

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



16 anos de compromisso
com a vida no trânsito
Palavra do Presidente - P. 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Quando o caminho
também é destino
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Vibração na
Direção Veicular
PÁGINA 7

STF mantém
suspensão
de lei que
regulamenta
mototáxi em SP

PÁGINA 10

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - NOVEMBRO 2025 - ANO 17 - Nº 191

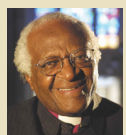
COMPLETAMOS 16 ANOS

O monatran
JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS - NOVEMBRO DE 2009 - ANO 1 - Nº 1

PONTE HERCÍLIO LUZ

Projeto mundial por segurança no trânsito

Preocupados com os altos índices de acidentes de trânsito nas estradas, várias personalidades mundiais discutiram na primeira Conferência da ONU sobre segurança no trânsito, nos dias 19 e 20 de novembro em Moscou, os dados que fazem parte do relatório chamado "Torre as Vias Seguras: Uma Década de Ação para a Segurança no Trânsito". O Arcebispo africano Desmond Tutu (foto) clas-



sifica o trânsito como uma "Epidemia negligenciada". O projeto pretende salvar 5 milhões de vidas em 10 anos. (Pág. 8)

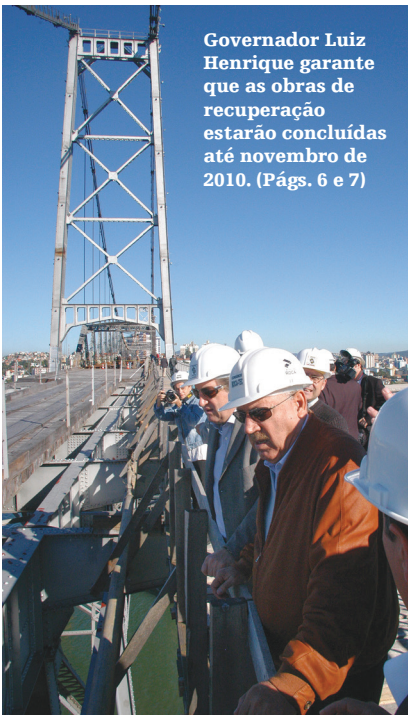
Detran/SC suspende milhares de CNHs por excesso de pontos

Vanderlei Rosso (foto), diretor-geral do Detran-SC, diz que a determinação do governo do Estado incentivou a aceleração da aplicação das penalidades e pegou muitos condutores infratores de surpresa. (Pág. 3)



CHEGA DE ACIDENTES

A Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, presidida pelo deputado federal Beto Albuquerque (PSB-RS) (foto), está junto com as entidades que lutam em prol da segurança no trânsito que criaram o Movimento "Chega de Acidentes". (Pág. 9)



Governador Luiz Henrique garante que as obras de recuperação estarão concluídas até novembro de 2010. (Págs. 6 e 7)

Neste mês de novembro, o jornal *O Monatran* entra no 17º ano de existência - uma trajetória singular no país, dedicada exclusivamente aos temas do trânsito, da mobilidade urbana e da preservação da vida. Chegamos à 191ª edição, mantendo nossa circulação mensal sem interrupções, mesmo diante de desafios que, por vezes, pareceram intransponíveis. Quando lançamos nossa primeira edição, em 2009, destacamos na capa o início da Década de Ações para a Segurança Viária, uma iniciativa global que prometia salvar milhões de vidas. Hoje, 16 anos depois, é doloroso constatar que muitos compromissos assumidos naquele período ficaram restritos ao discurso. (Palavra do Presidente - Página 3)

Novembro de 2009 - Edição número 1

Entidade internacional alerta
para risco de retrocesso na formação
de condutores no Brasil

PÁGINA 15

Túnel bilionário e pedágio a R\$ 6,00:
quais são as novas decisões sobre
obras no Morro dos Cavalos

PÁGINA 8

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



A crise sobre duas rodas
Palavra do Presidente
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Entre o humano e
o algoritmo
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Quantas horas devo trabalhar
sobre duas rodas?
PÁGINA 7

Saúde mental e
trânsito:
o reflexo invisível
de uma sociedade
em exaustão
PÁGINA 16

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - OUTUBRO 2025 - ANO 16 - Nº 190

INSENSATEZ

Governo pode estar cometendo erros que, no futuro,
poderão aumentar o caos que já vive o trânsito no Brasil



Um projeto em elaboração pela Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito) que está em fase de consulta pública, propõe extinguir os Detrans em todo o Brasil e centralizar o processo de habilitação em aplicativos, empresas privadas e EaD. Na prática, a proposta promete "modernizar e simplificar" o acesso à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), mas levanta questionamentos sérios: a não obrigatoriedade da capacitação nos Centros de Formação de Condutores; será que isso realmente reduzirá os custos para os candidatos? Será que desburocratizará o processo ou apenas criará novas armadilhas? A proposta simplesmente retira do processo os principais instrumentos de segurança pedagógica que foram construídos ao longo de décadas. (Alisson Maia Espaço Livre - Página 15)

13º Congresso Brasileiro de Trânsito
e Vida reúne especialistas em Salvador
para debater segurança viária
PÁGINA 4

Sem radares, acidentes de trânsito
crescem 50% em Florianópolis/SC e
custam R\$ 22 milhões ao SUS
PÁGINA 8



NÃO USE O CELULAR NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
RETORNAR



ALFÂNDEGA



MÃO DUPLA



SEJA PACIENTE NO TRÂNSITO.



CONSERVE-SE
À DIREITA



SENTIDO DE
CIRCULAÇÃO
NA ROTATÓRIA



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA DE
ÔNIBUS

EDITORIAL

Memória que exige Ação

Celebramos, no terceiro domingo de novembro, o Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito — uma data instituída pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 1995. Mais do que um marco simbólico, trata-se de um momento dedicado a dar visibilidade a uma tragédia silenciosa que se repete diariamente no mundo e a reforçar o compromisso global com a preservação da vida.

Antes de qualquer estatística, é preciso lembrar que cada vida perdida no trânsito representa uma história interrompida: famílias enlutadas, projetos suspensos e impactos emocionais que atravessam gerações. Só então o número - 1,119 milhão de mortes por ano no mundo - revela toda sua gravidade e reforça a urgência do tema.

Essa data existe justamente para impedir que essas perdas sejam tratadas como meros dados. Ela convoca a sociedade a romper com a banalização da violência viária e a re-

conhecer que essa tragédia não é inevitável: é previsível, prevenível e resultado de falhas individuais, estruturais e políticas. Também nos lembra que a violência no trânsito atinge de forma desproporcional os mais vulneráveis - pedestres, ciclistas, motociclistas e jovens. Não são números; são vidas cujas ausências deixam marcas permanentes.

