

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - MARÇO 2026 - ANO 19 - Nº 195

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Trânsito sob tensão
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



SEU VOTO,
SEU TRÂNSITO

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Energia Cinética:
a Energia do Movimento

PÁGINA 7

AINDA HÁ TEMPO?!

DEPUTADOS REAGEM A MUDANÇAS NA CNH



A flexibilização no processo de formação de condutores voltou ao centro do debate no Congresso Nacional. Durante audiência pública realizada no dia 18, deputados de diferentes partidos defenderam a manutenção da obrigatoriedade das autoescolas para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. O tema foi discutido na comissão especial que analisa mudanças no Código de Trânsito Brasileiro, incluindo propostas que podem alterar o modelo atual de habilitação no país. (Página 6)

BR-101 em SC: após promessa de Renan Filho, acordo fracassa e obras voltam à estaca zero

PÁGINA 8

DETRANs buscam inspiração nos EUA para acelerar digitalização dos serviços

PÁGINA 13

Brasil registra 7 multas por minuto por uso de celular ao volante

PÁGINA 16

O custo invisível da flexibilização do MOPP nas rodovias brasileiras

PÁGINA 15 - Espaço Livre

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

SEJA PACIENTE NO TRÂNSITO.



CONSERVE-SE
À DIREITA



SENTIDO DE
CIRCULAÇÃO
NA ROTATÓRIA



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA DE
ÔNIBUS

EDITORIAL

Antes tarde do que nunca

Audiência pública realizada na Câmara dos Deputados, ao trazer novamente ao centro do debate as mudanças no processo de formação de condutores, representa um movimento relevante e necessário para a segurança viária no Brasil. Ainda que a reação ocorra após a implementação de medidas que já vinham gerando preocupação, trata-se de um passo importante no sentido de reavaliar seus impactos.

O MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito acompanha com atenção esse debate e considera fundamental que a formação de condutores seja tratada como uma política pública estratégica, e não apenas como um processo administrativo voltado à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. A habilitação é, antes de tudo, um compromisso com a vida e com a convivência segura no trânsito.

As mudanças introduzidas pela Resolução nº 1.020/2025, ao flexibilizarem etapas e ampliarem possibilidades no modelo de formação, suscitam preocupações legítimas quanto à qualidade do ensino, à qualificação dos profissionais envolvidos e à efetividade dos mecanismos de fiscalização. Situações recentes, amplamente divulgadas, evidenciam a necessidade de maior rigor, clareza normativa e acompanhamento institucional.

A audiência pública evidenciou

uma convergência importante entre parlamentares de diferentes espectros políticos quanto à necessidade de preservar critérios mínimos de qualidade, incluindo o papel estruturante dos Centros de Formação de Condutores. Esse alinhamento, ainda que tardio, reforça a compreensão de que a formação adequada é elemento essencial para a redução de riscos no trânsito.

O MONATRAN entende que iniciativas voltadas à ampliação do acesso à CNH são legítimas e necessárias. No entanto, tais medidas devem estar necessariamente acompanhadas de garantias técnicas, pedagógicas e operacionais que assegurem a formação de condutores preparados, conscientes e responsáveis.

Diante desse cenário, reafirma-se a importância de um debate qualificado, baseado em evidências e conduzido com responsabilidade institucional. A definição de regras claras, a implementação de mecanismos eficazes de fiscalização e a valorização da formação estruturada são elementos indispensáveis para a construção de um trânsito mais seguro.

Antes tarde do que nunca, é preciso reconhecer que a formação de condutores ocupa posição central nas políticas de segurança viária. Qualquer avanço nesse campo deve estar orientado, acima de tudo, pela preservação da vida.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



GOLPE

Golpistas estão usando a chamada renovação automática da CNH para enganar motoristas por meio de sites falsos que simulam páginas oficiais e cobram taxas indevidas. O esquema geralmente começa em buscas na internet, que levam o usuário a links fraudulentos onde são solicitados dados pessoais e pagamentos, sem que o serviço seja realizado. Órgãos de trânsito alertam que a renovação automática, quando disponível, é gratuita e feita por canais oficiais, e recomendam atenção ao endereço dos sites (que devem terminar em “.gov.br”) e a desconfiança de cobranças ou contatos por mensagens, já que o Detran não solicita pagamentos por esses meios.



FLAGRANTE

O senador Alexandre Giordano (Podemos-SP) foi autuado pela Polícia Militar em São Paulo por dirigir uma Land Rover sem placas, com giroflex ligado e com a CNH vencida, somando infrações que totalizam 19 pontos. Segundo o registro da ocorrência, ele teria se recusado inicialmente a apresentar documentos, tentou intimidar os policiais durante a abordagem e, em seguida, deixou o local dirigindo pela calçada, sendo interceptado novamente algumas quadras depois, quando foi multado e liberado.

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



Trânsito sob tensão



DESPEDIDA

Com muito pesar, nos despedimos de mais um guerreiro em prol do trânsito e da mobilidade. Faleceu no dia 8 de março, ALAOR FRANCISCO TISSOT, aos 87 anos. Reconhecido por sua atuação no fortalecimento do associativismo empresarial em Santa Catarina, TISSOT também teve papel relevante como Diretor e Presidente do Conselho Deliberativo do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, contribuindo com pautas ligadas à mobilidade e à segurança no trânsito, desde janeiro de 2014.

Natural de Curitiba, Tissot construiu sua trajetória em Florianópolis a partir de 1968, onde se consolidou como uma das principais lideranças empresariais do estado. Ao longo da vida pública, destacou-se pela capacidade de articulação e pelo diálogo permanente entre o setor produtivo e o poder público.

TISSOT também presidiu entidades como a FACISC e a ACIF, Conselheiro da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC), Presidente do Conselho Deliberativo do SEBRAE/SC e presidente da Federação das Câmaras de Dirigentes Lojistas de Santa Catarina (FCDL), além de integrar o Conselho de Centro (Concentro) da UDESC ESAG, onde deixou um legado de fortalecimento institucional e defesa de pautas estruturantes para o desenvolvimento catarinense.

Em 2007, recebeu o título de Cidadão Catarinense, reconhecimento à sua contribuição à vida pública do estado. Sua trajetória é lembrada pela construção de pontes entre diferentes setores e pela defesa de um ambiente de negócios mais estruturado e representativo.

A Prefeitura de Florianópolis decretou luto oficial de três dias.

A morte do amigo e irmão ALAOR TISSOT representa uma perda significativa para o associativismo empresarial e para as instituições às quais dedicou sua atuação, entre elas o MONATRAN.

O estresse deixou de ser um episódio isolado para se tornar companhia constante, inclusive no banco do motorista. Pressões profissionais, problemas pessoais, prazos, cansaço e frustrações diárias entram no carro junto com quem dirige. E, embora muitos não percebam, esse estado emocional altera profundamente a forma de conduzir.

Uma das primeiras mudanças é a redução da tolerância. O semáforo que fecha, o pedestre que atravessa devagar, o carro que demora a arrancar: situações comuns passam a provocar reações desproporcionais. A buzina vira extensão da impaciência. O acelerador substitui o diálogo. Pequenos contratemplos ganham dimensão de afronta pessoal.

O estresse também compromete a atenção. O motorista passa a enxergar apenas o que o irrita, deixando de perceber o conjunto do ambiente. Isso reduz a capacidade de antecipar riscos e aumenta decisões impulsivas. Soma-se a isso a distorção da percepção de velocidade e distância: aproximações excessivas, acelerações desnecessárias e manobras feitas com margem mínima de segurança tornam-se mais frequentes.

Sob pressão, o cérebro funciona de maneira mais reativa e menos analítica. Há menos reflexão e mais impulso. No trânsito, onde segundos definem consequências, essa diferença pode ser fatal.

O problema maior é que raramente alguém se reconhece como motorista estressado. A irritação é normalizada.

O comportamento agressivo vira “estilo de direção”. E, enquanto isso, dia após dia, ouvimos histórias de brigas no trânsito que começam por motivos banais: uma fechada, uma vaga, uma ultrapassagem... e terminam em agressões, perseguições e, não raro, mortes.

Parece que estamos perdendo algo essencial: a humanidade. O trânsito, que deveria ser espaço de convivência e mobilidade, tem se transformado em campo de batalha. Carros, que deveriam ser instrumentos de deslocamento, tornam-se armas, muitas vezes fatais. A pressa vira justificativa. A intolerância, regra. O outro deixa de ser pessoa e passa a ser obstáculo.

É urgente refletir sobre que tipo de sociedade estamos construindo quando naturalizamos esse cenário. Não se trata apenas de fiscalização ou de punição - embora elas sejam necessárias. Trata-se de mudança cultural. De reconhecer que, ao volante, carregamos responsabilidade coletiva. Cada decisão afeta vidas.

Humanizar o trânsito começa por atitudes simples: respirar antes de reagir, aceitar imprevistos, planejar melhor o tempo, reduzir expectativas irreais. Começa por lembrar que todos têm destino, família, fragilidades. Que ninguém sai de casa para ser alvo de agressividade.

