preliminares indicam que a separação do fluxo de motos tem ajudado a reduzir colisões e melhorar a previsibilidade do trânsito, especialmente em vias de alta velocidade. O estudo também busca ajustar a sinalização para aprimorar sua eficácia.

Expansão da Faixa Azul no Brasil

Além de São Paulo, Recife também recebeu autorização para um estudo experimental da Faixa Azul, que

será implementada em quatro vias da capital pernambucana até 2026. A experiência paulistana pode servir como referência para a adoção definitiva da sinalização em outras cidades do país.

A prorrogação do estudo reforça o compromisso com a segurança dos motociclistas. Se os resultados continuarem positivos, a Faixa Azul pode se consolidar como uma solução permanente para organizar a circulação de motos nos grandes centros urbanos.

PRF se une ao WAZE e Maps para auxiliar motoristas nas viagens por BRs

O objetivo é prevenir sinistros e auxiliar os motoristas a traçarem as melhores rotas para uma viagem segura.



A partir de agora quem fizer viagens por rodovias federais, ou BRs, poderá contar com dois importantes aliados no planejamento da viagem e durante os deslocamentos. A Polícia Rodoviária Federal (PRF) firmou parceria com os aplicativos de navegação Waze e Maps para fornecer informações em tempo real sobre interdições em BRs por onde o condutor estiver trafegando.

Tradicionalmente, em alguns feriados prolongados, a PRF registra aumento no fluxo de veículos em circulação na malha viária federal, cuja principal característica é interligar os estados. O principal objetivo da PRF e das plataformas é prevenir sinistros e auxiliar os motoristas a traçarem as melhores rotas para uma viagem segura e sem surpresas desagradáveis.

Para que serve a Navegação GPS em viagens por BRs? A Navegação GPS tem diversas utilidades, sendo a principal ajudar na orientação durante

deslocamentos. Aplicativos como Google Maps e Waze permitem que os usuários encontrem rotas, evitem trânsito bem como localizem pontos de interesse próximos. Além disso, a tecnologia é amplamente usada em atividades ao ar livre, como trilhas e ciclismo, garantindo mais segurança e facilitando o planejamento de trajetos.

Vantagens da Navegação GPS em Smartphones

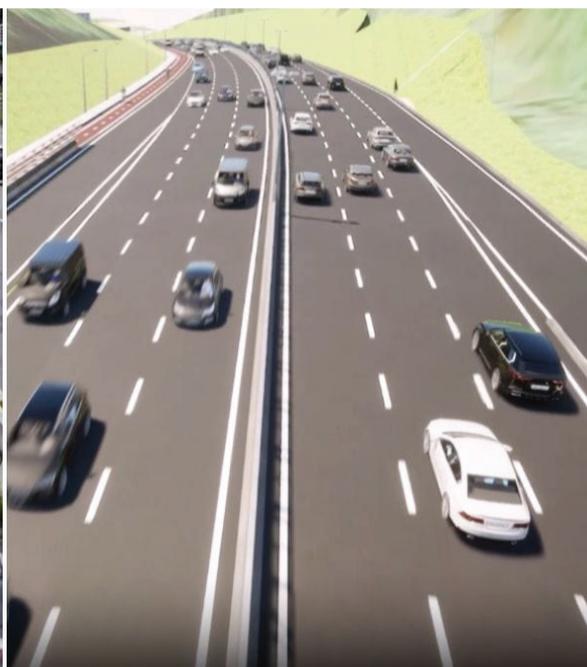
Um dos grandes benefícios da Navegação GPS nos smartphones é a praticidade. Com mapas e direções atualizados em tempo real, os usuários podem se locomover com mais facilidade, mesmo em locais desconhecidos. Além disso, o GPS permite que os aplicativos forneçam informações sobre o trânsito, as condições do clima e até sugestões de restaurantes e serviços próximos, tornando a experiência de navegação mais completa e útil.



JOSÉ ROBERTO DIAS*

O Futuro bate à porta, mas a mentalidade continua no passado

No mês passado, alertamos que o Brasil ficou para trás enquanto o futuro avança em ritmo acelerado. Agora, precisamos ser ainda mais incisivos. A questão não é apenas reconhecer o atraso, mas romper com o ciclo vicioso da mediocridade administrativa, onde os gestores públicos agem como apostadores inseguros de um jogo de azar: sempre mirando a próxima eleição em vez de planejar o futuro.



O recente início de obras de duplicação de alguns trechos da SC-401 é o retrato desse problema. Uma obra cara e amplamente propagandeada que, no final, apenas desloca os congestionamentos para alguns quilômetros adiante. É como se a solução para uma casa pegando fogo fosse empurrar as chamas para o quintal do vizinho.

Para compreender essa lógica falha, olhemos para a teoria do **dilema do prisioneiro**: dois suspeitos são interrogados separadamente e, se um delatar o outro, recebe uma pena menor. Se ambos colaborassem entre si, teriam um resultado melhor, mas a falta de confiança mútua os leva a tomar decisões piores para si mesmos.

A gestão pública segue esse padrão: em vez de prefeitos, governadores e gestores trabalharem em conjunto com a **sociedade** para solucionar problemas estruturais, maximizam seus próprios ganhos políticos sem de fato responderem as objetivas

demandas dos usuários de transporte, sacrificando soluções reais.

Sejamos claros: duplicar trechos de rodovias sem replanejar o fluxo urbano e implantar novos modais é um paliativo, não uma solução. *É preciso arrojo para redesenhar a mobilidade, implantar o Transporte Público Marítimo de Qualidade, o Move Free Sobre Trilhos, integrar modais de transporte e investir em tecnologia inteligente de gestão de tráfego.* Mas coragem é o que falta quando se governa apenas de olho nas próximas eleições.

Aqui entra a **teoria dos jogos de guerra**: grandes estratégias não se fazem com soluções de curto prazo. Países que dominam cenários de guerra e negociações de alto impacto sabem que cada movimento precisa ser pensado para que seu impacto positivo seja sustentável a longo prazo. Mas nossos gestores jogam xadrez como se fosse dama: mexem a peça mais óbvia e comemoram um avanço ilusório, enquanto o tabuleiro se fecha contra eles mesmos.

A realidade é que a conta dessas decisões superficiais recai sobre todos nós. Impostos altos, serviços ineficientes e obras que não resolvem os problemas, apenas os empurram para frente. Mas a responsabilidade não é apenas *dos administradores: é também de cada um que aceita essa lógica sem questionar, que se resigna em vez de exigir mudança.*

*Se você está cansado de pagar a conta da ineficiência, é hora de agir. **Questione, cobre, participe.** A mudança só virá quando o eleitor deixar de ser um espectador e se tornar um estrategista desse grande jogo. O futuro bate à porta, mas só entra se tivermos coragem para abrir.*

* 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.

Avaliação psicológica no trânsito: como funciona e a possível exigência na renovação da CNH

A avaliação psicológica é uma etapa fundamental no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), destinada a assegurar que os condutores possuam as aptidões necessárias para uma condução segura no trânsito. Atualmente, essa avaliação é obrigatória para candidatos à primeira habilitação e para motoristas que exercem atividade remunerada ao volante, tanto na obtenção quanto na renovação da CNH.