No Brasil, mais de 35 mil vidas foram perdidas apenas em 2024 - uma realidade alarmante que exige compromisso permanente de governos, instituições e cidadãos. Velocidade excessiva, uso do celular ao volante, álcool, infraestrutura precária, sinalização inadequada e fiscalização insuficiente seguem entre os principais fatores que ampliam os riscos nas vias.

Diante desse cenário, o MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito manifesta preocupação com propostas que buscam flexibilizar regras de formação e habilitação, reduzindo exigências em um país

que ainda não consolidou práticas mínimas de segurança. Formar condutores com rigor não é burocracia: é proteger vidas.

A segurança viária depende de ações integradas e contínuas: infraestrutura segura, formação qualificada de condutores, fiscalização efetiva e educação para o trânsito desde a infância. Somam-se a esses pilares políticas públicas consistentes e orientadas à preservação da vida. Somente quando todos esses elementos atuam de forma alinhada é possível reduzir acidentes e construir um trânsito verdadeiramente seguro para todos.

Que o Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito seja, portanto, mais que um momento de homenagem. Que ele fortaleça nosso compromisso como sociedade com a prevenção e com a construção de um trânsito mais humano, responsável e seguro.

O MONATRAN seguirá trabalhando para transformar memória em ação, dor em mobilização e números em vidas preservadas.

NOTAS E FLAGRANTES

BOGOTÁ

Bogotá venceu o **The Earthshot Prize** na categoria “*Clean Our Air*”, em reconhecimento às ações que reduziram em cerca de 24% a poluição do ar desde 2018. A capital colombiana se destacou pela implantação de uma das maiores frotas de ônibus elétricos do mundo, novos corredores de baixa emissão e investimentos em mobilidade sustentável.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



MIL ÔNIBUS ELÉTRICOS

São Paulo atingiu um marco importante na transição para um transporte público menos poluente: chegou a **1.000 ônibus elétricos** em circulação. A frota continua em expansão ainda este ano, fortalecendo o compromisso da cidade com a redução de emissões e a melhoria da qualidade do ar.

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
Francisco Carlos Fermamdes 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.



16 anos de compromisso com a vida no trânsito

Neste mês de novembro, o jornal *O Monatran* entra no 17º ano de existência - uma trajetória singular no país, dedicada exclusivamente aos temas do trânsito, da mobilidade urbana e da preservação da vida. Chegamos à 191ª edição, mantendo nossa circulação mensal sem interrupções, mesmo diante de desafios que, por vezes, pareceram intransponíveis.

A partir desta Edição retornaremos também para a versão impressa do jornal, que está sendo possível graças ao apoio do gabinete do Deputado Estadual Mário Motta, que contemplou o MONATRAN com emenda parlamentar destinada a fortalecer este importante veículo de comunicação. É um gesto que transcende o apoio institucional; representa um reconhecimento público da relevância do nosso trabalho e da urgência de manter viva a discussão sobre segurança viária no Brasil.

Quando lançamos nossa primeira edição, em 2009, destacamos na capa o início da Década de Ações para a Segurança Viária, uma iniciativa global que prometia salvar milhões de vidas. Hoje, 16 anos depois, é doloroso constatar que muitos compromissos assumidos naquele período ficaram restritos ao discurso.

Continuamos perdendo mais de 35 mil brasileiros por ano no trânsito - uma tragédia previsível, evitável e, infelizmente, ainda negligenciada pelo poder público.

Pouco mudou desde então. Em alguns momentos, admitimos que quase perdemos as esperanças. Mas essa desesperança recai sobre a omissão governamental, nunca sobre a sociedade civil. A cada edição publicada, renovamos nossa convicção de que a união de cidadãos, entidades e especialistas pode - e deve - pressionar por mudanças estruturais, efetivas e urgentes.

É preciso reforçar: o caminho é a educação. Enquanto as escolas tratarem o trânsito como um tema secundário, continuaremos formando gerações despreparadas para conviver de maneira segura e responsável nas vias. Esse é um erro histórico que precisa ser corrigido se realmente desejamos transformar a realidade.

Manter um jornal como *O Monatran* - o único no Brasil inteiramente dedicado a trânsito e transportes - nunca foi tarefa fácil. Enfrentamos crises econômicas, mudanças tecnológicas e até uma pandemia global. Ainda assim, não deixamos de circular um único mês. Resistimos porque acreditamos na nossa missão e porque encontramos apoio em pessoas e instituições que também acreditam.

Registramos nosso agradecimento especial às Lojas Koerich e ao senhor Toninho Koerich, parceiros desde o início, fundamentais para a continuidade e a credibilidade deste projeto ao longo de toda a nossa trajetória. Agradecemos também aos jornalistas Rogério Junkes e Ellen Bruehmueller, aos colunistas Dr. José Roberto de Souza Dias e Dr. Dirceu Rodrigues, que caminham conosco desde o lançamento do jornal, compartilhando compromissos, desafios e conquistas. Aos voluntários que somaram seus esforços conosco, durante a nossa caminhada. E ao Detran/SC pelo apoio institucional.

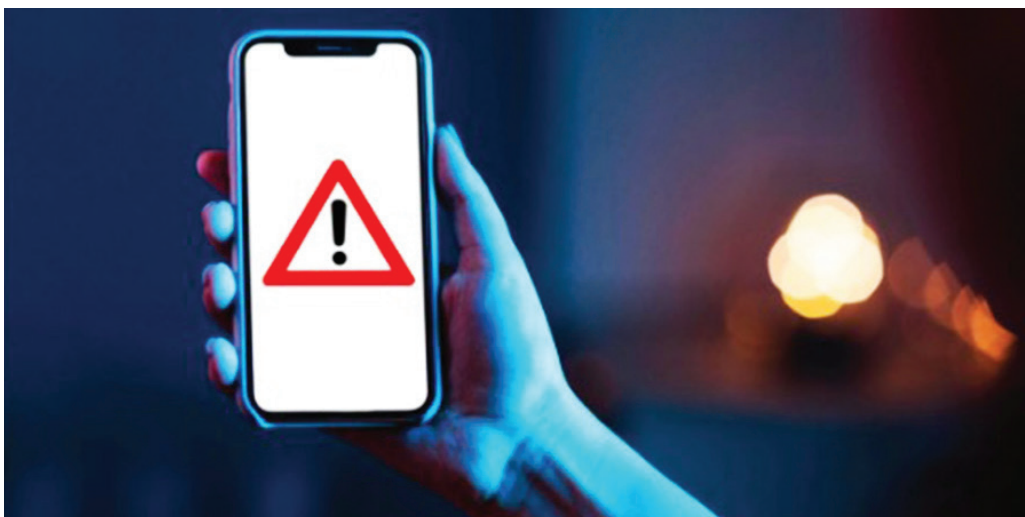
Ao completar 16 anos, reafirmamos nosso propósito: não nos calaremos enquanto o Brasil não assumir com seriedade a preservação da vida no trânsito. Seguiremos denunciando omissões, cobrando políticas públicas consistentes e ampliando o debate, edição após edição.