No trânsito, não basta que o veículo esteja em boas condições. O motorista também precisa estar. Se quisermos um trânsito mais seguro, precisamos antes de tudo de um trânsito mais humano. E essa mudança começa dentro de cada um de nós.

Curso de reciclagem da CNH vai mudar: mais horas de aula e fim do EaD gravado



O curso de reciclagem para condutores infratores está passando por mudanças em todo o país. As novas regras, previstas na Resolução nº 1.020/25 do Conselho Nacional de Trânsito e na Portaria nº 923/25 da Secretaria Nacional de Trânsito, redefinem a carga horária, o formato das aulas e a estrutura pedagógica exigida para quem precisa recuperar o direito de dirigir.

Entre as principais alterações está o aumento da carga horária, que passa de 30 para 45 horas-aula. Além disso, não será mais permitido o ensino a distância com aulas gravadas. Mesmo no formato online, o curso deverá ser realizado ao vivo, com participação em tempo real do condutor.

A nova estrutura curricular mantém conteú-

dos voltados à legislação de trânsito, mas amplia o foco em comportamento e direção defensiva. A proposta é reforçar o caráter educativo da reciclagem, buscando não apenas revisar regras, mas também estimular mudanças de atitude e reduzir comportamentos de risco.

O curso continua podendo ser feito presencialmente ou online, desde que, no caso remoto, as aulas sejam síncronas, com controle de frequência e participação do aluno. A exigência também aumenta a necessidade de estrutura adequada por parte das instituições que oferecem a formação.

A reciclagem segue obrigatória em situações como suspensão do direito de dirigir, envolvi-

mento em sinistros graves, condenação por crime de trânsito ou quando o condutor representa risco à segurança viária.

Para recuperar a CNH, o motorista precisa concluir o curso, ser aprovado em exame teórico e cumprir o prazo da penalidade, quando houver.

A implementação das mudanças ocorre de forma gradual, conforme a adaptação dos Detrans estaduais. Durante esse período, alguns estados ainda podem operar com modelos anteriores.

Com as novas regras, o curso tende a se tornar mais estruturado e com maior acompanhamento, reforçando seu papel educativo na formação de condutores mais conscientes e seguros.

Governo quer perdoar multas de pedágio free flow e retirar pontos da CNH

O Governo Federal pretende suspender, em todo o país, as multas e a pontuação na CNH de motoristas que atrasaram o pagamento de pedágios no sistema free flow.

A medida pode beneficiar cerca de 3,1 milhões de condutores autuados por não quitarem a tarifa eletrônica dentro do prazo. Segundo apuração do jornal Folha de S. Paulo, a decisão deve ser oficializada ainda este mês por meio de resolução do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), prevendo o perdão da multa de R\$ 195,23 e a retirada de cinco pontos da CNH.

Para garantir o benefício, o motorista deverá quitar o valor do pedágio em atraso até 30 de dezembro de 2026. Nesse caso, ficará isento da multa e dos pontos na CNH.

Se o pagamento não for realiza-

do dentro do prazo, as penalidades (multa e pontuação) voltarão a ser aplicadas normalmente a partir de 2027. A regra vale para rodovias federais e estaduais que utilizam o sistema de livre passagem.

Atualmente, o prazo para pagamento no free flow é de até 30 dias após a passagem pelo pórtico

Desafios do sistema

Implementado no Brasil em 2023, o modelo free flow substituiu as cancelas por pórticos com sensores e câmeras que identificam os veículos. O motorista tem até 30 dias para pagar a tarifa, geralmente por aplicativo ou site da concessionária.

Apesar da praticidade, muitos

condutores alegam desconhecimento do prazo ou dificuldade de adaptação, o que resultou em um grande volume de autuações. Desde a implantação, o potencial de arrecadação com essas multas já ultrapassa R\$ 606 milhões.

Polêmica

O perdão das multas gera controvérsia. Para parte dos motoristas, a medida pode parecer um benefício a quem não pagou, em detrimento de quem quitou suas obrigações em dia.

Para mitigar esse cenário, o Ministério dos Transportes estuda devolver os valores pagos por multas e anular a pontuação já aplicada. A viabilidade jurídica dessas ações ainda está em análise, já que envolve impacto fiscal e possíveis restrições legais em ano eleitoral.



JOSÉ ROBERTO DIAS*



SEU VOTO, SEU TRÂNSITO

As escolhas eleitorais moldam o caminho que você percorre todos os dias

Há temas que insistimos em tratar como técnicos, quando na verdade são profundamente políticos. O trânsito é um deles. Milhões de brasileiros enfrentam diariamente congestionamentos, transportes públicos extenuantes e um ambiente viário onde o risco se tornou rotina.

O trânsito brasileiro não nasce do improviso do dia, mas da ausência de planejamento de ontem. Ele reflete obras não realizadas, projetos suspensos, prioridades distorcidas e políticas públicas que ficaram no papel. Cada minuto perdido, cada custo logístico elevado e, sobretudo, cada vida interrompida carregam a marca dessas escolhas.

Em um país continental e potência agrícola, seguimos presos a uma matriz de transporte desequilibrada. Mais de sessenta por cento das cargas circulam por rodovias, muitas vezes precárias, enquanto ferrovias e hidrovias permanecem subutilizadas. Essa dependência encarece a produção, amplia riscos e expõe fragilidades que se repetem a cada safra e a cada feriado.

Quando se observa o que fizeram outros países, o contraste é evidente. Nações que enfrentaram desafios semelhantes decidiram planejar, investir e persistir, construindo sistemas integrados e eficientes. A diferença não está na geografia nem na sorte, mas na qualidade das decisões e na continuidade dos projetos.

Nas cidades, essa distância se amplia. O resultado é conhecido: horas perdidas, estresse e perda de qualidade de vida. O trânsito, assim, deixa de ser apenas um sistema de circulação e passa a ser um espelho da estrutura política. Ele revela onde há planejamento e onde há abandono, onde existe responsabilidade e onde prevalece o descaso e a corrupção.

Com exceções que merecem reconhecimento, a política brasileira ainda carece de vocação administrativa consistente. Muitos transformaram a vida pública em ocupação permanente, mais voltada à preservação de posições do que à solução de problemas estruturais. Nesse ambiente, decisões de longo prazo cedem

espaço a conveniências imediatas.

O trânsito cobra essa conta todos os dias. Cobra do trabalhador, do empreendedor e do país. E cobra, com maior dureza, dos familiares daqueles que não retornam para casa. Não há neutralidade possível nesse cenário, nem distância entre política e cotidiano. **As escolhas feitas nos planos nacional e estadual, em outubro, irão refletir, imediatamente, nas cidades, no tempo que se perde no deslocamento, na qualidade do transporte que se utiliza e, em muitos casos, na segurança de cada um.**

As eleições de 04 de outubro de 2026, portanto, têm significado direto sobre essa realidade. Votar é decidir quem planeja, executa e define prioridades. Cada escolha repercute na forma como nos deslocamos, trabalhamos e vivemos.

Mais do que escolher nomes, é preciso avaliar trajetórias e resultados. Promessas são abundantes, mas o que distingue o compromisso verdadeiro é a entrega. A escolha consciente exige atenção, memória e responsabilidade.

Também é essencial decidir quem não deve permanecer. A permanência de quem já demonstrou incapacidade ou desinteresse prolonga problemas que o país já não pode mais suportar. Renovar, aqui, é corrigir rumos.

Quem enfrenta diariamente o desgaste do deslocamento não pode dissociar essa experiência da política. O que se vive nas ruas é consequência direta do que se decide nas urnas. O Brasil dispõe de recursos e conhecimento técnico. O que falta é decisão sustentada por escolhas conscientes. E essas escolhas começam no voto.

* 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.

Deputados reagem a mudanças na CNH e defendem MANUTENÇÃO DAS AUTOESCOLAS NO BRASIL

A flexibilização no processo de formação de condutores voltou ao centro do debate no Congresso Nacional. Durante audiência pública realizada no dia 18, deputados de diferentes partidos defenderam a manutenção da obrigatoriedade das autoescolas para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação.

O tema foi discutido na comissão especial que analisa mudanças no Código de Trânsito Brasileiro, incluindo propostas que podem alterar o modelo atual de habilitação no país.

No centro das discussões está a Resolução Contran nº 1.020/2025, que flexibilizou etapas do processo e abriu espaço para a atuação de instrutores autônomos. A medida, defendida pelo governo como forma de reduzir custos e ampliar o acesso à CNH, tem sido alvo de críticas por



parte de parlamentares e especialistas, que apontam riscos à segurança viária e à qualidade da formação dos novos condutores.

Para esses grupos, a diminuição do papel dos Centros de Formação de Condutores pode comprometer a preparação adequada dos motoristas antes de irem para as ruas. Também foram levantadas preocupações so-

bre possíveis impactos no mercado de trabalho e na estrutura do setor.