Como funciona a avaliação psicológica no trânsito?

A avaliação psicológica é composta por duas etapas principais:

Entrevista Psicológica: com duração de até 30 minutos, o psicólogo coleta dados sobre o candidato e observa comportamentos que podem influenciar na condução.

Aplicação de Testes Psicológicos: leva aproximadamente uma hora e meia e avalia aspectos como atenção, raciocínio lógico, memória e personalidade.

Essas etapas resultam em um laudo classificando o candidato como apto, inapto ou inapto temporário.

Após a abertura do processo de habilitação, é possível agendar a avaliação psicológica em uma das unidades do

Detran. A taxa do exame varia conforme o estado. O candidato tem direito a uma entrevista devolutiva gratuita para esclarecimento dos resultados. Ele pode requerer, no prazo de 30 dias, a instauração de uma Junta Psicológica ao Detran, conforme a Resolução nº 927/22 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Possibilidade de avaliação psicológica nas renovações de CNH

Atualmente, a avaliação psicológica é obrigatória na renovação da CNH apenas para motoristas que exercem atividade remunerada. No entanto, tramita no Congresso Nacional o Projeto de Lei 4111/23, que propõe a obriga-

toriedade dessa avaliação para todos os condutores nas renovações da CNH. O projeto já foi aprovado no Senado. Agora, ele está em análise na Câmara dos Deputados. A justificativa é que o estado psicológico de um motorista pode mudar ao longo do tempo. Por esse motivo, a reavaliação periódica garantiria uma condução mais segura.

Apesar da polêmica envolvida no PL, especialistas da área são unânimes em afirmar que a mudança no processo de renovação da CNH poderá ser muito positiva para a saúde mental dos condu-



tores brasileiros. De acordo com o Dr. Alysson Coimbra, médico do tráfego e coordenador nacional da Mobilização de Médicos e Psicólogos Especialistas em Tráfego, há pouco tempo passamos pelo pior momento recente da humanidade, que foi a Covid, e com o confinamento que ocorreu à época, houve uma explosão de doenças relacionadas à saúde mental e psicológica. “O Brasil hoje é o país mais depressivo da América Latina. Além disso, é o segundo país com mais casos de burnout que é aquela síndrome de esgotamento por atividade de trabalho. Nós estamos entre os cinco países mais ansiosos do mundo”, contextualiza.

Dr. Alysson explica que infelizmente alguns desses problemas não é possível detectar no exame de aptidão física e

mental realizado por médicos peritos no processo de renovação de CNH. “Quando a gente avalia o condutor, ele pode estar num período de normalidade e a gente não consegue identificar a situação. Assim como, nós médicos somos vítimas de omissão, por mais que seja um crime omitir as informações para o médico que vai fazer a perícia para obtenção ou renovação da habilitação, sabemos que isso acontece”, diz.

Ainda conforme o especialista, a aprovação do projeto é muito importante para a segurança viária. “Infelizmente as pessoas estão morrendo por problemas de ordem comportamental, ou seja, devido a problemas de saúde mental. Não podemos precificar a vida, mas sim lutar para que seja preservada”, conclui.

Operação Rodovida 2024/2025 encerra com queda nos sinistros nas rodovias

“Desacelere. Seu bem maior é a vida”. Este foi o tema da Operação Rodovida 2024/2025 que terminou com queda de sinistros nas rodovias. A mensagem chama a atenção para a necessidade de diminuir o ritmo, a fim de preservar a segurança no trânsito. De 18 de dezembro de 2024 a 09 de março de 2025, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) promoveu diversas ações, com o objetivo de preservar a vida.

Conduzido pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), o Programa Rodovida reuniu os principais integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) em um esforço conjunto para reduzir o número de mortes e lesões em vias urbanas e rodovias de todo país. Por meio da intensificação de ações de fiscalização e atividades educativas, nesta Rodovida, foram realizadas 598 operações integradas com órgãos parceiros, índice 225% maior que na edição anterior.

Desde dezembro de 2024, quando foi lançada a Operação Rodovida, a PRF planejou e realizou ações para a garantia da segurança viária, prevendo maior movimentação nas BRs de Norte a Sul do país, em razão das férias escolares, feriados de fim de ano e do Carnaval. Nesse período, foram fiscalizados mais de 1,1 milhão de veículos (+38%) e 1,4 milhão de pessoas (+40%)

Para garantir que os usuários das rodovias federais viajassem em segurança, a instituição reforçou a fiscalização de condutas irregulares em pontos estra-



tégicos e críticos. Entre elas o excesso de velocidade e as ultrapassagens indevidas, foco da Operação Natal, e a mistura álcool e direção, foco das Operações Ano Novo e Carnaval.

Segurança Viária

Durante a Operação Rodovida, as equipes da PRF realizaram comandos para fiscalizar e coibir condutas relacionadas a sinistros graves nas rodovias federais. Foram 7.697 comandos de velocidade (+35%), 20.818 de equipamentos obrigatórios (+27%), 11.733 ações voltadas a motocicletas (+7%), 20.918 de alcoolemia (+57%), mais de 2 mil comandos para fiscalizar o transporte de produtos perigosos (+224%), 8.474 para fiscalizar a Lei do Descanso, voltada aos motoristas profissionais (+22%), e ainda 9.720 comandos de ul-

trapassagens indevidas (0,5%).

Com todo esse trabalho, os agentes observaram que alguns motoristas não desaceleraram e infringiram diversas normas de trânsito. Ao todo, houve a emissão de mais de 739 mil autos de infração (+7,8%), que resultaram em mais de 45 mil veículos recolhidos (+15%). No ranking das infrações, se destacam o excesso de velocidade e a alcoolemia ao volante. Além disso, a fiscalização resultou em 862 prisões de motoristas que insistiram na perigosa conduta de assumir o volante após o consumo de álcool. O quantitativo é 6,2% acima do registrado em 2023/2024.

Educação

A conduta das pessoas é um dos fatores principais para a ocorrência de sinistros de trânsito. Diante disso, também houve a intensificação do trabalho de educação para o trânsito durante a Operação Rodovida. Orientações quanto aos perigos da imprudência nas estradas estiveram presentes nos comandos e nas abordagens. No total, as ações de educação para o trânsito alcançaram 361.319 pessoas em todo o país. Ou seja, isso representa 21% de possíveis multiplicadores de boas práticas quando comparado à edição anterior.

***As estatísticas da Operação Rodovida 2024/2025 são preliminares, devido ao prazo para a consolidação das informações nos sistemas da PRF. Dados extraídos em 10/03/2025.*

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



PERFIL DO MOTORISTA BRASILEIRO

Veja o que a medicina de tráfego ocupacional encontra nas pesquisas sobre profissionais do volante.

Dados médios encontrados em múltiplas pesquisas realizadas por universidades, organizações não governamentais, serviços de engenharia de segurança e medicina do trabalho, pesquisadores independentes e outros nos levam a surpresas com relação ao bem-estar físico, mental e social de nossos profissionais do volante.