Celebramos este aniversário com a certeza de que nossa luta ecoa cada vez mais forte, impulsionada por novos parceiros e leitores que se somam à causa. Que venham os próximos anos - e que, neles, possamos publicar mais avanços do que lamentos, mais soluções do que diagnósticos, mais vidas preservadas do que estatísticas de morte.

DOUTOR NO TRÂNSITO

Uma novidade promete salvar vidas nas estradas: criado pelo médico de trânsito Alysson Coimbra, o "Doutor no Trânsito" é um assistente digital via WhatsApp que conecta motoristas diretamente ao SUS, indicando em segundos hospitais ou UPAs mais próximas. Totalmente gratuito, o serviço já funciona e está em expansão para incluir consultas online e suporte psicológico.

Para utilizar o serviço, não é necessário baixar nenhum aplicativo. O processo é simples: basta acessar o site www.doutornotransito.com.br e clicar em um dos botões disponíveis.



GOLPE DA 'CNH SUSPENSA'

Golpistas estão enviando mensagens falsas afirmando que a CNH está suspensa para obter dados pessoais e induzir acesso a links fraudulentos. O Detran/SC alerta que a situação da CNH só pode ser consultada em canais oficiais, como o site do Detran/SC, o aplicativo GOV.BR, o Detran Digital e nas agências do órgão. É fundamental não clicar em links suspeitos nem fornecer informações pessoais.

Exames médicos e psicológicos com novas regras: veja o que pode mudar para quem vai tirar a CNH

A nova minuta de resolução que pode substituir a Resolução nº 789/2020 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) propõe mudanças importantes nos exames médico e psicológico necessários para a obtenção da CNH. O texto ainda está em análise e, segundo o Ministério dos Transportes, busca tornar o processo menos burocrático.

Se aprovada, a proposta permitirá que o candidato escolha livremente os profissionais responsáveis pelas avaliações, desde que sejam credenciados ao órgão executivo de trânsito. A seleção poderá ser feita entre peritos que atuem no município de residência ou domicílio do candidato.

Com isso, deixaria de ser responsabilidade dos Detrans indicar a clínica onde o exame será realizado. O próprio candidato definirá o

profissional habilitado no sistema. O texto também reforça que os resultados devem ser registrados eletronicamente no RENACH para possibilitar o acompanhamento digital de todo o processo.

A minuta mantém a dispensa dos exames médico e psicológico para tripulantes de aeronaves que possuam Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido. A proposta detalha critérios e procedimentos para que essa dispensa seja reconhecida pelo órgão de trânsito, evitando duplicidade de avaliações, já que o CMA comprova aptidão física e mental segundo normas da Anac.

Outra mudança é o detalhamento do processo de recurso para candidatos considerados “inaptos”.

Os pedidos poderão ser encaminhados ao CETRAN ou ao CONTRANDI-



FE, que poderão enviar o caso a uma junta especial de saúde composta por três médicos ou três psicólogos, dependendo do exame questionado.

O objetivo é garantir maior uniformidade e clareza nas decisões.

Todos os dados referentes aos exames — laudos, resultados e recursos — serão registrados no RENACH, permitindo acompanhamento eletrônico sem necessidade de presença física.

Debate e próximos passos

Especialistas afirmam que a minuta pode modernizar o processo, mas também alertam para flexibilizações que

podem comprometer a segurança.

Segundo Eduardo Cadore, especialista em Gestão, Psicologia e Direito de Trânsito, existem maneiras de facilitar o acesso à habilitação, especialmente para pessoas de baixa renda, sem comprometer o sistema de formação desenvolvido ao longo dos anos.

Ele destaca que mudanças recentes, como o uso de recursos de multas para financiar CNH de pessoas vulneráveis, foram avanços — mas considera que a proposta atual pode servir mais a interesses econômicos do que à população. (Fonte: Portal do Trânsito, Mobilidade & Sustentabilidade)

Novas regras para ciclomotores entram em vigor em 2026

A partir de 1º de janeiro de 2026, ciclomotores - incluindo modelos elétricos que se enquadram na categoria - passarão a seguir regras mais rígidas de registro, licenciamento e habilitação. As exigências fazem parte da Resolução Contran nº 996/2023, que redefine a classificação de veículos leves eletrificados e estabelece critérios para circulação em vias públicas.

A mudança ocorre após mais de dois anos de prazo para adaptação. Publicada em 2023, a resolução concedeu tempo para que fabricantes, comerciantes e proprietários se ajustassem às novas exigências. Esse período se encerra em 31 de dezembro de 2025, sem indicação de que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) vá prorrogá-lo.

Como a resolução define um ciclomotor

Pelas novas regras, ciclomotor é um veículo com duas ou três rodas, cuja velocidade máxima de fabricação é limitada a 50 km/h. Enquadram-se nessa categoria:

- modelos a combustão de até 50 cm³
- versões elétricas com potência de até 4 kW

Veículos que ultrapassarem esses limites passam a ser classificados como motocicletas, motonetas ou triciclos, exigindo habilitação compatível.