Parlamentares presentes na audiência também alertaram para o risco de precarização do ensino e questionaram a eficácia de modelos que reduzem a formação prática na aprendizagem da direção.

Especialistas reforçam que a formação de condutores vai além do

aspecto técnico e envolve comportamento, responsabilidade e tomada de decisão, exigindo metodologia, acompanhamento e critérios bem definidos.

O relator da comissão deve apresentar seu parecer nas próximas semanas e também defendeu mudanças na gestão da formação de condutores, sugerindo a transferência da responsabilidade para o Ministério da Educação.

Embora a redução de custos e a ampliação do acesso à CNH estejam entre os argumentos das propostas em análise, o debate no Congresso evidencia uma preocupação comum com a preservação da qualidade na formação dos motoristas.

O desfecho das discussões poderá redefinir o modelo de habilitação no Brasil, com impactos diretos tanto para novos condutores quanto para a segurança no trânsito.

“Instrutor em menos de uma hora”: caso reacende debate sobre formação e segurança na CNH

Mudanças recentes no processo de formação de condutores voltaram a provocar debate no setor de trânsito. Um episódio envolvendo o credenciamento de um instrutor em menos de uma hora reacendeu questionamentos sobre fiscalização, qualificação profissional e segurança no processo de habilitação.

O caso ganhou repercussão após um repórter da revista Quatro Rodas relatar que conseguiu se credenciar como instrutor autônomo por meio de uma plataforma oficial em menos de uma hora. Antes das mudanças, a formação de instrutores podia ultrapassar 180 horas de curso.

As alterações fazem parte das novas regras previstas na Resolução

Contran nº 1.020/2025, que buscou tornar o processo da Carteira Nacional de Habilitação mais acessível. No entanto, o episódio levantou dúvidas sobre a fiscalização da qualificação desses profissionais e das condições dos veículos utilizados nas aulas.

Representantes do setor alertam que as mudanças podem gerar interpretações equivocadas, especialmente sobre o uso de veículos particulares na aprendizagem. O Código de Trânsito Brasileiro mantém a exigência de identificação específica para veículos de autoescola, e o descumprimento pode resultar em



penalidades.

Também há preocupação com a fiscalização das condições dos veículos e com a atuação de instrutores autônomos, já que não está claro como será feito o controle desses profissionais. Para especialistas, a rapidez no credenciamento não pode comprometer a qualidade da formação.

Além disso, o tema levanta ques-

tionamentos sobre impactos no setor de autoescolas e na credibilidade do processo de habilitação, caso não haja critérios claros de controle.

Embora a proposta das mudanças seja ampliar o acesso à CNH e reduzir custos, o debate reforça a necessidade de garantir padrões mínimos de qualidade e segurança na formação de novos condutores.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Energia Cinética: a Energia do Movimento

A violência no trânsito não é um fenômeno inevitável. Ela é consequência direta das escolhas que fazemos como sociedade, especialmente da forma como lidamos com a velocidade. Entre todos os fatores que influenciam a gravidade de um acidente, a energia cinética é, de longe, o mais determinante. E é justamente por isso que limitar velocidade não é uma questão de opinião, mas de física, de saúde pública e de responsabilidade coletiva.

Energia cinética: a física que explica a tragédia

A energia cinética é a energia do movimento. Ela é calculada pela fórmula: $E = \frac{1}{2} mv^2$

Ou seja, a energia aumenta com o quadrado da velocidade. Isso significa que:

- Se a velocidade dobra, a energia do impacto quadruplica.
- Pequenos aumentos de velocidade resultam em aumentos enormes de energia.



- Quanto maior a energia, mais graves são as lesões e maior a probabilidade de morte.

Essa relação simples explica por que acidentes a 30 km/h raramente matam pedestres, enquanto a 60 km/h quase sempre resultam em fatalidades. Não é azar, não é destino. É física pura.

Nas rodovias, a alta velocidade é esperada, mas isso não significa que qualquer velocidade seja aceitável. A combinação de tráfego intenso, ultrapassagens arriscadas e veículos pesados cria um cenário em que cada km/h adicional aumenta exponencialmente o risco de mortes múltiplas.

Nas áreas urbanas, o problema é ainda mais crítico. É onde circulam pedestres, ciclistas, motociclistas, crianças, idosos. A energia cinética de um veículo em alta velocidade transforma qualquer colisão em um evento

potencialmente fatal.

Reduzir limites de velocidade não é “atrapalhar o trânsito”. É proteger vidas.

Segundo dados oficiais do Ministério da Saúde:

- 227.656 internações no SUS em 2024 foram causadas por sinistros de trânsito — uma vítima a cada 2 minutos.
- Nos últimos 10 anos, o SUS registrou 1,8 milhão de internações por acidentes de trânsito.
- Motociclistas representam mais de 60% dos atendimentos hospitalares.
- As lesões mais comuns incluem:
 - Politraumatismos (especialmente em motociclistas)
 - Lesões cervicais e múltiplos traumatismos em motoristas
- Fraturas e lesões de coluna em pedestres e ciclistas

Além disso, entre 2011 e 2021, motociclistas responderam por 61,6% das lesões e 36,7% dos óbitos registrados no SUS.

- Em 2025, o Brasil registrou 7,4 mil mortes apenas entre janeiro e maio, segundo o Renaest.
- Em 2021, foram 32.716 óbitos, sendo mais de um terço de motociclistas.

Os acidentes de trânsito geram um impacto financeiro gigantesco:

- Em 2024, o SUS gastou R\$ 449 milhões apenas com internações por lesões no trânsito.

Precisamos mudar a cultura: mortes no trânsito não são aceitáveis

Durante décadas, a sociedade brasileira normalizou a ideia de que morrer no trânsito é algo inevitável. Mas não é. Países que reduziram limites de velocidade, fiscalizaram com rigor e redesenharam vias salvaram milhares de vidas.

O Brasil precisa seguir o mesmo caminho. Isso exige:

- Compromisso dos órgãos de governo para revisar limites, fiscalizar e investir em infraestrutura segura.
- Engajamento da sociedade, entendendo que velocidade não é sinônimo de eficiência, mas de risco.
- Mudança de mentalidade, reconhecendo que nenhuma morte no trânsito é aceitável.

Quando entendemos que a energia cinética é o principal fator que transforma um acidente em uma tragédia, fica claro que limitar velocidades não é uma escolha política, mas uma necessidade técnica e ética.

Salvar vidas depende de decisões simples: reduzir limites, fiscalizar, educar e projetar vias que priorizem a segurança. Cada km/h a menos pode ser a diferença entre um susto e uma morte.

A física já nos deu a resposta. Agora precisamos agir.

* 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.

BR-101 em SC: após promessa de Renan Filho, acordo fracassa e obras voltam à estaca zero

A tentativa de destravar investimentos na BR-101 em Santa Catarina terminou como tantas outras: em frustração. Após mais de um ano de negociações mediadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU), o Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) confirmaram, no dia 10 de março, que não houve acordo para a repactuação do contrato da Arteris Litoral Sul. O anúncio veio por meio de uma nota sucinta e suficiente para enterrar, ao menos por agora, um pacote bilionário de obras consideradas essenciais.

O desfecho expõe um contraste incômodo com o discurso adotado semanas antes. Em janeiro de 2026, o ministro Renan Filho esteve em Santa Catarina, passou por Palhoça e anunciou publicamente o avanço de uma das obras mais aguardadas do estado: o túnel do Morro dos Cavalos. À época, a promessa era clara: início das obras em até 12 meses, com investimento estimado em R\$ 2,5 bilhões.

Pouco mais de um mês depois, o que restou foi uma nota técnica informando que não houve consenso.