Trabalhando com o conceito de preservar vidas, de atuar no trabalho quando ele é nocivo à saúde, a integridade física e a boa qualidade de vida do trabalhador e diante de avaliações estatísticas alarmantes têm que de alguma forma interceder mostrando o que é vida, trabalho, ganho financeiro, saúde, bem-estar e família. Parece que o mundo desses profissionais gira entre trabalho e dinheiro. Agridem o corpo, a mente, a família, colocam a vida em risco sem nem para ela olhar.

Não há dúvida que muitos desses números poderiam ser reduzidos à zero ou muito próximo dele.

Também não tenho dúvida que as empresas têm certa responsabilidade no crescimento de tais valores. Torna-se necessário vislumbrar o motorista, por nós chamado de gerente de unidade móvel, como o elemento principal da empresa, o verdadeiro patrimônio da empresa. É investindo nesse patrimônio que se terá lucro em curto prazo. Ele reduz o absenteísmo, desaparecem reclamações de clientes e fornecedores, melhora o relacionamento dos funcionários, a empresa cresce.

Com esses índices, que comentaremos a seguir, alarmantes que caracterizam o caos para o transporte, para as empresas, para o governo, para o trabalhador e para a sociedade. Afinal não se pode entender que 12h ou 14 h possam ser a carga de trabalho diário desse valioso colaborador do progresso desse país.

A lei 2.260 / 97 aprovada no Congresso Nacional e que teve a sanção do Presidente da República veio tornar oficial a jornada de trabalho permitindo que o indivíduo trabalhe até 13 h por dia o que contraria a CLT. Diz à lei que a cada 4 h deve haver uma pausa de 30 minutos contínua ou descontínua, o que vai permitir uma carga de 13h e 30 minutos no final do dia. Oficializa-se dessa forma a jornada de trabalho que executam hoje.

Não podemos calar diante de condição adversa ao objetivo de todos que é a qualidade de vida no

trabalho e a preservação dessa vida.

Já é tempo de darmos um salto e caminharmos em direção a uma nova revolução industrial e não temos dúvida que o transporte constitui hoje a indústria que mais agride o homem e o planeta. A Indústria do Transporte com seu ruído, gases e outros fatores comprometendo o bem-estar do motorista e da sociedade como um todo.

ALTERAÇÕES ORGÂNICAS MAIS ENCONTRADAS:

Obesidade - 2 %, Sobrepeso - 32 %, Obesidade Moderada - 65 %, Obesidade mórbida - 0,1 %, SEDENTARISMO - 96,9 %

Estresse - Zumbido - Perda Auditiva - Surdez - LER / DORT - Doença Respiratória - Doença Infeciosa - Lesão da Pele - Conjuntivite - Rinite

- Distúrbios Hormonais - ALTERAÇÕES DA PRESSÃO ARTERIAL - 52 %

DIABETES MELITUS - 6 %,

DISTÚRBIOS DO SONO - 73 %

PRIVADOS DO SONO - 98 %

PORTADOR DE PERDA AUDITIVA - 26 %,

PORTADOR DE LER/DORT - 36 %

ERRO ALIMENTAR - 100 %,

DEFICIÊNCIA VISUAL - 18 %,

COCHILAR NA DIREÇÃO - 53 % -

Tromboembolismo - Poluição ambiental -

Aquecimento Global - Sequela de sinistros.

HÁBITOS

ÁLCOOL - 58 %, DROGAS - 16 %

TABAGISMO - 38 %

JORNADA DE TRABALHO

< 10 h /DIA - 17 %, > 10 h /DIA - 71 %,

16 h /DIA - 12 %

Corrigir, tratar, educar trariam benefícios para que o profissional possa desenvolver a atividade com maior presteza, qualidade e logicamente, reduzindo os problemas de saúde, qualidade de vida durante o processo de trabalho, familiar e social.

* 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.

SC aposta em ‘barco voador’ para desafogar BR-101 nos litorais



O Governo de Santa Catarina busca uma alternativa ousada para desafogar a BR-101 nos litorais do Estado, **em especial a região de Balneário Camboriú** e grande Litoral Norte, onde as filas são quilométricas durante a temporada de verão. A alternativa é um “barco voador”, que pode chegar a 300km/h.

Fora do Brasil, companhias aéreas estão de olho no planador como alternativa para conectar modais de transporte e melhorar a oferta de origens e destinos. Em Santa Catarina, a Zurich Airports já é parceira do grupo de trabalho que o **Governo do Estado** está criando dentro desta parceria.

Através da secretaria Executiva de Articulação Internacional e Projetos Estratégicos (SAI SC), o governo aposta na iniciativa Seaglider Brasil, de **mobilidade de alta velocidade e zero emissão de poluentes**.

O governador Jorginho Mello assinou um Memorando de Entendimento com a **Regent**, empresa que fabrica este equipamento, para desenvolver tanto o novo modal de transporte em Santa Catarina como para transformar o estado em um polo de inovação em mobilidade elétrica.

Parte barco voador, parte avião barco, o Seaglider tem o objetivo de transformar o transporte costeiro. O planador do mar tem capacidade para até 12 pessoas e uma potência poderosa, capaz de alcançar até 300 km/h. O modelo ainda é elétrico, com bateria que permite autonomia de até 300 km.

A tecnologia norte-americana já é utilizada no Havaí, onde as passagens, em fase de teste, custam

cerca de US\$ 30 para voos só de ida entre O’ahu e Maui ou Kaua’i, com operação da Mokulele Airlines, o que na conversão atual seria R\$ 173,60.

O protótipo Viceroy Seaglider para 12 passageiros, com 55 pés de comprimento e 65 pés de envergadura, é a maior máquina voadora totalmente elétrica de todos os tempos e representa um novo modo de transporte.

Como funciona o barco voador que Jorginho que trazer para SC?

A embarcação de alta velocidade opera exclusivamente sobre a água em três modos — flutuando no casco, deslizando acima das ondas em hidrofólios e voando em efeito solo numa envergadura da superfície da água.

Ao contrário dos hidroaviões, aerobarcos e hovercrafts, que utilizam um “colchão de ar” para se deslocar, os Seagliders possuem asas semelhantes às de um avião e motores potentes para decolar a baixas altitudes. Esse barco voador, com aparência de aeronave, se mantém entre 9 e 18 metros acima da água, permitindo um voo ágil e em alta velocidade.

O modelo “Viceroy Seaglider”, por exemplo, pode transportar até 12 passageiros e dois tripulantes, com suporte para até 1,6 mil kg de carga. O flutuador tem potência para voar por pelo menos 300 km, a uma velocidade de cruzeiro de 300 km/h.

De acordo com a empresa, os números atuais de autonomia são baseados na tecnologia atual de baterias, mas conforme a tecnologia avança, os modelos podem ultrapassar esses números.

O primeiro voo em um protótipo de um quarto do tamanho original foi em setembro de 2022. Em abril de 2023, foi exibida uma maquete em escala real do Viceroy Seaglider, com cerca de 20 metros de envergadura. Ainda segundo a empresa, o modelo poderá ser ampliado para versões com até 150 lugares no futuro.

O Governo do Estado lidera o movimento que reúne setor privado, Instituições de Ensino Superior (IES) e a comunidade, a fim de implantar um novo modal de transporte de conexão rápida com cidades costeiras e ribeirinhas do país. A alternativa enfrenta os desafios em mobilidade e dá início à realização de um futuro mais sustentável.