O texto também diferencia ciclomotores de bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos, como patinetes e monociclos. Bicicletas com pedal assistido permanecem dispensadas de habilitação e emplacamento. Já os modelos com acelerador e

Segurança no trânsito		Resolução do Contran especifica definição de ciclomotores, bicicletas elétricas e autopropelidos		
	Veículos*	Equipamentos obrigatórios	Registro e emplacamento	Precisa de habilitação?
	Equipamento autopropelido	<ul style="list-style-type: none"> - Indicador de velocidade; - Campanha; - Simulação noturna dianteira, traseira e lateral; 	Dispensado	Não
	Bicicleta elétrica	<ul style="list-style-type: none"> - Indicador de velocidade; - Campanha; - Simulação noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais; - Espelho retrovisor do lado esquerdo; - Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira; - Pressão em condições de segurança; 	Dispensado	Não
	Ciclomotor	<ul style="list-style-type: none"> - Espelhos retrovisores, de ambos os lados; - Farol dianteiro, de cor branca ou amarela; - Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira; - Velocímetro; - Buzina; - Pneus em condições de segurança; - Dispositivo destinado ao controle de ruído do motor; - Devem ser conduzidos com capacete de segurança e vestuário de proteção; 	Obrigatório	Categoria ACC ou A
	Motocicleta e motoneta	<p>Conforme o CTB, segue as mesmas exigências dos ciclomotores, acrescidas de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Iluminação de placa traseira; - Lanterna de freio de cor vermelha; - Indicadores luminosos de mudança de direção dianteiro e traseiro; 	Obrigatório	Categoria A

*Figuras ilustrativas. As definições das tecnologias estão na Resolução 996/2023

desempenho superior ao permitido para bicicletas serão tratados como ciclomotores.

Obrigatoriedade de registro e licenciamento

A partir de 2026, ciclomotores só poderão circular se estiverem:

- registrados no Renavam
- devidamente emplacados
- licenciados anualmente

Proprietários têm até 31 de dezembro de 2025 para regularizar veículos que não possuem CAT (Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito).

Para registro, serão exigidos:

- nota fiscal
- identificação do proprietário
- número do motor

- Certificado de Segurança Veicular (CSV), quando necessário

Veículos fora do padrão ou sem documentação não poderão circular a partir da data de vigência.

Habilitação passa a ser obrigatória

Para conduzir ciclomotores, será exigida:

- ACC (Autorização para Conduzir Ciclomotores) ou
- CNH categoria A

Pilotar ciclomotor sem habilitação é infração gravíssima, sujeita a multa e retenção do veículo.

Equipamentos obrigatórios

Os ciclomotores deverão possuir equipamentos previstos no Código de Trânsito Brasileiro, como:

- retrovisores
 - farol dianteiro branco ou amarelo
 - lanterna traseira e luz de freio vermelha
 - velocímetro
 - buzina
 - pneus em boas condições
 - dispositivo para controle de ruído do motor
- O uso de capacete e vestuário de proteção continua obrigatório.

A circulação em vias rápidas e rodovias só será permitida quando houver acostamento ou faixa específica autorizada. O descumprimento configura infrações previstas nos artigos 187, 193 e 244 do CTB.



JOSÉ ROBERTO DIAS*

Quando o caminho também é destino

Há um momento do ano em que as estradas brasileiras assumem outro ritmo. Chegou dezembro e, com ele, a simples e poderosa vontade de respirar. Malas são preparadas, crianças contam os dias, e o cheiro de protetor solar parece anunciar que o verão está se aproximando. É quando milhões deixam suas rotinas e partem em busca de descanso, reencontros e horizonte aberto.

Antes, porém, de chegars ao mar, à serra, às festas de fim de ano ou às cidades históricas, há uma etapa que muitos tratam apenas como transição. Mas ela é parte essencial da experiência. O caminho.

Alguns dirigem como se nada existisse entre sair e chegar. Mas existe. Existe tempo. Existe vida. Existe escolha. E cada escolha ao volante carrega um peso que nem sempre medimos, mas sempre deixamos como legado.



O trânsito brasileiro não é feito apenas de veículos. É feito de histórias que viajam dentro deles. Famílias que cantam juntas. Casais que conversam olhando a paisagem. Caminhoneiros que percorrem as estradas como quem percorre a própria história de vida. Motociclistas que sentem o vento como companheiro. Pedestres que, em fração de segundos, confiam a própria existência a quem dirige.

Neste ponto, cabe uma pausa. Uma breve inspiração. E talvez um convite ao que é maior que nós:

“Ensina-nos a contar os nossos dias, para que alcancemos corações sábios.” (Salmo 90, versículo 12).

O sentido dessa palavra, aplicado ao trânsito, é claro. Dirigir não é dominar uma máquina. É reconhecer a fragilidade do outro e a responsabilidade que temos uns sobre os outros.

Durante a temporada de verão, nossas vias, muitas vezes saturadas e mal conservadas, recebem um volume intenso de veículos e visitantes. É quando falhas de planejamento, sinalização inadequada, ausência de manutenção e fiscalização insuficiente deixam de ser problemas técnicos e se tornam riscos reais. E aqui é preciso firmeza. Quando um país, um estado, um município convida, deve proteger. Quem administra, organiza ou é responsável por infraestruturas e rotas turísticas não pode agir com descaso. A omissão não é apenas falha administrativa. É negligência com vidas humanas.

Entretanto, nenhuma rodovia será segura se quem a utiliza não for. A segurança não está apenas nos mapas e nos órgãos de controle. Ela nasce no comportamento. Viajar exige presença. Exige consciência. Exige saber parar quando o cansaço chega. Exige compreender que o celular é distração e não companhia. Exige reconhecer que álcool e direção são absolutamente incompatíveis.

O deslocamento, tão frequentemente ignorado, pode ser um dos momentos mais belos da viagem. É no caminho que o corpo desacelera, que a mente se abre, que conversas esquecidas renascem e que silêncios ganham sentido. É nessa travessia que começamos, pouco a pouco, a largar o peso do ano e a permitir que o descanso nos alcance.

Viajar com responsabilidade não significa viajar com medo. Significa viajar com respeito. Respeito por quem vai ao nosso lado. Respeito por quem está na outra pista. Respeito pela vida que circula em cada curva da estrada.

Quando as vias chamarem nas próximas semanas, permita que a serenidade viaje com você. Considere o trajeto como parte do descanso. Afinal, as férias não começam quando chegamos ao destino, mas no instante em que decidimos como chegar.

Que cada motorista se lembre que suas mãos no volante não conduzem apenas um veículo, mas destinos, esperanças e futuros.

E que, ao final desta temporada, o Brasil celebre algo maior que o verão: celebre vidas preservadas, famílias completas e memórias felizes.

Porque nenhuma paisagem, por mais bela que seja, vale o vazio de alguém que não chegou.

* 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.

Governo prepara regulamentação para liberar a “faixa azul” para motos em todo o país

O governo federal está prestes a avançar na padronização de infraestruturas voltadas à segurança de motociclistas no Brasil. A proposta é regulamentar nacionalmente o modelo conhecido como “faixa azul”, já utilizado em São Paulo e em fase de testes em outras capitais, permitindo que qualquer município do país implante oficialmente o recurso.