Promessa no palanque, impasse na prática

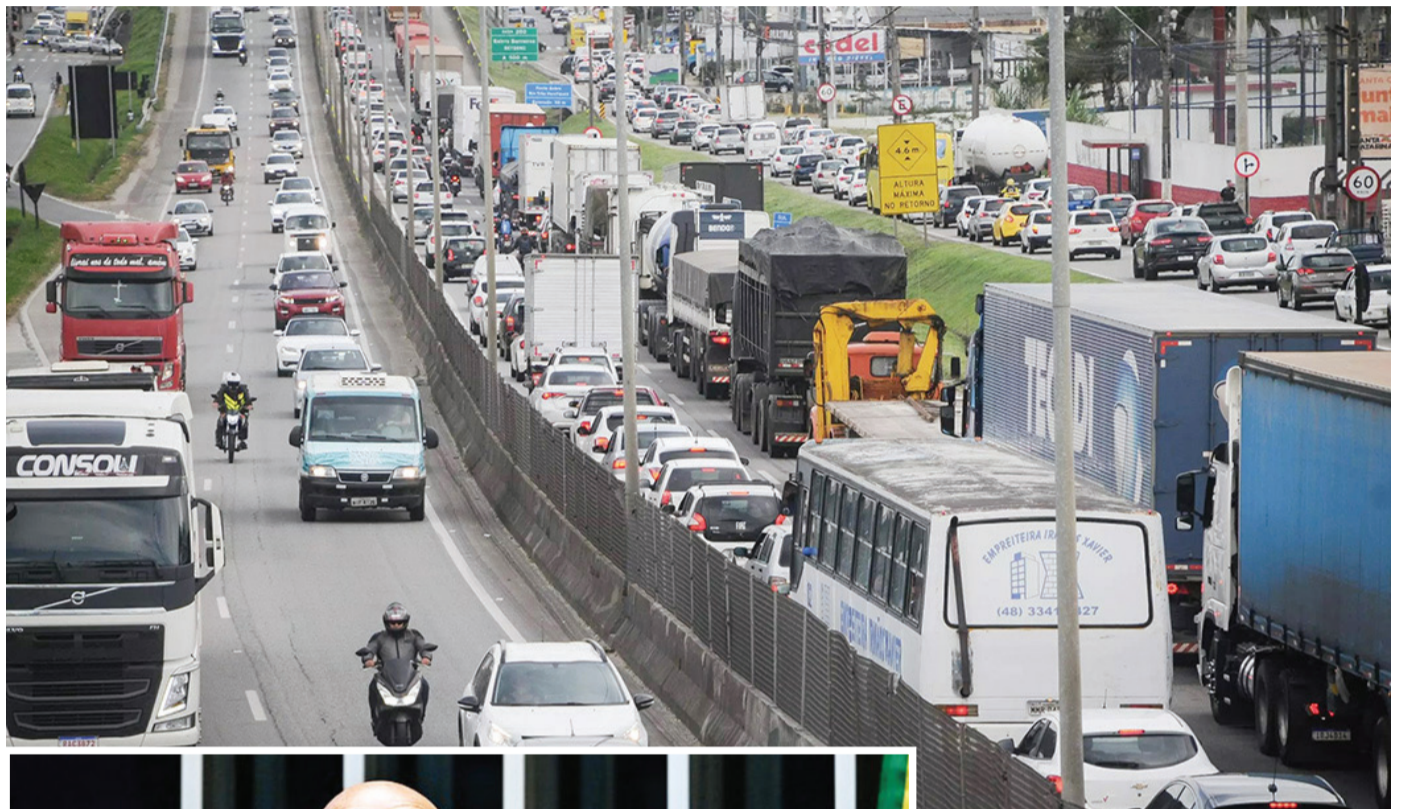
A proposta em negociação previa a prorrogação do contrato da concessionária por mais 15 anos, até 2047, em troca da antecipação de cerca de 205 obras ao longo da BR-101. O pacote incluía terceiras faixas, marginais, viadutos, passarelas e intervenções estruturais em pontos críticos, especialmente no trecho norte e no Morro dos Cavalos, um dos maiores gargalos logísticos do país.

Nada disso avançou.

Segundo a ANTT, não foi possível conciliar as exigências regulatórias com os termos necessários para viabilizar o acordo. Na prática, o impasse revela mais um capítulo de desalinhamento entre planejamento, discurso político e execução.

Reação: críticas políticas e do setor produtivo

A repercussão em Santa Catarina foi imediata e marcada por críticas duras. No Senado, Esperidião Amin classificou o episódio como um desrespeito ao estado.



Senador Esperidião Amin

“Fomos enganados. Santa Catarina está sendo desrespeitada. Foi este governo que criou o mecanismo de otimização. E agora estamos aqui para aceitar o enterro dessa alternativa”, afirmou. O senador também falou em “deslealdade” e “vergonheira” e destacou o tempo perdido: “Foram um ano e dois meses de negociação”.

Na Assembleia Legislativa, o deputado Sérgio Guimarães foi ainda mais direto: “O Governo Federal nos fez de palhaço”.

O deputado federal Ismael dos Santos também reagiu, alertando para os impactos práticos do impasse. “São cerca de 115 obras que agora ficam nessa batalha. O Fórum Parlamentar Catarinense vai entrar com todo o fôlego para que o povo catarinense não sofra mais uma vez com o desrespeito”, disse.

Do lado do setor produtivo, o tom foi igualmente crítico. Para Gilberto Seleme, presidente da Federação das Indústrias de Santa Catarina, o fracasso representa mais um entrave ao desenvolvimento do estado. “Isso é um desrespeito com quem trafega na BR-101. Está travando Santa Catarina, está travando a indústria”, afirmou.

Já Dagnor Schneider, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística de Santa Catarina, destacou que o desfecho não surpreende. “Nós já vínhamos com uma desconfiança muito grande em relação a esse processo de otimização com uma concessionária que não vinha performando ao longo do contrato”, pontuou.

Gargalos permanecem

Sem acordo, a BR-101 segue ope-

rando no limite. O trecho do Morro dos Cavalos continua acumulando acidentes, interdições e congestionamentos frequentes, enquanto a região Norte (especialmente entre Itajaí, Balneário Camboriú e Porto Belo) enfrenta saturação diária, com impacto direto na mobilidade e no escoamento da produção.

O problema não é novo. O que se repete é o roteiro: anúncios, negociações prolongadas e ausência de solução concreta.

A concessão da Arteris Litoral Sul, iniciada em 2008, segue válida até 2033. A empresa administra cerca de 456 quilômetros de rodovias que formam o Corredor do Mercosul, uma das principais ligações logísticas do Sul do país.

Entre discurso e realidade

O fracasso da negociação não apenas adia obras. Ele reforça a distância entre o que é anunciado e o que, de fato, chega ao asfalto.

A passagem do ministro por Santa Catarina, com promessa de início de obras em prazo curto, contrasta com o desfecho técnico apresentado semanas depois. Para quem enfrenta filas diárias, acidentes recorrentes e uma infraestrutura saturada, a percepção é direta: mais uma promessa que não saiu do papel.

E, novamente, a BR-101 segue esperando.

MORRO DOS CAVALOS:

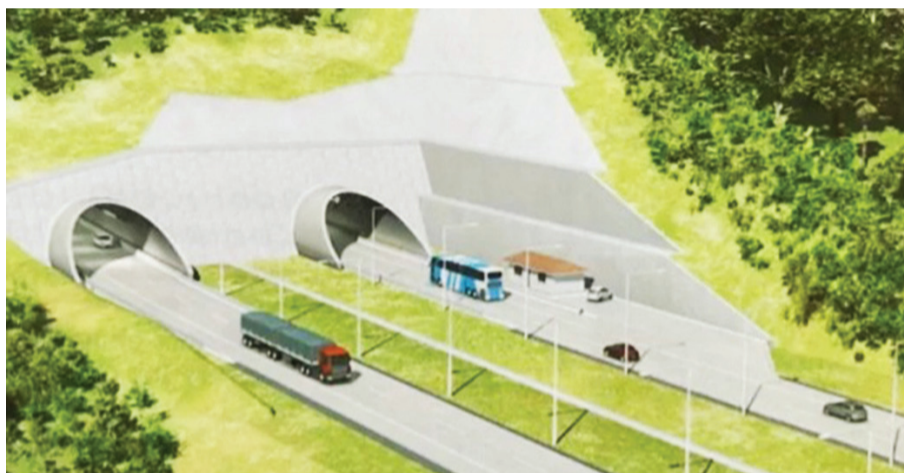
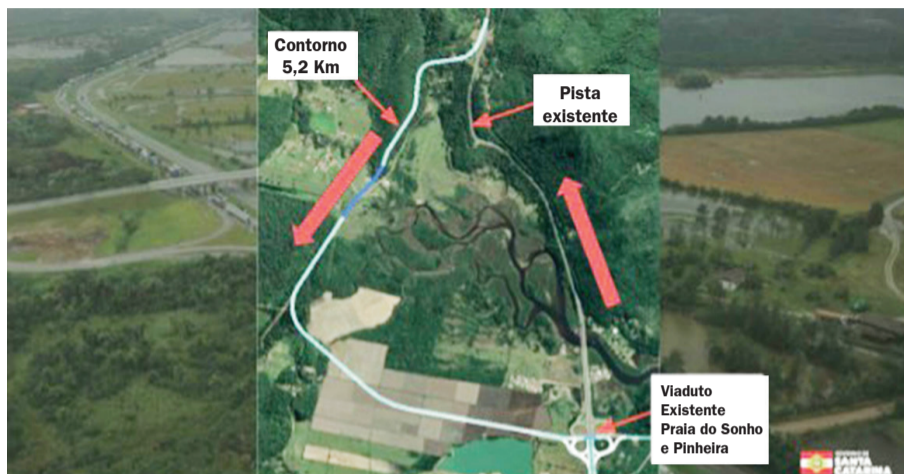
entre túnel e contorno, soluções bilionárias seguem sem sair do papel

Há décadas, o trecho do Morro dos Cavalos, na BR-101, em Palhoça, concentra congestionamentos, acidentes e prejuízos para quem depende da rodovia. Apesar de anos de promessas e poucos avanços, o local voltou ao centro das discussões após um grave acidente, em abril de 2025, que incendiou mais de 24 veículos. Desde então, duas propostas de intervenção foram apresentadas, somando cerca de R\$ 2,79 bilhões em investimentos.