Santa Catarina é o primeiro Estado do Brasil a abraçar os Seagliders, para transformar a rede de transporte fluvial e marítimo, formando um ecossistema com inovação, eficiência e confiabilidade para passageiros e cargas.

Mercado global

A alta demanda do mercado resultou na construção de uma carteira de pedidos global da Regent no valor de mais de US\$ 9 bilhões em seis continentes, bem como no desenvolvimento de parcerias entre escritórios governamentais, empresas e grupos comunitários em regiões costeiras ao redor do mundo para facilitar a entrada no mercado.

A Regent segue avançando na missão de uso duplo com o Corpo de Fuzileiros Navais dos EUA, continuando a parceria no desenvolvimento de capacidades avançadas de defesa marítima, logística e busca e salvamento do planador.



Rodovia vai conectar Joinville ao anel viário da Grande Florianópolis (foto: Arteris/divulgação)

Governo de SC assina ordem de serviço para Estudo de Impacto Ambiental da Via Mar

Nesta etapa, o investimento vai ser de quase R\$ 3 milhões, com prazo total de execução de 750 dias

O governador Jorginho Mello assinou no dia 24 de março, em Joinville, a ordem de serviço para o Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) da obra da Via Mar, o corredor alternativo à BR-101 no Litoral Norte. O levantamento é fundamental para definir o melhor traçado, garantir a compatibilização ambiental dos quatro projetos em desenvolvimento e viabilizar o licenciamento ambiental da proposta. A oficialização foi concretizada durante o evento O Norte encontra o Norte, na Associação Empresarial de Joinville (Acij). “É mais um passo que a gente dá para trazer uma solução ao drama de quem precisa da BR-101. A rodovia colapsou sob a responsabilidade do governo federal e da concessionária. E como parece que eles não estão querendo se mexer para resolver a gente achou essa solução. É um projeto de longo prazo, de muito tempo, mas que alguém precisa fazer. Estamos com o pé no fundo do acelerador para dar agilidade e o estudo ambiental é uma etapa importante para montarmos des-

de o traçado aos detalhes do projeto. Vai ajudar a escoar a produção nos nossos portos, melhorar a vida do catarinense e fomentar mais o turismo”, disse o governador Jorginho Mello. O Corredor Litorâneo Norte Via Mar será viabilizado por meio de parceria público privada (PPP). Serão 145 quilômetros de estrada, como alternativa à BR-101, entre Joinville e o anel viário

da Grande Florianópolis, região que sofre com grandes congestionamentos em vários trechos.

O prefeito de Joinville, Adriano Silva, destacou o impacto positivo para a cidade. “Essa nova rodovia não só facilitará a vida dos motoristas, mas também tornará Joinville ainda mais forte economicamente”, afirmou.

Já o presidente da Acij, Guilherme

Bertani, enfatizou a importância da obra para o setor produtivo. “A infraestrutura moderna é essencial para o crescimento das nossas empresas. A Via Mar será um corredor logístico fundamental para o desenvolvimento sustentável do estado.”

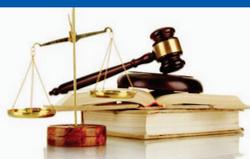
ESTUDO

Nesta etapa, o investimento vai ser de quase R\$ 3 milhões, com prazo total de execução de 750 dias. O estudo para solicitação da Licença Prévia está previsto para ser concluído em até um ano, enquanto o período restante será dedicado à obtenção da Licença Ambiental de Instalação de cada projeto. Com 60% da população catarinense vivendo na faixa litorânea, a Via Mar será uma revolução na mobilidade, reduzindo custos logísticos e conectando rapidamente os principais portos de Itajaí e São Francisco do Sul. O projeto chega para destravar o tráfego e impulsionar a economia catarinense como nunca antes.

Com informações da Secretaria de Comunicação do Governo de SC.



Assinatura da ordem foi realizada na noite desta segunda, na ACIJ, em Joinville (foto: Eduardo Valente/GovSC)



JUDICIÁRIO

99 e motorista indenizarão mulher que sofreu acidente de mototáxi

O TJ/SP, por meio da 24ª câmara de Direito Privado, confirmou a sentença da 1ª vara de Arujá, proferida pelo juiz Guilherme Lopes Alves Pereira, que condenou a 99 e motorista, plataforma de transporte, ao pagamento de indenização por danos morais no valor de R\$ 5 mil a mulher vítima de acidente em um mototáxi cadastrado no aplicativo.

Nos autos, a passageira afirmou que o acidente, decorrente de conduta imprudente do motorista, resultou em graves problemas de saúde. Conta que enfrentou complicações graves de saúde, incluindo cirurgias, internação, dificuldades de locomoção e impacto emocional significativo.

Alegou ainda que a plataforma foi negligente tanto na prestação do serviço quanto no suporte após o incidente, deixando-a em situação de vulnerabilidade e ocasionando despesas imprevistas, além de abalar sua estabilidade financeira.

Na origem, o juízo acolheu parcialmente o pedido da passageira, e fixou a indenização em R\$ 5 mil.

Insatisfeita, a mulher recorreu, afirmando que o valor fixado a título de indenização por danos morais é irrisório, considerando a gravidade dos danos sofridos e o impacto significativo em sua vida, incluindo sequelas físicas, sofrimento emocional e a perda de compromissos importantes. Assim, requereu a majoração da indenização para 20 salários-mínimos.

Ao analisar o caso, o relator, o desembargador Fernão Borba Franco, destacou a responsabi-



lidade solidária da plataforma, que atua como intermediária entre passageiros e motoristas, por falhas na prestação do serviço. Argumentou que a empresa deve responder, juntamente com os motoristas parceiros, por eventuais danos causados aos usuários.

“Pois bem, é cediço que a ré, intermediária entre os passageiros e os motoristas cadastrados em sua plataforma, deve ser enquadrada como consumidora por equiparação, nos termos dos arts. 3º e 17 do CDC, assumindo a responsabilidade

solidária com os motoristas “parceiros” perante os usuários do aplicativo por eventuais falhas na prestação do serviço.”

Quanto ao valor da indenização, o desembargador Franco enfatizou a jurisprudência consolidada que determina a observância dos critérios de razoabilidade e proporcionalidade na fixação do quantum indenizatório, a fim de evitar tanto a arbitrariedade quanto o enriquecimento sem causa da vítima. Por essa razão, o valor fixado em primeira instância foi mantido.

Pensão por morte pode ter duração estendida em casos de acidente de trânsito do segurado



A 1ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) decidiu, por unanimidade, reformar parcialmente a sentença do juízo de 1º grau, concedendo pensão por morte à companheira de um trabalhador urbano, com o pagamento pelo período de 6 anos, a partir da data de entrada do requerimento administrativo (DER).

Consta nos autos que a sentença concedeu o benefício apenas por quatro meses desde a DER, conforme a Lei n. 8.213/1991, em razão da união estável do casal ter iniciado em menos de dois anos antes do óbito do segurado. Entretanto, a apelante alegou que o falecimento de seu companheiro ocorreu em decorrência de um acidente de trânsito, e por isso ela teria direito à pensão por um prazo

maior com início na data do óbito.