A medida está sendo conduzida pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), que definem os parâmetros técnicos, critérios de avaliação e normas de sinalização. A regulamentação deve ser concluída nos próximos meses.

O que muda com a regulamentação

A proposta não obriga cidades a adotarem a faixa azul, mas cria res-



paldo federal para que municípios utilizem o modelo sem improvisações e com maior segurança.

A faixa azul é um corredor exclusivo para motocicletas, pintado normalmente entre duas faixas de

tráfego. O objetivo é oferecer um caminho previsível e linear, reduzindo zigue-zagues entre carros e aumentando a previsibilidade dos movimentos no trânsito.

A Senatran já publicou portarias

específicas autorizando testes em cidades como Salvador e Recife, e essas normas experimentais devem servir de base para a regulamentação definitiva.

Expansão para outras cidades

Além de São Paulo — onde o projeto começou — outras cidades já estudam ou testam a faixa azul:

Salvador (BA)

Recife (PE)

Belo Horizonte e Betim (MG)

Belém (PA)

Cuiabá (MT)

Brasília (DF)

Osasco e Campinas (SP)

Porto Alegre (RS), com trecho experimental de 4 km

A expectativa é que, com a regulamentação federal, mais municípios solicitem autorização para implantar projetos-piloto.

Tirar CNH sem prazo de validade? Entenda o que pode mudar no processo de habilitação

A proposta de nova resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que redefine o processo de formação de condutores no Brasil traz uma mudança que promete gerar muitas dúvidas — e também debates: o fim do prazo de validade do processo de habilitação.

Pela regra atual, prevista na Resolução nº 789/2020, o candidato tem até 12 meses para concluir todas as etapas exigidas, desde a abertura do processo até a aprovação nos exames teórico e prático. Caso o prazo expire, é necessário recomeçar do zero — o que significa pagar novamente taxas, realizar exames e refazer aulas.

A nova minuta, no entanto, propõe eliminar esse

limite temporal. Conforme o texto, o processo permanecerá ativo por tempo indeterminado, sendo encerrado apenas em situações específicas, como a expedição da CNH, desistência do candidato ou falecimento.

A medida, de acordo com o governo, busca desburocratizar o sistema e reduzir custos, evitando que o candidato perca etapas já cumpridas. A proposta também permite que o processo seja transferido entre estados, com o aproveitamento das fases concluídas, o que é considerado um avanço em termos de mobilidade e digitalização do sistema.

Efeitos práticos para o candidato

Na prática, o fim do prazo pode beneficiar quem



enfrenta dificuldades financeiras ou problemas de agenda para concluir o processo dentro de um ano. Por outro lado, há preocupação com a atualização do conteúdo aprendido e com a manutenção das habilidades práticas.

A minuta não esclarece se o candidato precisará refazer exames teóricos ou médicos após longos períodos de inatividade. Ou seja, quem deverá definir essa lacuna serão os Detrans ou uma regulamentação complementar.

Outro ponto relacionado é a centralização dos registros no RENACH, o que permitirá ao órgão máximo executivo de trânsito acompanhar todo o histórico do candidato, independentemente do estado.

Riscos da flexibilização das normas

Em entrevista, Paulo César Pêgas Ferreira, diretor-presidente do Instituto Zero Morte para a Segurança em Transportes, alertou que “a proposta do governo para flexibilizar formação de con-

dutores é uma bomba-relógio”. Conforme ele, trata-se de uma proposta “infeliz, premeditada e incoerente com as políticas de segurança viária” que o próprio governo diz adotar.

“Essa proposta ignora completamente o conceito de Visão Zero e desmonta o único processo estruturado de educação para o trânsito que existe no país”, afirmou o especialista.

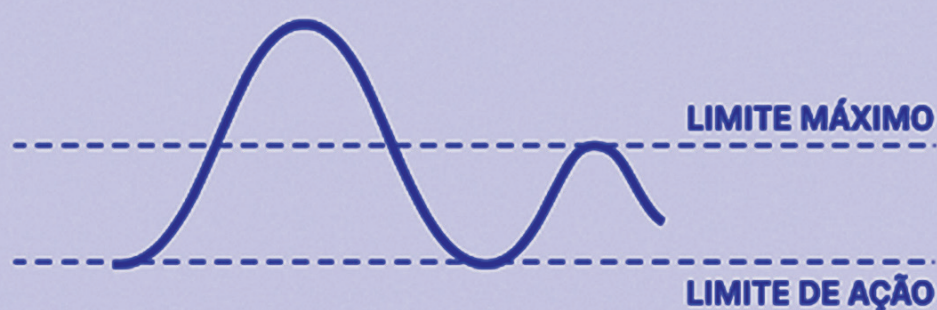
A proposta ainda está em análise e poderá sofrer alterações.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Vibração na Direção Veicular

LIMITES DE EXPOSIÇÃO À VIBRAÇÃO OCUPACIONAL



A vibração na direção de veículos é um risco físico presente em diversas atividades de transporte e pode indicar problemas mecânicos, desalinhamento, desgaste de componentes ou condições inadequadas das vias. Dependendo do tipo de veículo - carros, caminhões, motos, bicicletas ou tratores - as causas podem variar entre desbalanceamento das rodas, pneus deformados, folgas na suspensão, discos de freio empenados, rolamentos desgastados ou calibragem incorreta. Em todos os casos, a vibração é transmitida ao condutor e pode se intensificar em velocidades elevadas ou em terrenos irregulares.

Esse risco afeta especialmente motoristas profissionais, motociclistas, operadores de máquinas agrícolas e ciclistas urbanos, que frequentemente enfrentam jornadas longas, pavimentos de baixa qualidade e posturas inadequadas. A literatura científica sobre vibração ocupacional já é extensa desde o século XIX, quando Maurice Reynaud estudou os efeitos da vibração segmentar sobre mãos e braços. Posteriormente, pesquisadores como Loriga e Alice Hamilton aprofundaram o tema, até que estudos mais recentes demonstraram que motoristas estão expostos a níveis perigosos de vibração, especialmente na faixa de frequência que coincide com a ressonância da coluna vertebral. Análises feitas em grandes centros urbanos revelam que a vibração em ônibus, por exemplo, pode ultrapassar em até 70% o limite considerado seguro pela Norma ISO 2631, tornando as condições de trabalho irregulares e insalubres.