De um lado, o governo federal aposta na construção de um túnel para eliminar o principal gargalo da rodovia. De outro, o governo de Santa Catarina propõe um contorno viário mais curto e econômico, com foco na reorganização do fluxo de veículos. Embora distintas, as duas soluções podem ser complementares.

O projeto mais robusto é o do túnel, com investimento estimado em R\$ 2,5 bilhões. A proposta prevê a construção de duas galerias, uma para cada sentido da rodovia, com três faixas de rolamento em cada lado. A ideia é permitir que o tráfego atravesse o morro sem interferências, reduzindo congestionamentos e aumentando a segurança viária.

A execução deve ficar a cargo da concessionária responsável pelo trecho, a CCR Motiva, por decisão



da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com financiamento viabilizado por meio de pedágio. O prazo estimado é de até três anos após o início das obras, que ainda não têm data definida.

Apesar de antigo, o projeto enfrentou entraves ao longo dos anos, mesmo após obter licenças ambien-

tais entre 2013 e 2014. Ele chegou a ser previsto na duplicação da BR-101 Sul, concluída em 2010, mas nunca foi efetivamente iniciado.

Em paralelo, o governo de Santa Catarina apresentou uma alternativa considerada mais rápida: a implantação de um contorno viário entre os quilômetros 233 e 236 da BR-101.

Com 5,2 quilômetros de extensão e custo estimado em R\$ 291 milhões, o projeto prevê a construção de uma nova via, além de uma ponte sobre o rio Maciambu e um viaduto.

A proposta consiste em transformar o trecho em um sistema de duas pistas independentes, separando os sentidos de tráfego. A nova via atenderia o fluxo Norte-Sul, enquanto a atual ficaria com o sentido oposto, reduzindo conflitos e melhorando a fluidez.

Também estão previstas melhorias na pista existente, como ampliação para três faixas, criação de acostamentos e correções em curvas críticas. Em condições ideais, o trajeto pelo contorno poderia ser percorrido em menos de quatro minutos.

Apesar de mais simples, o projeto ainda depende de aprovação do governo federal e de etapas como licenciamento ambiental e licitação.

Embora diferentes em concepção, túnel e contorno não são excludentes. Pelo contrário, especialistas e o próprio governo estadual defendem que as duas soluções podem atuar de forma integrada: enquanto o túnel absorveria o tráfego de longa distância, o contorno funcionaria como alternativa para redistribuir o fluxo e atender situações emergenciais.

Via Expressa da BR-282: um monumento à falta de visão da mobilidade da Grande Florianópolis

A Via Expressa da BR-282, principal cordão umbilical entre continente e ilha, tornou-se o maior monumento à falta de visão sistêmica da mobilidade na Grande Florianópolis.

A ampliação, entregue em 2020, que prometia fôlego ao trânsito com a terceira faixa, rapidamente se revelou um paliativo saturado, confirmando que apenas adicionar asfalto não resolve o colapso de uma região em crescimento acelerado.

O erro histórico reside em tratar essa conexão vital apenas como um duto para veículos particulares, ignorando a urgência de um transporte público com faixas exclusivas e a implementação de ciclovias seguras que permitam micromobilidade em um trecho de curta distância.

Uma solução real exige que as prefeituras e o governo federal parem de remediar o ontem e passem a projetar o amanhã de forma



integrada.

Placas de velocidade máxima na Via Expressa (BR-282); heresia em horários de pico.

Sem priorizar o coletivo e o modal ativo, continuaremos presos a

um modelo de desenvolvimento que insiste em alargar caminhos para um fluxo que já tem para onde escoar.

Por fim, um spoiler: não há previsão de mudança em curto ou médio prazo. (Por Diogo Souza – ND Mais)



JUDICIÁRIO



Lei paulista sobre carregadores em condomínios amplia debate nacional sobre direito e segurança

A mobilidade elétrica já é uma realidade nas garagens dos condomínios brasileiros. Com mais de 300 mil veículos eletrificados em circulação e crescimento acelerado, o tema começa a provocar mudanças jurídicas relevantes no país.

Em São Paulo, a Lei nº 18.403, em vigor desde fevereiro de 2026, garante ao morador o direito de instalar um ponto de recarga para veículo elétrico em sua vaga privativa, desde que sejam respeitados critérios técnicos e de segurança. Embora a norma tenha validade apenas no estado, seu impacto vai além das divisas paulistas ao antecipar um debate que já se espalha pelo Brasil.

Pela lei, a instalação deve ser compatível com a capacidade elétrica do imóvel, seguir normas técnicas e ser executada por profissional habilitado, com responsabilidade formal. Também é obrigatória a comunicação ao condomínio. O ponto mais sensível é que a negativa não pode ser arbitrária: o condomínio só pode impedir a instalação se apresentar justificativa técnica devidamente comprovada, especialmente em casos de risco à estrutura ou à

rede elétrica.

A aplicação prática, no entanto, pode gerar controvérsias. A própria definição de vaga privativa varia entre condomínios — podendo ter matrícula própria, ser definida em convenção ou até funcionar de forma rotativa — o que abre espaço para interpretações distintas e possíveis disputas judiciais.

Fora de São Paulo, o tema já enfrentou questionamentos. Em Niterói, uma lei que obrigava condomínios a oferecer infraestrutura para recarga foi considerada inconstitucional pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, sob o entendimento de que o município não pode legislar sobre direito civil nem impor custos aos condomínios.

Enquanto não há uma regra nacional uniforme, especialistas recomendam cautela. Projetos devem seguir normas técnicas, garantir a segurança da rede elétrica e respeitar as regras internas dos condomínios. Nesse cenário, São Paulo passa a servir como referência, enquanto o restante do país ainda busca equilíbrio entre incentivo à mobilidade elétrica, segurança e limites legais.

Policia civil condenado por crimes de trânsito e disparo de arma de fogo perde cargo

O Ministério Público de Mato Grosso do Sul (MPMS), por meio do promotor de Justiça João Linhares, titular da 4ª Promotoria de Justiça de Dourados, garantiu na Justiça a perda do cargo público de um investigador da Polícia Civil. O réu havia sido condenado por crimes de trânsito e disparo de arma de fogo.

Os fatos ocorreram em fevereiro de 2024, em Dourados. Segundo a denúncia, o policial, conduzindo uma caminhonete, desrespeitou a sinalização de parada obrigatória e colidiu com dois veículos, evadindo-se do local logo em seguida para se eximir de responsabilidade civil e penal.

Horas após o sinistro, a Polícia Militar foi acionada para atender a uma ocorrência de violência doméstica e disparo de arma de fogo na residência do acusado. No local, os policiais militares encontraram o veículo avariado e o réu armado. Perícias técnicas confirmaram vestígios de pólvora na arma e perfurações compatíveis com disparo no teto do banheiro da casa.

Embora a sentença de primeiro grau tenha mantido o réu no cargo, o promotor de Justiça João Linhares recorreu ao Tribunal de Justiça. O êxito da tese ministerial baseou-se na aplicação do art. 92, inciso I, alínea “a”, do Código Penal, que prevê a perda do cargo quando aplicada pena superior a um ano por crime praticado com violação de dever para

com a Administração Pública.

O MPMS demonstrou que o réu utilizou sua condição de policial para tentar intimidar os policiais militares durante a abordagem, insinuando que a situação seria “resolvida internamente” e inclusive teria ostensivamente mostrado sua arma aos demais policiais que atenderam à ocorrência.

O relator do processo, desembargador Fernando Paes de Campos, destacou que a conduta do agente foi “diametralmente oposta” ao que se espera de um policial civil, revelando incompatibilidade com o exercício da função.

Para o promotor João Linhares, a decisão é considerada justa e profilática. Ao afastar um servidor com histórico de condenações por embriaguez ao volante e violência doméstica, a medida possui um forte efeito dissuasório, sinalizando que o distintivo não serve de escudo para a prática de ilícitos.

“A manutenção do apelado nos quadros da corporação representaria uma fragilização da confiança que a sociedade deve depositar nos agentes da lei”, afirmou o acórdão.

A decisão, proferida por unanimidade, mantém a condenação de 2 anos e 11 meses de reclusão e 7 meses e 25 dias de detenção, agora acrescida da sanção de perda do cargo público, que deverá ser comunicada ao órgão competente após o trânsito em julgado.



LEGISLATIVO



Brasil pode ter duas datas nacionais em memória das vítimas do trânsito

A recente aprovação, pela Câmara dos Deputados do Brasil, de um projeto de lei que institui o dia 7 de maio como o Dia Nacional em Memória das Vítimas de Trânsito trouxe à tona um debate sobre a possível criação de duas datas com o mesmo propósito no calendário brasileiro.

Isso porque já tramita no Senado Federal do Brasil outra proposta que estabelece o terceiro domingo de novembro como o Dia Nacional em Memória das Vítimas de Trânsito, coincidindo com o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Acidentes de Trânsito, reconhecido internacionalmente pela Organização das Nações Unidas.