O relator, juiz federal convocado Fausto Mendanha Gonzaga, ao analisar o caso, destacou que, devido à causa da morte, cabe aplicar o § 2º A do art. 77, V, c, da Lei n. 8.213/1991, que assegura a extensão do benefício para além dos quatro meses, quando o falecimento do segurado decorrer de acidente de qualquer natureza ou de doença profissional, ou do trabalho, independentemente do recolhimento de 18 contribuições mensais ou da comprovação de dois anos de casamento, ou união estável.

Dessa forma, o Colegiado decidiu estender a duração do benefício de quatro meses para seis anos, considerando a idade da beneficiária na data do falecimento do companheiro, nos termos da Lei n. 13.135/2015.

LEGISLATIVO



PL aumenta reserva de vagas para pessoas idosas nos transportes

O Projeto de Lei 76/25 aumenta de 10% para 15% a reserva, para pessoas idosas, de assentos nos transportes coletivos e de vagas nos estacionamentos públicos. O texto em análise na Câmara dos Deputados altera o Estatuto da Pessoa Idosa.

“A proposta fundamenta-se em dois fatores principais: o envelhecimento da população brasileira e o aumento da expectativa de vida no país”, defendeu o autor da proposta, deputado Luiz Carlos Hauly (Pode-PR).

Conforme ele, em 2023 a expectativa de vida ao nascer atingiu 77 anos, refletindo melhorias nas condições de vida e nos serviços de saúde. Além disso, estudos indicam que, até 2050, mais de 30% da população brasileira terá 60 anos ou mais.

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Desenvolvimento Urbano; de Viação e Transportes; de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Para virar lei, terá de ser aprovado pela Câmara e pelo Senado. *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*

Projeto cria selo para identificar pessoa com autismo no trânsito

O Projeto de Lei 4292/24 institui em todo o País o selo “Pessoa com Autismo a Bordo”, para identificar veículos que transportem pessoas com transtorno do espectro autista (TEA) no trânsito. O objetivo é conscientizar a sociedade e orientar sobre a forma de agir em situações de crise ou risco que envolvam pessoas com TEA.

A proposta é da deputada Ana Paula Lima (PT-SC) e tramita na Câmara dos Deputados. A autora aponta os desafios de interação social e de comunicação das pessoas com TEA, que muitas vezes necessitam de um ambiente adaptado e de apoio diferenciado em situações de crise. “Durante deslocamentos, esses desafios podem ser intensificados, especialmente no trânsito ou em situações de emergência que exigem abordagens rápidas e cuidadosas por terceiros”, explica Ana Paula.

A deputada acredita que o selo oferecerá ao motorista e aos ocupantes do veículo uma ferramenta de proteção. Além disso, promoverá uma cultura de respeito e cuidado no trânsito. Ana



Paula Lima lembra que a iniciativa já começa a ser implementada em alguns estados.

Pelo projeto, pessoas com TEA ou seus responsáveis legais poderão solicitar o selo através de cadastro junto ao órgão de trânsito. Ele deverá ter um padrão, visando à uniformidade e à fácil identificação. O governo federal, junto com associações de defesa dos direitos das pessoas com deficiência e autismo, deverá promover campanhas sobre a importância da identificação e do cuidado adequado às pessoas com autismo no trânsito. *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*

PL propõe tornar crime hediondo a embriaguez ao volante com resultado morte

Um novo Projeto de Lei em tramitação no Congresso Nacional busca endurecer as punições para motoristas que dirigem sob efeito de álcool ou drogas e causam mortes no trânsito. De autoria do deputado Marcos Pollon (PL/MS), o PL 475/2025 propõe classificar esses homicídios causados por embriaguez como crimes dolosos e equipará-los a crimes hediondos, tornando-os inafiançáveis.

A iniciativa altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a Lei dos Crimes Hediondos (Lei nº 8.072/1990), prevendo penas de 8 a 20 anos de reclusão, além da suspensão ou proibição do direito de dirigir. Segundo o texto, ao assumir o volante embriagado, o condutor tem plena consciência do risco de provocar um acidente fatal, o que justificaria a mudança na tipificação penal.

A justificativa do projeto destaca o alto número de vítimas da embriaguez ao volante no Brasil. Dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) apontam que, em 2021, 10.887 pessoas morreram em acidentes relacionados ao consumo de álcool, o que equivale a 1,2 mortes por hora. Mesmo com a Lei Seca e campanhas de conscientização, muitos motoristas ainda insistem nessa prática.

Atualmente, o CTB trata a maioria desses casos como homicídios culposos (sem intenção de matar), com penas menores e possibilidade de benefícios penais. Isso, segundo o autor do projeto, gera uma sensação de impunidade

e não reflete a gravidade do crime. “O motorista que bebe e dirige sabe do risco que está assumindo. Ele pode até não querer matar alguém, mas aceita essa possibilidade. Isso é dolo eventual e precisa ser tratado como tal pela lei”, argumenta Pollon.

A proposta segue uma tendência já adotada em outros países. Nos Estados Unidos, estados como Texas e Califórnia punem homicídios no trânsito causados por embriaguez com penas de até 25 anos de prisão. Na Alemanha, esse tipo de crime pode levar a condenações superiores a 15 anos. A reclassificação do crime de embriaguez no Brasil busca, além de punir com mais rigor os infratores, gerar um efeito dissuasório. “A legislação precisa dar um recado claro: dirigir bêbado e matar alguém no trânsito não pode ser tratado como um simples acidente. A vida humana tem que ser prioridade”, conclui o deputado. O PL 475/2025 ainda passará por análise de comissões da Câmara dos Deputados antes de seguir para votação no plenário.



PL propõe isenção de taxa de estacionamento rotativo para motoristas de aplicativo e taxistas

Um novo Projeto de Lei pode trazer mudanças significativas para motoristas de aplicativo e taxistas no Brasil. O PL 414/2025, de autoria do deputado Saulo Pedrosa (PSD/SP), propõe isentá-los da cobrança de taxa e penalidades nos estacionamentos rotativos pagos em vias públicas.

A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para permitir que os municípios concedam essa isenção ou estabeleçam condições especiais para esses profissionais. A medida reconhece a importância do transporte de passageiros na mobilidade urbana e busca reduzir custos operacionais para quem trabalha diariamente no trânsito.

Atualmente, motoristas de aplicativo e taxistas precisam pagar taxa para utilizar vagas de estacionamento rotativo, mesmo quando estão apenas aguardando passageiros ou realizando embarques e desembarques rápidos. A justificativa do projeto argumenta que essa cobrança compromete a eficiência do serviço e desvirtua a função social do estacionamento público.

Importante destacar que a medida não seria obrigatória, cabendo a cada município decidir sua aplicação conforme a realidade local.

O projeto segue agora para análise nas comissões da Câmara dos Deputados antes de votação em plenário.

Inclusão no trânsito: pessoas com Síndrome de Down podem dirigir?