A vibração de corpo inteiro (VCI) - típica de motoristas de ônibus, caminhões, tratores e motocicletas - ocorre em frequências entre 1 e 20 Hz, que são justamente as que mais afetam estruturas da coluna e músculos posturais. Exposição prolongada pode desencadear dores difusas, fadiga, contraturas musculares, insônia, tonturas, alterações hormonais, problemas circulatórios, gastrites e até degenerações osteoarticulares. Em trabalhadores com doenças pré-existentes, como varizes, osteo-

porose ou condições cardíacas, a vibração pode precipitar quadros agudos, como trombozes, embolias ou fraturas. A dificuldade em correlacionar causa e efeito faz com que muitos casos passem despercebidos em avaliações clínicas.

Além dos impactos musculoesqueléticos, a vibração também pode afetar o equilíbrio, reduzir reflexos, alterar a respiração, provocar visão turva, aumentar a frequência cardíaca e comprometer a concentração do motorista - elevando o risco de acidentes. No caso das motocicletas, a vibração de corpo inteiro se soma à vibração localizada nos membros superiores, podendo levar à Síndrome de Raynaud, Síndrome do Túnel do Carpo e tendinopatias.

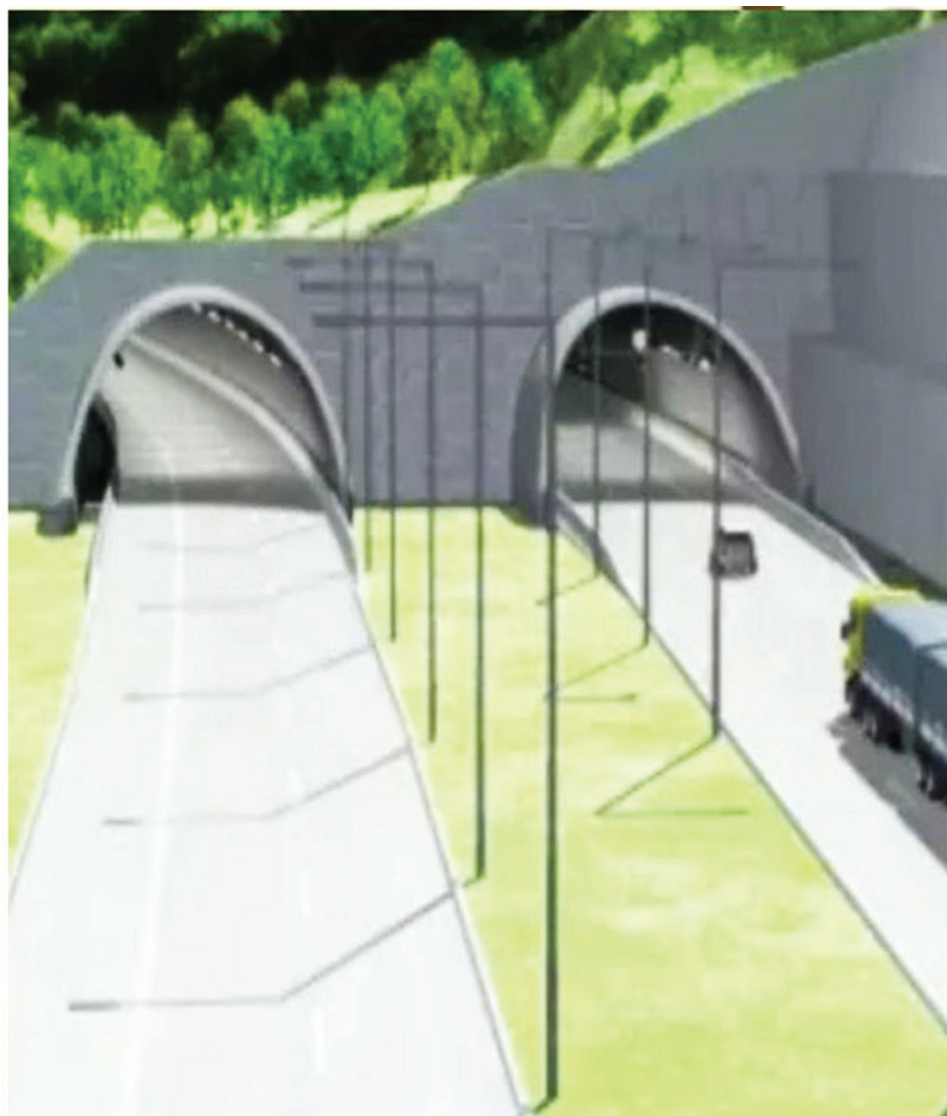
A legislação brasileira avança ao exigir, por meio de instruções normativas do INSS, laudos ambientais que avaliem esse tipo de exposição. No entanto, ainda não há norma específica nacional que estabeleça limites de tolerância claros para vibração ocupacional na condução de veículos. Estudos mostram que a vibração acima do limite de $0,63 \text{ m/s}^2$, previsto pela ISO 2631 para jornadas de 8 horas, exige redução do tempo de exposição, razão pela qual se sugere limitar a jornada diária a 6 horas em atividades críticas.

A vibração é, portanto, um fator que torna o trabalho de motoristas, motociclistas, tratoristas e operadores de máquinas uma atividade penosa, com consequências que variam desde dores musculares e cansaço até degenerações permanentes. Por isso, a prevenção deve ser uma responsabilidade compartilhada entre fabricantes, empresas, profissionais da saúde e órgãos públicos responsáveis pela manutenção das vias, além de exigir participação ativa do próprio trabalhador por meio de posturas adequadas, pausas e cuidados com o condicionamento físico.

Medidas de Prevenção

- Realizar pausas regulares durante a condução
- Ajustar corretamente assentos ergonômicos
- Manter manutenção mecânica preventiva em dia
- Corrigir alinhamento, balanceamento e calibragem dos pneus
- Evitar condução prolongada em vias de má qualidade
- Realizar alongamentos antes, durante e após o trabalho
- Manter boa hidratação e alimentação para reposição metabólica
- Reduzir o tempo de exposição quando possível
- Melhorar postura e apoiar corretamente lombar e membros
- Utilizar veículos e equipamentos com sistemas de amortecimento adequados

* 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.



Túnel bilionário e pedágio a R\$ 6: quais são as novas decisões sobre obras no Morro dos Cavalos

As obras no Morro dos Cavalos, na BR-101 em Palhoça, ganharam novos desdobramentos neste mês de novembro. Elas devem ter a construção de um túnel duplo e um possível aumento na taxa de pedágio, conforme decisões tomadas em reuniões com a ANTT (Agência Nacional dos Transportes Terrestres) e o Ministério dos Transportes, no último dia 20.

As novidades foram divulgadas pelo deputado federal Pedro Uczai (PT-SC), representante do Fórum Parlamentar Catarinense, nas suas redes sociais.