Na prática, os dois projetos tratam do mesmo tema - a lembrança das vítimas e a conscientização sobre a segurança no trânsito - e têm objetivos semelhantes. A principal diferença está apenas na data proposta: uma fixa, em 7 de maio, e outra móvel, vinculada ao calendário internacional.

Caso ambos os projetos sejam sancionados, o país poderá passar a contar com duas datas oficiais dedicadas à memória das vítimas do trânsito, o que levanta discussões sobre a necessidade de harmonização do calendário e de fortalecimento das ações de conscientização em torno de uma referência comum.

Especialistas e entidades ligadas à segurança viária destacam que a definição de uma data unificada pode contribuir para ampliar o alcance das campanhas educativas e fortalecer a mobilização da sociedade em torno da prevenção de sinistros e da valorização da vida no trânsito.



Projeto quer REDUZIR PARA 5 ANOS idade mínima para crianças em motos

Um projeto de lei em análise na Câmara dos Deputados propõe reduzir de 10 para 5 anos a idade mínima para o transporte de crianças em motocicletas.

A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro e permite o transporte a partir dos cinco anos, desde que sejam utilizados dispositivos de retenção regulamentados pelo Contran. O autor argumenta que a medida atende à realidade de famílias que dependem da motocicleta como principal meio de transporte.

Atualmente, transportar crianças menores de 10 anos é infração gravíssima, com multa, pontos na CNH e suspensão do direito de dirigir.

Especialistas, no entanto, alertam para os riscos. Segundo eles, crianças mais novas geralmente não têm estrutura física e coordenação suficientes para se manter com segurança na garupa, o que aumenta o risco de quedas e lesões graves.

O projeto ainda será analisado pelas comissões da Câmara antes de seguir para o Senado.



Projeto quer tornar colete refletivo obrigatório em veículos e paradas de emergência

A Câmara dos Deputados analisa o PL 282/2026, que propõe incluir o colete retrorrefletivo entre os equipamentos obrigatórios de veículos novos e tornar seu uso obrigatório em paradas de emergência.

A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) com o objetivo de reduzir atropelamentos e colisões secundárias, especialmente em situações de baixa visibilidade.

Pelo texto, o condutor (e, sempre que possível, os passageiros) deverá utilizar o colete ao sair do veículo em casos como pane, acidente, falta de combustível ou qualquer situação que exija permanência na via. A regra é considerada especialmente relevante em rodovias e

trechos de trânsito rápido. Caberá ao Contran regulamentar os critérios.

O projeto também determina que veículos fabricados a partir de 12 meses após a eventual aprovação da lei já saiam de fábrica com pelo menos um colete, sem impor custos aos veículos em circulação.

Segundo o autor, a medida tem baixo custo e alto potencial de prevenção. Ele argumenta que muitos acidentes fatais ocorrem após a parada do veículo, quando pessoas ficam pouco visíveis na via.

A proposta segue práticas já adotadas em outros países, onde o uso de colete refletivo é obrigatório em emergências. O texto ainda será analisado nas comissões da Câmara antes de ir à votação.

Comissão aprova projeto que responsabiliza ex-dono por multas e cria seguro obrigatório

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou um projeto que altera regras de responsabilidade por infrações de trânsito e prevê a criação de um novo seguro obrigatório para veículos.

Uma das principais mudanças determina que multas cometidas antes da venda do veículo passem a ser cobradas do antigo proprietário, mesmo que a infração seja registrada no sistema após a transferência. A medida busca evitar que o novo dono seja surpreendido com débitos não identificados no momento da compra.

Pela proposta, quando a infração tiver ocorrido antes da transferência, a cobrança será vinculada ao CPF ou CNPJ do ex-proprietário. Além disso, essas pendências não impedirão a emissão de documentos nem o licenciamento do veículo pelo novo dono.

O texto também cria um seguro obrigatório de responsabilidade civil para cobertura de danos corporais a terceiros em acidentes de trânsito. A contratação será exigida para o licenciamento anual, e a regulamentação ficará a cargo do Conselho Nacional de Seguros Privados.

Outra mudança prevista trata da responsabilização em casos de veículos alugados ou financiados. Nesses casos, as multas poderão ser direcionadas diretamente ao condutor, locatário ou arrendatário, evitando que recaiam sobre o proprietário formal, como bancos ou locadoras.

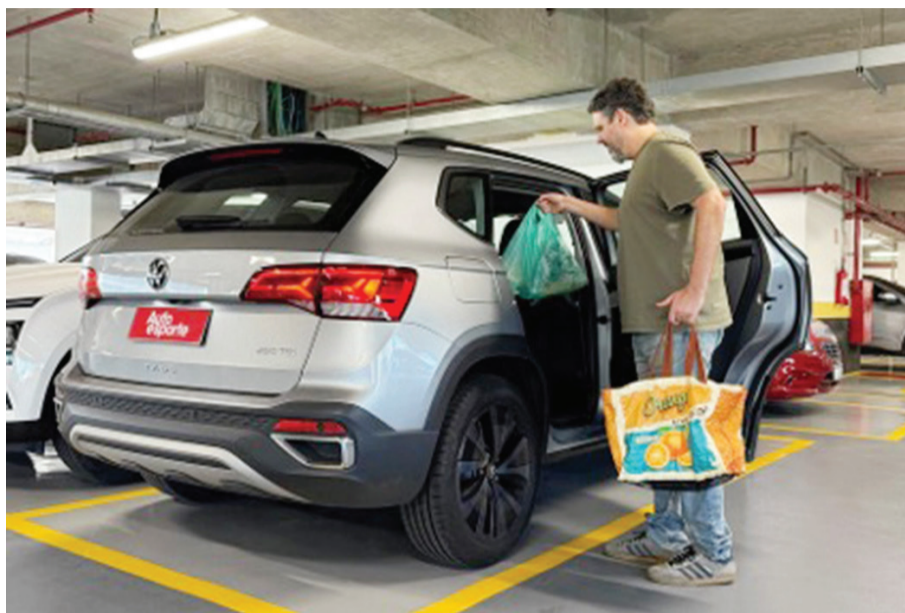
A proposta ainda será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça antes de seguir para o Senado.

Bagagem solta no carro pode gerar multa e risco à segurança

Transportar bagagens ou compras soltas dentro do carro, seja no banco dianteiro ou traseiro, pode configurar infração de trânsito. Embora seja uma prática comum no dia a dia, especialmente após idas ao supermercado ou pequenas compras, a legislação brasileira estabelece regras claras para o transporte de cargas em veículos de passeio.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, o transporte de objetos deve obedecer a critérios de segurança. Quando esses itens são levados soltos na cabine, o condutor pode ser autuado por infração grave, com multa, pontos na Carteira Nacional de Habilitação e até retenção do veículo até a regularização da situação.

O principal problema está no risco que essa prática representa. Em caso de frenagem brusca, desvio



ou colisão, objetos soltos podem ser arremessados com força, atingindo os ocupantes e causando ferimentos. Mesmo itens aparentemente leves, como sacolas ou mochilas, podem se tornar perigosos dependendo da velocidade e do impacto.

Isso não significa que seja proibido transportar objetos na cabine, mas é necessário que estejam devidamente acomodados. Itens como bolsas, mochilas e pequenos volumes podem ser levados no interior do veículo desde que não estejam soltos

sobre os bancos, não prejudiquem a visibilidade do motorista e não interfiram na condução.

O ideal é que esses objetos sejam transportados no porta-malas. Quando isso não for possível, devem ser posicionados de forma estável, como no assoalho do carro, ou presos de alguma forma para evitar deslocamentos durante o trajeto.

Além disso, a legislação determina que a carga não pode cair na via, não deve oferecer risco a terceiros, nem ultrapassar os limites do veículo ou comprometer equipamentos como luzes e sinalização.

Em resumo, mais do que evitar multas, a forma como a bagagem é transportada está diretamente ligada à segurança de todos dentro do veículo. Pequenos cuidados no dia a dia podem fazer grande diferença na prevenção de acidentes.

Dirigir muito devagar também pode gerar multa?

Quando se fala em infrações de trânsito, o excesso de velocidade costuma ser o foco. No entanto, a legislação brasileira também prevê punição para o oposto: trafegar devagar demais, sem justificativa, a ponto de comprometer a fluidez e a segurança da via.

A lógica é simples: o trânsito funciona como um sistema coletivo. Tanto a velocidade excessiva quanto a lentidão incompatível podem gerar riscos, conflitos entre veículos e até acidentes.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, o condutor deve manter velocidade compatível com as condições da via, do tráfego, do clima e da sinalização. Isso inclui respeitar não apenas o limite máximo, mas também eventuais limites mínimos.

Na prática, a infração ocorre quando o veículo circula abaixo da metade da velocidade máxima permitida para a via, sem motivo de segurança. Nesses casos, entende-se que o condutor prejudica o fluxo dos demais veículos.