No dia 21 de março foi celebrado o Dia Mundial da Síndrome de Down. A condição também conhecida como Trissomia 21 (T21), é uma condição genética causada pela presença de uma cópia extra do cromossomo 21. Essa alteração resulta em características físicas e cognitivas específicas, como deficiência intelectual de leve a moderada, hipotonia muscular (diminuição do tônus muscular), perfil facial achatado e olhos com inclinação para cima. Estima-se que a incidência da Síndrome de Down seja de aproximadamente 1 a cada 1.000 nascimentos. No Brasil, com base nos dados de nascimentos anuais, isso representaria cerca de 3.000 novos casos por ano.

O Estatuto da Pessoa com Deficiência garante direitos garantindo a inclusão e o respeito às individualidades.

Mas, será que pessoas com algum tipo de deficiência intelectual, como é o caso da Síndrome de

Down, podem dirigir? A resposta é: sim!

Para a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego do RS (ABRAMET RS) a inclusão de pessoas com Síndrome de Down no trânsito brasileiro é um tema que envolve direitos, legislação e avaliações específicas. O presidente da ABRAMET RS e médico especialista em Medicina do Tráfego, Ricardo Hegele, explica que para obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), pessoas com Síndrome de Down, assim como todos os candidatos, devem passar por avaliações médicas e psicológicas que atestem sua aptidão física e mental para dirigir. “O processo de habilitação para pessoas com deficiência intelectual, incluindo aquelas com Síndrome de Down, segue as etapas padrão, com algumas particularidades”, diz ele, acrescentando que a inclusão de pessoas com T21 no trânsito reflete o compromisso da sociedade em



reconhecer e valorizar as habilidades individuais, promovendo igualdade de oportunidades.

“Em suma, pessoas com Síndrome de Down podem, sim, obter a CNH no Brasil, desde que sejam aprovadas nas avaliações médicas e psicológicas que atestem sua capacidade para a condução segura de veículos. Essa possibilidade reforça a importância da inclusão e do respeito às individualidades, garantindo que todos possam exercer seus direitos plenamente”, ressalta Hegele.

Portanto, é importante compreender como a legislação brasileira aborda a habilitação de pessoas com deficiência intelectual e quais são os critérios para que possam conduzir veículos de forma segura

e legal.

A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), instituída pela Lei nº 13.146 de 2015, assegura direitos às pessoas com deficiência, incluindo a possibilidade de conduzir veículos, desde que atendam aos critérios estabelecidos. De acordo com o Art. 2º dessa lei, considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas. (Fonte: Assessoria de Imprensa ABRAMET/RS)

Vai de patinete? Conheça as regras para um trajeto mais seguro

O uso de patinetes elétricos e outros equipamentos de mobilidade individual tem se tornado cada vez mais comum nas cidades brasileiras. Para garantir a segurança dos usuários e prevenir acidentes, o Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF) destaca regras importantes que valem não apenas para Brasília, mas para todo o país. A regulamentação é estabelecida pela Resolução nº 996/2023 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), e seu cumprimento é essencial para um trânsito mais seguro.

Onde os patinetes podem circular? As normas definem que os patinetes elétricos devem seguir limites de velocidade específicos, dependendo do local de circulação:

- **Calçadas e passeios:** até 6 km/h.
- **Ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas:** conforme a velocidade

estabelecida pelo órgão de trânsito local.

- **Vias locais e coletoras** (com velocidade máxima permitida de até 40 km/h): seguindo as mesmas regras das bicicletas, trafegando nos bordos laterais da pista e no mesmo sentido dos veículos automotores.

Além disso, os patinetes devem ser utilizados apenas por uma pessoa, sem o transporte de passageiros.

Onde a circulação é proibida? A circulação desses equipamentos não é permitida em:

- Vias arteriais e de trânsito rápido dentro das cidades.
- Rodovias e estradas, devido às velocidades superiores a 40 km/h.

Segurança: o que diz a legislação e o que é recomendado? Embora os patinetes não sejam classificados como veículos, e o uso de capacete não seja obrigatório, o Detran-DF recomenda

o uso de capacete ciclístico e vestuário adequado para proteção do condutor.

Além disso, os equipamentos devem estar equipados com:

- Indicador e/ou dispositivo limitador eletrônico de velocidade;

- Campanha;
- Sinalização noturna dianteira, traseira e lateral.

Seguir essas diretrizes ajuda a garantir a segurança dos usuários bem como de todos que compartilham o espaço urbano.



Como o excesso de velocidade impacta a segurança no trânsito

A segurança no trânsito vai muito além de dirigir com atenção. De acordo com a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) e a Organização Mundial da Saúde (OMS), a velocidade excessiva está entre os principais fatores de risco para sinistros fatais, contribuindo para cerca de um terço das mortes no trânsito em países de alta renda e metade delas em países de baixa e média renda.

A relação entre velocidade e gravidade dos sinistros é clara: um aumento de apenas 1% na velocidade média de um veículo pode elevar em 4% o risco de um sinistro fatal. No caso de um atropelamento, a probabilidade de morte de um pedestre cresce 4,5 vezes quando a velocidade do veículo passa de 50 km/h para 65 km/h. Já em colisões entre automóveis, a chance de morte dos ocupantes pode chegar a 85% a uma velocidade de 65 km/h.

Quem está mais vulnerável?

As estatísticas mostram que alguns grupos estão mais expostos ao risco



de sinistros de trânsito. Crianças e jovens de 5 a 29 anos são as principais vítimas, tornando os acidentes viários a maior causa de morte nessa faixa etária. Além disso, homens jovens com menos de 25 anos têm quase três vezes mais chances de morrer em acidentes do que mulheres da mesma idade.

A desigualdade social também pesa: mais de 90% das mortes no trânsito ocorrem em países de baixa e média renda. Mesmo em países desenvolvidos, pessoas em situação socioeconômica mais vulnerável correm maior risco de se envolver em acidentes.

Uma abordagem para salvar vidas

Para reduzir esses números alarmantes, especialistas defendem o conceito de Sistema Seguro (Safe System), que busca criar um ambiente viário que leve em conta a possibilidade de erros humanos. Isso inclui:

- **Vias e corredores seguros:** infraestrutura bem planejada para reduzir o risco de acidentes.
- **Velocidade segura:** limites compatíveis com a segurança de todos os usuários da via.
- **Veículos seguros:** tecnologias que aumentem a proteção dos ocupantes e pedestres.
- **Usuários das vias seguros:** conscientização e educação para um comportamento mais responsável no trânsito.

A segurança viária não é responsabilidade apenas dos motoristas, mas de todos os setores da sociedade. Com leis mais rigorosas, fiscalização eficiente e mudanças na cultura do trânsito.

Dirigir após beber pode levar à prisão

Beber e dirigir é uma combinação perigosa e proibida no Brasil. Mas você sabe exatamente quais são os limites que diferenciam uma infração de um crime conforme a Lei Seca? O Departamento Estadual de Trânsito do Tocantins (Detran/TO) alerta que, dependendo do nível de álcool no sangue, é até possível o motorista ser preso – e a regra vale para todo o país!

Desde a criação da Lei Seca (Lei nº 11.705/2008), as punições para quem dirige sob efeito de álcool ficaram mais rígidas. E o principal ponto da legislação é claro: qualquer quantidade de álcool no organismo já é motivo para punição.