Morro dos Cavalos pode ter nova tarifa de pedágio

A responsabilidade pelas obras no Morro dos Cavalos estava em discussão: em outubro, estudava-se a possibilidade de transferir as obras para a empresa CCR Motiva.

Em uma reunião recente do Fórum Parlamentar Catarinense, o Ministério dos

Transportes mostrou-se favorável à troca, o que abre caminho para a execução das obras, segundo Pedro Uczai.

Para que a decisão definitiva de transferir a responsabilidade para a Motiva seja tomada, a ANTT deve apresentar dois estudos da situação:

- o cronograma para a construção dos dois túneis, estimando em quanto tempo a obra deverá ser concluída;
- o impacto nos valores do pedágio no Sul do estado.

De acordo com Uczai, é preciso esclarecer qual será o preço do pedágio. É possível que a tarifa dobre e chegue próximo a R\$ 6, por exemplo – hoje, a tarifa atual é de R\$ 2,40. As duas análises devem ser concluídas até o final do ano, estima o deputado.

A Frente Parlamentar Catarinense e Ministério dos Transportes defendem um prazo de até três anos para a conclusão da obra.

A Motiva estimou, de forma preliminar, que a execução pode levar até quatro anos.

Licença ambiental para construção do túnel ainda não foi renovada

Hoje, a construção do túnel duplo no Morro dos Cavalos está orçada em R\$ 1,3 bilhão. A proposta venceu outra, que planejava desafogar o trânsito do trecho da BR-101 através de um binário.

O trecho atravessaria comunidades indígenas residentes na região e, por isso, foi alvo de manifestações contrárias da população.

Para a construção do túnel, é necessária uma licença ambiental. Ela havia sido emitida em 2018, mas venceu em 2023, foi prorrogada e expirou novamente, segundo o Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis). Para iniciar a obra, é necessário renová-la, afirma o instituto.

MUDANÇAS NA CNH DE SC: Detran define novas regras para emissão e foto oficial

A nova portaria publicada pelo Detran (Departamento Estadual de Trânsito) de Santa Catarina estabeleceu uma série de novas regras para a emissão da CNH (Carteira Nacional de Habilitação) no estado.

Entre as mudanças, ficaram definidas as diretrizes para a fotografia presente no documento. Agora, as indicações seguirão os padrões internacionais de identificação facial, com requisitos como a expressão facial neutra (sem sorrisos) e a proibição de acessórios que cubram qualquer parte do rosto ou da cabeça, entre outros pontos.

As novas regras foram publicadas no Diário Oficial do Estado de segunda-feira (3), por meio da portaria normativa Nº 1335/DE-



TRAN/2025.

Instruções sobre a emissão da segunda via também foram abordadas. Segundo o texto, casos de

dano, rasura, extravio, furto ou roubo podem justificar o pedido. Para a solicitação, é necessário apresentar documento oficial de

identificação, comprovante de residência de no máximo 90 dias, CNH ou Boletim de Ocorrência, a depender da motivação da segunda via.

Outros procedimentos, como o reaproveitamento da fotografia e da biometria de habilitações anteriores, serão realizados. Se o condutor requisitar a alteração de foto ou assinatura, um serviço específico de alteração de dados deve ser solicitado.

Uso de vestimentas religiosas poderá ser feito desde que não cubra o rosto do condutor no momento da foto.

A emissão e a impressão da CNH serão realizadas em Florianópolis, e o município de residência do condutor será registrado para fins administrativos e estatísticos.

Patinetes elétricos continuarão fazendo parte da rotina em Florianópolis por mais dois anos

Contrato da empresa Whoosh foi renovado até novembro de 2027; serviço é usado por mais de 370 mil pessoas na capital, com mais de 1.200 patinetes disponíveis.

A empresa Whoosh, responsável pelo aluguel de patinetes elétricos em Florianópolis, teve seu contrato renovado e o serviço está assegurado na capital até 23 de novembro de 2027.

O anúncio foi realizado por meio do Diário Oficial do Município, que apresentou um termo aditivo de mais dois anos de atuação da empresa. Por lei, contratos de serviços continuados podem ser prorrogados sucessivamente em até dez anos, desde que previsto em editais e que se mostrem vantajosos para a administração pública.

Segundo o credenciamento da empresa, é permitido o uso de espaços públicos para a exploração comercial de serviços de patinetes elétricos. A Whoosh fica responsável pelo monitoramento, melhorias

e outras instalações que envolvam os patinetes.

A medida de renovação foi necessária para a manutenção do serviço, visto que o primeiro credenciamento foi assinado em 23 de novembro de 2023 e tinha a duração de dois anos, vencendo ainda neste mês.

Segundo a Whoosh, mais de 370 mil usuários utilizam os patinetes em Florianópolis, com uma distância percorrida superior a 4 milhões de quilômetros. Atualmente, mais de 1.200 patinetes da empresa estão espalhados pelos bairros Agronômica, Trindade, Itacorubi, Jurerê, Canasvieiras e Lagoa da Conceição.

Regras - A resolução brasileira que define o uso dos patinetes elétricos estabelece que o limite de velocidade do equipamento em calçadas é de até 6 km/h, em ruas de até 15 km/h e em ciclovias de até 20 km/h.

Caso o usuário esteja em estra-



das e vias, o meio de transporte pode chegar a uma velocidade máxima de até 40 km/h.

Em Florianópolis, a lei municipal que estabelece o uso do equipamento exige que os veículos utilizem apenas ciclovias, ciclofaixas e áreas de circulação de pedestres, com limite de velocidade de 20 km/h.

Regras da Whoosh

- É proibido o uso de patinetes da Whoosh por menores de 18 anos, medida de segurança alinhada às diretrizes de regulamentação municipal e federal.
- Não é permitido transportar mais de uma pessoa, uma vez que os patinetes foram projetados para transporte individual

e o uso compartilhado compromete a estabilidade, aumentando o risco de acidentes.

- O usuário deve manter as duas mãos no guidão e estar atento às faixas de pedestre.
- É proibido estacionar o patinete na entrada de garagens e em vagas regulamentadas para veículos específicos.
- Não dirigir patinetes em caso de consumo de álcool, o que pode comprometer o reflexo dos usuários.
- Não utilizar fones de ouvido durante a condução dos equipamentos, uma vez que os fones podem comprometer a atenção.