Essa conduta é considerada infração média, com aplicação de multa, pontos na CNH e registro no histórico do motorista. Embora uma única autuação não leve à suspensão da carteira, o acúmulo pode contribuir para penalidades mais graves.

É importante destacar que nem toda redução de velocidade é irregular. Situações como chuva, neblina, obras, congestionamentos ou problemas mecânicos justificam a condução mais lenta. Nesses casos, a prioridade é a segurança, e cabe ao agente de trânsito avaliar o contexto antes de aplicar qualquer penalidade.

A regra pode ser aplicada tanto em rodovias

quanto em vias urbanas, especialmente quando a lentidão causa impacto no fluxo. Em estradas, o problema é mais evidente quando veículos lentos ocupam faixas de ultrapassagem, aumentando o risco de acidentes.

Para evitar problemas, o motorista deve acompanhar o fluxo sempre que possível, respeitar a sinalização, utilizar a faixa da direita ao trafegar mais devagar e evitar permanecer na faixa da esquerda sem necessidade.

No fim, a segurança no trânsito depende de equilíbrio. Assim como correr demais é perigoso, andar devagar sem motivo também pode comprometer a segurança e a fluidez das vias.

DETRANs buscam inspiração nos EUA para acelerar digitalização dos serviços



Representantes dos Departamentos Estaduais de Trânsito participaram de uma missão internacional aos Estados Unidos para conhecer experiências em digitalização, uso de dados e inovação na gestão pública. A iniciativa foi organizada pela Associação Nacional dos DETRANs (AND), em parceria com a Estônia Hub, com agendas na Califórnia e no Texas.

Durante cinco dias, a comitiva visitou órgãos públicos, universidades e empresas de tecnologia em cidades como São Francisco, Sacramento e Austin, com foco em soluções já consolidadas na área de mobilidade e serviços digitais.

Em Sacramento, o grupo esteve no DMV da Califórnia, equivalente aos DETRANs brasileiros, onde conheceu práticas de digitalização de atendimentos, automação de processos e melhoria da experiência do

usuário. O uso de dados para orientar decisões e a simplificação de etapas burocráticas foram apontados como fatores-chave para aumentar a eficiência e reduzir custos.

Na California State Transportation Agency, o destaque foi o planejamento integrado de políticas públicas e a articulação entre diferentes órgãos de governo.

Já em São Francisco, a delegação acompanhou iniciativas de mobilidade urbana integrada e segurança viária, além de visitar empresas de tecnologia, onde foram discutidos temas como interoperabilidade de sistemas e uso estratégico de dados.

A programação incluiu ainda a University of California, Berkeley, com apresentação de pesquisas em mobilidade e análise de dados, e, no Texas, encontros com órgãos de transporte e centros de pesquisa voltados à inovação e testes

de novas tecnologias.

Segundo o presidente da AND, Givaldo Vieira, os DETRANs vivem um momento de transformação e precisam avançar na digitalização, na integração de dados e na oferta de serviços mais eficientes e centrados no cidadão.

A missão destacou como prioridades a ampliação de serviços online, a governança de dados, a modernização institucional e a cooperação entre governo, academia e setor privado.

Apesar dos avanços recentes no Brasil, como documentos digitais e agendamentos online, ainda há desafios na integração de sistemas e na padronização de processos. Nesse contexto, a troca de experiências internacionais pode ajudar a acelerar soluções e melhorar a qualidade dos serviços prestados à população.

Acordo para reforçar segurança nas rodovias e combater crimes

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) e a Guarda Nacional Republicana (GNR), de Portugal, firmaram um acordo de cooperação institucional para fortalecer a segurança rodoviária e o combate ao crime nas estradas. A parceria foi oficializada durante visita de uma delegação brasileira a Lisboa, entre os dias 8 e 10 de março.

O compromisso foi formalizado por meio de um Protocolo de Colaboração, que estabelece bases para atuação conjunta nas áreas de fiscalização, inteligência e capacitação policial. A iniciativa busca ampliar a troca de experiências entre as duas forças, que atuam diretamente no

policiamento rodoviário em seus países.

A comitiva brasileira foi liderada

pelo diretor-geral da PRF, Fernando Oliveira, e recebida pelo comandante-geral da GNR, Rui Alberto Ribeiro



Veloso, além de outras autoridades portuguesas. A agenda incluiu reuniões estratégicas e visitas institucionais para discutir ações conjuntas.

O acordo prevê cooperação em áreas como prevenção de acidentes, compartilhamento de informações sobre criminalidade, treinamentos técnicos e uso de tecnologias aplicadas à segurança pública.

Com vigência inicial de dois anos, o protocolo pode ser renovado e deve evoluir para um memorando mais amplo entre os países. A expectativa é que a parceria contribua para aprimorar procedimentos, fortalecer o combate a crimes transnacionais e ampliar a proteção nas rodovias.

CARTAS



QUARTA-FEIRA DE CINZAS

Como cidadã e mãe, é impossível não se comover e se indignar com uma tragédia tão brutal e, ao mesmo tempo, tão evitável. O editorial acerta ao ir além da dor e cobrar respostas - não apenas do motorista, mas de um sistema inteiro que falha repetidamente. Não podemos mais aceitar que vidas sejam perdidas em trechos já conhecidos pelo risco. Que essa história não caia no esquecimento e sirva, de fato, como um ponto de virada para mudanças urgentes e concretas.

Juliana Freitas - Itajaí/SC

PALAVRA DO PRESIDENTE

A Palavra do Presidente da edição de fevereiro mostra com precisão uma realidade incômoda: o Brasil não falhou por falta de diagnóstico, mas por falta de ação consistente. É preocupante ver o país se afastar de metas globais enquanto flexibiliza pontos essenciais como formação e fiscalização. Não se trata apenas de números, mas de vidas que poderiam ser preservadas.

Anderson Rodrigues - Campo Grande/MS

A CONTA NÃO FECHA

O artigo do Dr. José Roberto Dias traduziu bem a sensação de quem paga caro para se deslocar e, ainda assim, enfrenta um sistema ineficiente e inseguro. A conta não fecha: alta carga tributária sem retorno proporcional em mobilidade e segurança. É urgente que o tema deixe de ser tratado com soluções paliativas e passe a ser encarado como prioridade estrutural. O cidadão não pode continuar pagando duas vezes: no bolso e na qualidade de vida.

Érica Marques - Goiás/GO

MOTOTÁXI

Nem toda solução rápida é, de fato, uma boa solução. Transformar a motocicleta (já tão presente nas estatísticas de acidentes) em transporte de passageiros parece mais um risco ampliado do que um avanço. No fim, fica a pergunta: buscamos mobilidade de verdade ou apenas atalhos que podem custar caro depois?

Sérgio Ramos - Cuiabá/MT

FLEXIBILIZAÇÃO

Sinceramente, causa estranheza ver o país facilitar a formação de condutores justamente quando os números de mortes voltam a subir. Parece uma escolha desconectada da realidade das ruas. Tornar a CNH mais acessível é importante, mas não às custas da segurança. Se dirigir envolve risco coletivo, reduzir o preparo só tende a ampliar um problema que já é grave demais.

Melina Meyer - São Paulo/SP

TRILHOS

Muito bom ver o debate trazer os trilhos para o centro da discussão, algo que há muito tempo fica em segundo plano no Brasil. Enquanto outros países tratam transporte coletivo como prioridade estratégica, aqui seguimos insistindo em soluções que já se mostram limitadas. Talvez esteja na hora de encarar a mobilidade como investimento de futuro, e não apenas como problema imediato a ser remediado.

Simone Prestes - Porto Alegre/RS

TRAGÉDIA NO CARNAVAL

Não dá mais para tratar esses números como “excesso de feriado”. O que se vê é uma repetição de escolhas perigosas que continuam sendo toleradas socialmente. Álcool, cansaço, imprudência - tudo já é conhecido, mas pouco muda na prática. Talvez o maior problema não seja a falta de informação, e sim a falta de limite coletivo diante de comportamentos que seguem tirando vidas.

Roberto Fávero - Rio de Janeiro/RJ

CAMINHÕES

Chama atenção que quase metade das mortes envolva veículos de carga, mas o problema vai além do tamanho dos caminhões. Estamos falando de um conjunto de fatores já conhecidos: excesso de velocidade, ultrapassagens perigosas, cansaço, que continuam sendo ignorados. Não é surpresa, é repetição. A pergunta que fica é: até quando esses números vão ser tratados como estatística e não como sinal claro de que o sistema precisa mudar?

Diógenes Oliveira - Curitiba/PR

FIM DA BALIZA

Curioso como uma mudança pensada para modernizar a prova pode acabar sendo interpretada como “liberação geral”. Não reprovar na baliza não significa saber dirigir melhor, muito menos dispensar uma habilidade tão básica no dia a dia. No fim, o trânsito real continua sendo o verdadeiro teste, e nele não há flexibilização.

Sandra Gonzales - Florianópolis/SC

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



Gente Boa. Gente Nossa.

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 226. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via:
Infração - média;
Penalidade - multa.