Quando a embriaguez ao volante vira crime?

Se o bafômetro acusar 0,34 mg/L ou mais de álcool por litro de ar expirado, o motorista será preso em flagrante por crime de trânsito. Ele irá para a delegacia, onde responderá por embriaguez ao volante (art. 306 do CTB) e poderá ser indiciado pelo Ministério Público.

As penalidades incluem:

- Multa de R\$ 2.934,70;
- Detenção de seis meses a três anos;
- Suspensão do direito de dirigir.

Além disso, sinais de embriaguez podem ser suficientes para a autuação, mesmo sem o teste do bafômetro. Os agentes de trânsito podem constatar o crime se o motorista apresentar:

- Dificuldade para ficar de pé
- Fala arrastada
- Hálito etílico
- Olhos vermelhos



- Agressividade
- Falta de memória

E se o nível de álcool for menor?

Se o teor alcoólico for de até 0,33 mg/L, o motorista não responde criminalmente, mas recebe uma infração gravíssima, com penalidades como:

- Multa de R\$ 2.934,70
- Recolhimento da CNH
- Risco de retenção do veículo

Se houver reincidência, o valor da multa dobra e a CNH pode ser cassada por dois anos!

Recusar o bafômetro evita punição?

Muitos motoristas acreditam que, ao recusar o teste do bafômetro, podem escapar das conse-

quências. Mas isso é um mito! A recusa também é uma infração gravíssima, com penalidades idênticas à de quem dirige sob efeito de álcool:

- Multa de R\$ 2.934,70
- Suspensão da CNH por 12 meses
- Possível retenção do veículo

Se houver reincidência, a multa sobe para R\$ 5.869,40 e com possibilidade de cassação da CNH por dois anos!

A Lei Seca existe para salvar vidas! Além das multas e punições, o maior risco de beber e dirigir é causar sinistros de trânsito fatais. A segurança no trânsito é uma responsabilidade de todos. Se beber, não dirija. Se dirigir, não beba. Compartilhe essa informação e ajude a salvar vidas!

CARTAS

**DISCURSO**

Concordo totalmente com o editorial da última edição: a prática do governo brasileiro nos últimos anos demonstra haver uma distância muito grande entre o discurso e a realidade. Sinceramente, fico me perguntando 'que país é esse que mostram nesses eventos internacionais'?

Adriano Zili – Brasília/DF

TRAGÉDIA

Muito pertinente o texto da Palavra do Presidente, pois ele aborda de forma clara e preocupante a realidade das mortes no trânsito no Brasil, especialmente entre os motociclistas. A falta de infraestrutura adequada e o crescimento desordenado da frota de motos sem políticas públicas eficientes são fatores determinantes para esse aumento de fatalidades. É urgente que o país invista em segurança viária, fiscalização e educação no trânsito, garantindo a proteção dos motociclistas. Cada vida perdida é uma tragédia que poderia ser evitada com ações mais eficazes e conscientização de todos.

Sérgio Boeira – São Paulo/SP

ALERTA

Reflexão mais do que necessária o artigo do Dr. Dirceu! Um verdadeiro alerta para a grave situação dos acidentes de trânsito no Brasil, com 92 mortes diárias e muitos feridos, e propõe ações urgentes para combater esse problema. Também concordo com a necessidade de campanhas educativas, fiscalização rigorosa, melhorias na infraestrutura e educação no trânsito desde cedo.

Sônia Vieira – Rio de Janeiro/RJ

AGRADECIMENTO

Quero expressar meu mais sincero agradecimento ao Querido Ir. Roberto Bentes por destacar, na capa do Jornal do Monatran, meu artigo sobre a mobilidade urbana em Florianópolis. Em um tempo em que questões essenciais muitas vezes são relegadas ao segundo plano, sua decisão de dar visibilidade a esse tema crítico demonstra compromisso com o jornalismo sério e a busca por soluções reais para a nossa cidade.

Ao trazer para o centro do debate público a proposta do People Mover Jurerê, o Jornal do Monatran cumpre um papel fundamental: alertar a sociedade e pressionar gestores públicos a abandonarem paliativos e adotarem soluções estruturais e inovadoras para o colapso da mobilidade na Ilha.

Florianópolis tem o potencial de ser referência em transporte inteligente e sustentável, mas isso só acontecerá se houver visão e coragem para implementar projetos à altura do desafio. O People Mover Jurerê representa essa oportunidade.

Obrigado, Ir. Roberto Bentes, por sua visão editorial e por contribuir para que essa discussão ganhe força. A imprensa comprometida com a verdade e o interesse público é essencial para construirmos um futuro melhor.

José Roberto de Souza Dias – Florianópolis/SC

ILHA DE SANTA CATARINA

Faço coro à autora do artigo publicado no Espaço Livre da última edição. Também me sinto extremamente frustrada com a crescente pressão que o turismo impõe à capital catarinense, especialmente durante a temporada de verão. Embora o turismo seja vital para a nossa economia, os impactos negativos para nós moradores são inegáveis e a maioria dos gestores públicos e comunicadores parece não se preocupar com isso. Lamentável!

Jéssica Coelho – Florianópolis/SC

REMÉDIOS

Muito interessante o artigo alertando sobre os riscos do uso de medicamentos que podem afetar a capacidade de dirigir, similarmente ao consumo de álcool. Nunca tinha parado para pensar como antidepressivos, ansiolíticos, antialérgicos e analgésicos, podem causar redução dos reflexos e, conseqüentemente, dificultar a concentração, aumentando o risco de acidentes. Parabéns pela matéria!

Mônica Claus – Campo Grande/MS

CONTORNO VIÁRIO

Impressionante saber que o Contorno Viário da Grande Florianópolis reduziu em 30% o número de mortes na BR-101/SC, bem como diminuiu em 13% os acidentes, principalmente engavetamentos. Todavia, é importante observar que as filas voltaram a aumentar e, em breve, devemos voltar ao caos de sempre. É preciso fazer muito mais para melhorar a mobilidade da nossa região. Estas ações estão tão eficientes quanto tampar o sol com a peneira.

Edvaldo Santos – Biguaçu/SC

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

Gente Boa. Gente Nossa.

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 214. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado:

- I - que se encontre na faixa a ele destinada;
- II - que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;
- III - portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes;

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

ESPAÇO LIVRE

*Francisco Garonce



Passagem pelo FreeFlow poderá ser paga via Carteira Digital de Trânsito

Para quem já enfrentou dificuldades para efetuar o pagamento do pedágio após passar por um dos pontos de Freeflow das rodovias concedidas no Brasil, a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) está desenvolvendo uma solução tecnológica para que o condutor possa ser alertado quanto à forma correta de pagamento por meio da Carteira Digital de Trânsito (CDT). E essa dificuldade tem sido mais comum do que se imagina.

Tecnologia e segurança têm caminhado lado a lado no setor de transportes, e o sistema de cobrança eletrônica de pedágio conhecido como Free Flow é um dos mais emblemáticos exemplos dessa evolução. Ao eliminar as tradicionais praças de pedágio, que obrigam a desaceleração ou até a parada completa dos veículos, o Free Flow contribui diretamente para a redução de sinistros em rodovias. A fluidez no tráfego e a diminuição dos pontos de conflito tornam a viagem mais segura e eficiente para motoristas e passageiros.