O papel da tecnologia no trânsito moderno

A evolução tecnológica no trânsito continua sendo um campo em constante desenvolvimento, com impactos diretos na forma como as pessoas se deslocam e como as cidades organizam sua mobilidade.

Nos últimos anos, a tecnologia tem desempenhado um papel crucial na transformação do trânsito urbano, promovendo melhorias significativas na segurança e na eficiência do transporte. Sistemas de monitoramento avançados, como câmeras de vigilância e sensores de tráfego, permitem que as autoridades identifiquem e respondam com mais agilidade a problemas nas vias, contribuindo para uma gestão mais eficiente do fluxo de veículos.

A inteligência artificial também vem revolucionando o setor. Com o uso de algoritmos avançados, já é possível prever congestionamentos e indicar rotas alternativas em tempo



real. Além disso, a IA está presente no desenvolvimento de veículos autônomos, que têm potencial para reduzir acidentes causados por erro humano e otimizar o uso das vias.

Outra transformação importante é o avanço dos veículos elétricos. Impulsionados pela crescente preocupação ambiental, esses modelos ajudam a reduzir a emissão de poluentes e apontam para um futuro

mais sustentável. Ao mesmo tempo, exigem adaptações na infraestrutura urbana, especialmente na ampliação e distribuição estratégica de pontos de recarga.

A sustentabilidade, aliás, tornou-se um dos pilares da mobilidade urbana. A integração entre diferentes modais de transporte, como bicicletas, ônibus elétricos e sistemas de compartilhamento, tem

sido adotada por diversas cidades como forma de reduzir a pegada de carbono e melhorar a qualidade de vida. Investimentos em ciclovias e em transporte público eficiente também incentivam a diminuição do uso do carro particular.

Apesar dos avanços, a incorporação dessas tecnologias traz desafios importantes. A necessidade de adaptar infraestruturas já existentes, capacitar profissionais e garantir a segurança dos sistemas são questões que exigem atenção constante por parte do poder público e da sociedade.

Mesmo diante desses desafios, a evolução tecnológica no trânsito segue como uma tendência irreversível. O cenário aponta para um futuro com sistemas mais inteligentes, maior segurança viária e soluções cada vez mais sustentáveis para a mobilidade urbana.

ESPAÇO LIVRE

*RAQUEL SERINI



O custo invisível da flexibilização do MOPP nas rodovias brasileiras

A retirada da obrigatoriedade de renovação do curso de Movimentação e Operação de Produtos Perigosos (MOPP) reacende um debate que o Brasil costuma adiar: até que ponto a busca por menos burocracia pode comprometer a segurança no transporte rodoviário de cargas?

No Brasil, onde as rodovias são a espinha dorsal da logística, movimentando mais de 60% das cargas e com uma frota de cerca de 3 milhões de caminhões, conforme dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), toda e qualquer alteração na regulamentação do setor tem reflexos diretos na rotina dos profissionais da estrada. Vai além da mera simplificação burocrática.

Trata-se de decisões com peso real, que afetam vidas, o meio ambiente e a responsabilidade das empresas transportadoras.

Os números não mentem

À primeira vista, reduzir custos

e exigências pode parecer um alívio, mas a medida toca em um ponto sensível: a qualificação contínua de profissionais que lidam diariamente com cargas de alto risco. E os números não mentem. Em 2024, o Brasil encarou 73.114 acidentes rodoviários, uma tragédia com impacto econômico que ultrapassa a impressionante marca de R\$ 16 bilhões, segundo o Painel CNT de Acidentes Rodoviários. Caminhões estiveram envolvidos em cerca de 20% desses casos. Por trás das estatísticas, existem motoristas, famílias, empresas e comunidades afetadas por ocorrências que, muitas vezes, poderiam ser mitigadas com prevenção e preparo adequado.

É claro que treinamento, sozinho, não elimina acidentes. Nenhuma medida é capaz de zerar riscos. Ainda assim, ele marca a diferença entre um profissional atualizado, consciente de protocolos críticos, e alguém que opera com conhecimento defasado.

Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), a falha humana é responsável por mais de 90% dos acidentes em rodovias, reforçando a importância da formação contínua.

O problema é mais amplo do que o comportamento individual ao volante. Ele passa por manutenção de frota, planejamento operacional e, principalmente, por cultura de segurança. A não renovação do MOPP também transfere, de forma silenciosa, a responsabilidade pela capacitação. Ao flexibilizar a exigência legal, o poder público coloca nas mãos das transportadoras a gestão integral do treinamento.

Contudo, em um setor tão diversificado e complexo, nem todas as empresas possuem a mesma estrutura ou capacidade de investimento. Há um risco real de que isso gere uma falsa sensação de eficiência. A economia que parece imediata pode, na verdade, acarretar custos significativamente maiores no

futuro, como multas, passivos ambientais, interrupções operacionais e danos irreparáveis à reputação.

A renovação periódica do MOPP sempre funcionou como um momento de atualização e prevenção. Abrir mão dessa exigência é enfraquecer um instrumento coletivo em um país que ainda enfrenta desafios importantes em fiscalização, infraestrutura viária e gestão de riscos.

Mais do que discutir o que a lei exige, o setor precisa se fazer uma pergunta direta: estamos preparados para assumir integralmente as consequências dessa decisão? No transporte de produtos perigosos, a responsabilidade não termina no cumprimento mínimo das normas. Ela começa no compromisso contínuo com a segurança, com a vida e com a confiança que a sociedade deposita em quem mantém o país em movimento.

* Raquel Serini, coordenadora de projetos do IPTC.s

Brasil registra 7 multas por minuto por uso de **CELULAR AO VOLANTE**

Mais de 600 mil motoristas foram autuados por manusear o celular enquanto dirigiam apenas nos dois primeiros meses de 2026. Dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) apontam que, em janeiro e fevereiro, foram registradas 601.349 multas por esse tipo de infração no Brasil - uma média de 7 autuações por minuto.

O uso do celular ao volante segue entre os comportamentos de risco mais comuns no trânsito brasileiro, figurando entre as infrações mais registradas do país. O Código de Trânsito Brasileiro prevê duas situações distintas: falar ao celular enquanto dirige, considerada infração média, e manusear o aparelho, classificada como infração gravíssima. Esta última é a mais recorrente, por envolver não apenas a distração, mas também a retirada



das mãos do volante.

Especialistas alertam que muitos motoristas ainda subestimam o risco ou desconhecem que qualquer interação com o aparelho (como

mexer em aplicativos, redes sociais ou até no GPS) já configura infração. Além disso, a distração causada pelo celular compromete significativamente a atenção,

aumentando o risco de acidentes.

Mesmo poucos segundos de desvio de atenção podem ser suficientes para que uma situação de perigo se forme. Nesse intervalo, o veículo pode percorrer dezenas de metros sem que o condutor perceba plenamente o que acontece ao redor, reduzindo drasticamente o tempo de reação diante de imprevistos.

Os números evidenciam que, apesar de campanhas educativas e fiscalização, o comportamento ainda é amplamente praticado. Para especialistas, a redução desse tipo de infração depende não apenas de punições, mas de uma mudança de atitude dos motoristas.

Mais do que evitar multas, a questão central é a segurança. O trânsito exige atenção constante, e qualquer distração pode ter consequências graves.

Radars de velocidade voltam a funcionar em rodovias federais de SC

Os radares de velocidade nas rodovias federais de Santa Catarina voltam a operar a partir de abril. A retomada marca o início de uma nova fase da fiscalização eletrônica no estado, após um período de ausência ou funcionamento parcial dos equipamentos.

A reativação faz parte de um contrato nacional firmado pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), que prevê investimento de R\$ 643,3 milhões para instalação, operação e manutenção dos radares em dez estados brasileiros, incluindo Santa Catarina.

O contrato tem duração de até cinco anos e contempla todo o sistema de controle eletrônico de velocidade, desde a disponibilização dos equipamentos até o registro de infrações nas rodovias federais.

Segundo o DNIT, a implantação

segue um cronograma físico-financeiro previsto no Termo de Referência do Edital nº 054/2025. Na prática, isso significa que os equipamentos começam a operar de forma escalonada, conforme a execução do contrato e a instalação nos trechos definidos.

Os locais onde os radares serão instalados não são escolhidos de forma aleatória. A definição segue a Instrução Normativa nº 43/2021, que estabelece critérios técnicos para priorização dos pontos de fiscalização.

A distribuição exata dos pontos depende da execução do contrato e dos critérios técnicos definidos pelo DNIT.

Entre os fatores considerados estão: histórico de acidentes; volume de tráfego; características da via, como curvas e travessias urbanas; velocidade praticada pelos motoristas.



A proposta, segundo o órgão, é concentrar a fiscalização em trechos com maior risco à segurança viária.

Com a volta dos radares, os condutores que trafegam pelas BRs que cortam Santa Catarina devem

redobrar a atenção aos limites de velocidade.

Além de ampliar a fiscalização, os equipamentos também voltam a registrar infrações automaticamente, o que pode impactar diretamente no número de multas aplicadas.