No entanto, como toda inovação, sua implantação exige planejamento, comunicação e sensibilidade com o usuário. Muitos condutores ainda enfrentam dificuldades para se adaptar ao novo sistema, especialmente os que não utilizam as conhecidas tags de pagamento automático. Sem um processo claro de notificação e meios acessíveis de pagamento, esses motoristas acabam acumulando multas por evasão de pedágio, que hoje custam R\$ 195,23, além de cinco pontos na carteira de habilitação.

Visando mitigar esse problema, a SENATRAN deve publicar, ainda no primeiro semestre de 2025, uma portaria que permitirá a integração do sistema Free Flow com a CDT. Essa integração possibilitará que motoristas sem tag recebam notificações e sejam direcionados ao site da concessionária responsável para efetuar o pagamento da tarifa, tudo pelo celular. Com isso, espera-se reduzir significativamente os casos



de multas por desconhecimento ou esquecimento.

Além disso, tramita no Congresso Nacional um projeto de lei de autoria do Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ), que prevê a anistia das multas aplicadas a motoristas que não conseguiram pagar o pedágio em pontos com Free Flow durante o processo de implantação da tecnologia. Caso aprovado, os condutores poderão regularizar sua situação pagando apenas o valor da tarifa, sem arcar com multas ou pontos na CNH. A proposta representa um avanço na conciliação entre inovação tecnológica e justiça no tratamento aos usuários das vias.

O debate sobre o Free Flow também ganhou força após o trágico sinistro ocorrido em março de 2022, em Campo Alegre de Goiás, quando um caminhão colidiu com

uma praça de pedágio na BR-050, resultando em explosão e perda de vidas. Casos como esse reforçam a importância de eliminar estruturas físicas que representam riscos à segurança viária. Com a substituição gradual dessas estruturas por pórticos eletrônicos, a probabilidade de tais graves riscos tende a cair de forma significativa.

Ainda assim, para que o sistema Free Flow atinja todo o seu potencial, é necessário que concessionárias invistam em sinalização adequada, manutenção dos equipamentos e campanhas educativas eficazes. O usuário precisa entender como funciona o sistema, conhecer os meios de pagamento disponíveis e saber como agir caso ocorra algum erro ou omissão no processo de cobrança.

Aos motoristas, seguem algumas dicas práticas para evitar dores de cabeça: cadastre seu veículo em um serviço de pagamento eletrônico; mantenha seus dados atualizados; fique atento às placas de sinalização que indicam a presença do sistema Free Flow e, caso receba uma notificação, procure efetuar o pagamento o quanto antes para evitar penalidades. Lembrando que tentar burlar o sistema, seja com adesivos na placa ou adulterações similares, o condutor incorre em infrações gravíssimas, além de possíveis sanções penais.

O Free Flow representa um caminho sem volta rumo à modernização da infraestrutura viária brasileira. Quando bem implementado, oferece benefícios claros em termos de segurança, economia e eficiência. Cabe agora a todos os atores do setor — gestores públicos, concessionárias, motoristas e sociedade — adaptarem-se e contribuir para o sucesso dessa transição. A tecnologia está a serviço da vida, e o uso consciente desse sistema pode tornar nossas estradas mais humanas, seguras e inteligentes.

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

Brasil pode aumentar etanol na gasolina para 30%: avanço ambiental e na transição energética



O governo federal anunciou a viabilidade técnica de elevar o teor de etanol anidro na gasolina comum de 27,5% para 30%. O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) ainda precisa aprovar a mudança mas, se confirmada, pode entrar em vigor já em 2025, de forma imediata ou gradual.

Além de contribuir para a autossuficiência do Brasil na produção de gasolina, a iniciativa representa um passo importante para a redução das emissões de gases de efeito estufa e para o fortalecimento da transição energética do país.

Menos emissões e mais sustentabilidade

O etanol é um biocombustível renovável que gera menos poluentes e reduz a liberação de CO₂ na atmosfera. Como a cana-de-açúcar usada na produção do etanol absorve dióxido de carbono durante seu crescimento, parte das emissões geradas na queima do combustível é compensada, tornando-o uma alternativa mais sustentável em comparação com a gasolina pura.

De acordo com a Copersucar, líder mundial na comercialização de açúcar e etanol, o aumento de três pontos percentuais na mistura pode elevar o consumo do biocombustível em 1,3 bilhão de litros por ano, o que evitaria a emissão de mais de 2,8 milhões de toneladas de CO₂ anualmente.

Além da redução dos gases de efeito estufa, o etanol também melhora a qualidade do ar, pois emite menos poluentes que contribuem para pro-

blemas respiratórios e chuvas ácidas. Em um país onde os biocombustíveis já têm grande participação na matriz energética, essa mudança reforça o compromisso do Brasil com uma economia de baixo carbono e menos dependente do petróleo.

Combustível do Futuro e transição energética

A proposta de ampliação do teor de etanol na gasolina faz parte da Lei do Combustível do Futuro, sancionada em outubro de 2024. O texto prevê a possibilidade de aumentar progressivamente a mistura até 35% a médio prazo, fortalecendo o papel dos biocombustíveis no setor de transportes.

Além da gasolina com maior teor de etanol, a legislação incentiva o desenvolvimento de biocombustíveis avançados, como o diesel verde e o bioquerosene de aviação, com o objetivo de reduzir ainda mais as emissões de poluentes e ampliar a participação de fontes renováveis no abastecimento do país.

Com essa política, o Brasil avança na transição energética e reforça seu protagonismo global na produção de biocombustíveis, ao mesmo tempo em que reduz a dependência de combustíveis fósseis.

O que muda para o consumidor?

O aumento do percentual de etanol na gasolina sempre levanta dúvidas sobre o impacto no consumo e no desempenho dos veículos. Para os carros flex, que já são preparados para rodar com diferentes misturas de gasolina e etanol, não há

qualquer restrição técnica.

Já para veículos mais antigos ou importados a gasolina, os testes técnicos realizados indicaram que a nova composição não deve gerar impactos significativos. Caso necessário, é possível adotar a mesma estratégia de 2015, quando a gasolina premium manteve um teor menor de etanol para atender esses modelos.

Em relação ao consumo, a nova mistura pode gerar um leve aumento na quantidade de combustível necessária para percorrer a mesma distância, já que o etanol tem menor densidade energética do que a gasolina. No entanto, o efeito no bolso do consumidor dependerá da política de preços e da variação no custo do etanol anidro, que geralmente é mais barato que a gasolina.

Brasil avança para uma matriz energética mais limpa

O possível aumento do etanol na gasolina reforça o compromisso do Brasil com a sustentabilidade assim como fortalece o setor sucroenergético, que desempenha um papel estratégico na economia e na geração de empregos.

Se aprovada, a mudança pode contribuir significativamente para a redução das emissões de carbono, melhorar a qualidade do ar nas cidades e consolidar o Brasil como líder global na produção bem como no uso de biocombustíveis, alinhado às metas ambientais internacionais.