JUDICIÁRIO

Relator nega pedido para revogar ordem de prisão contra empresário condenado pela morte de ciclista

O ministro Sebastião Reis Júnior, do Superior Tribunal de Justiça (STJ), negou o habeas corpus requerido pela defesa do empresário José Maria da Costa Júnior, que buscava revogar a ordem de prisão expedida contra ele. Condenado pelo atropelamento que resultou na morte da socióloga e ciclista Marina Harkot, ocorrido em 2020, o empresário está foragido.

Marina foi atropelada enquanto pedalava pela Avenida Paulo VI, em Pinheiros, na Zona Oeste de São Paulo. Sua bicicleta foi atingida na traseira pelo carro conduzido pelo empresário. As investigações apontaram que o veículo trafegava a 93 km/h, quase o dobro da velocidade permitida no trecho, que era de 50 km/h.

O motorista foi julgado e condenado pelo tribunal do júri a 12 anos de reclusão pelos crimes de homicídio com dolo eventual – quando se assume o risco de matar



–, embriaguez ao volante e omissão de socorro. Como respondia ao processo em liberdade, permaneceu solto após o julgamento.

O Ministério Público, porém, recorreu ao Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), que, por maioria, determinou o imediato recolhimento do réu à prisão. Com a expedição do mandado, policiais

foram até o endereço onde ele havia informado que estaria, mas não o encontraram. Como o condenado tampouco se apresentou espontaneamente, ele passou a ser considerado foragido.

Soberania dos veredictos autoriza a imediata execução da condenação

Ao STJ, defesa alegou cons-

trangimento ilegal, afirmando que o mandado de prisão carece de fundamentação concreta. Sustentou que a execução imediata da condenação não é automática, não implica prisão preventiva, exige motivação específica e não pode funcionar como antecipação de pena. Invocou, ao final, o princípio da presunção de inocência e a necessidade de uma decisão individualizada.

O ministro Sebastião Reis Júnior, relator do pedido, ressaltou que o Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento do Tema 1.068 de repercussão geral, fixou que a soberania dos veredictos do tribunal do júri autoriza a imediata execução da condenação imposta pelo corpo de jurados, independentemente do total da pena aplicada. Assim – afirmou –, não cabe ao STJ decidir em sentido contrário, sob pena de violar a segurança jurídica.

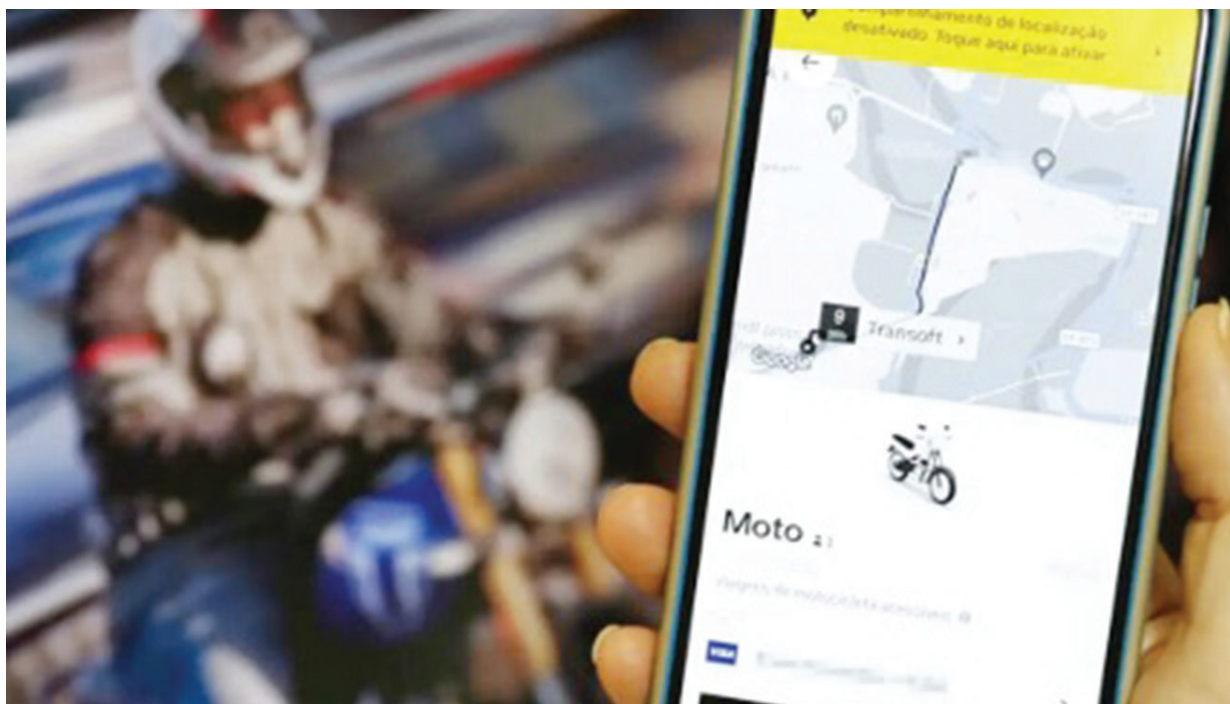
STF mantém suspensão de lei que regulamenta mototáxi em SP

O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu no dia 10 de novembro manter a suspensão da lei do estado de São Paulo que regulamentou o transporte remunerado de passageiros por meio de aplicativos de mototáxi.

Durante o julgamento virtual, a maioria dos ministros da Corte validou a decisão individual do relator, ministro Alexandre de Moraes, que suspendeu a norma estadual. A lei estabeleceu que os municípios do estado têm competência para regulamentar a prestação do serviço.

Em setembro deste ano, o ministro atendeu ao pedido de liminar feito pela Confederação Nacional de Serviços (CNS). De acordo com a entidade, somente o Congresso pode legislar sobre matérias de trânsito e transporte.

Ao analisar o caso, Moraes concordou com os argumentos e suspendeu a lei paulista. “Tenho, assim, por aplicável ao caso os precedentes deste Supremo Tribunal Federal que censuram legislações locais editadas como



escopo de regulamentar serviços de transporte urbano em contrariedade, ou sem o respaldo, de legislação federal”, disse o ministro. Na sessão virtual, acompanharam o voto do re-

lator os ministros Dias Toffoli, Edson Fachin, Cármen Lúcia, André Mendonça, Flávio Dino e Cristiano Zanin. (As informações são da Agência Brasil)

LEGISLATIVO



PL propõe cassar CNH de quem for flagrado abandonando animais com uso de veículo automotor

Proposta do deputado Geraldo Mendes (UNIÃO/PR) quer unir a proteção animal à segurança viária, tornando mais severas as punições para quem utiliza veículos em práticas de abandono.

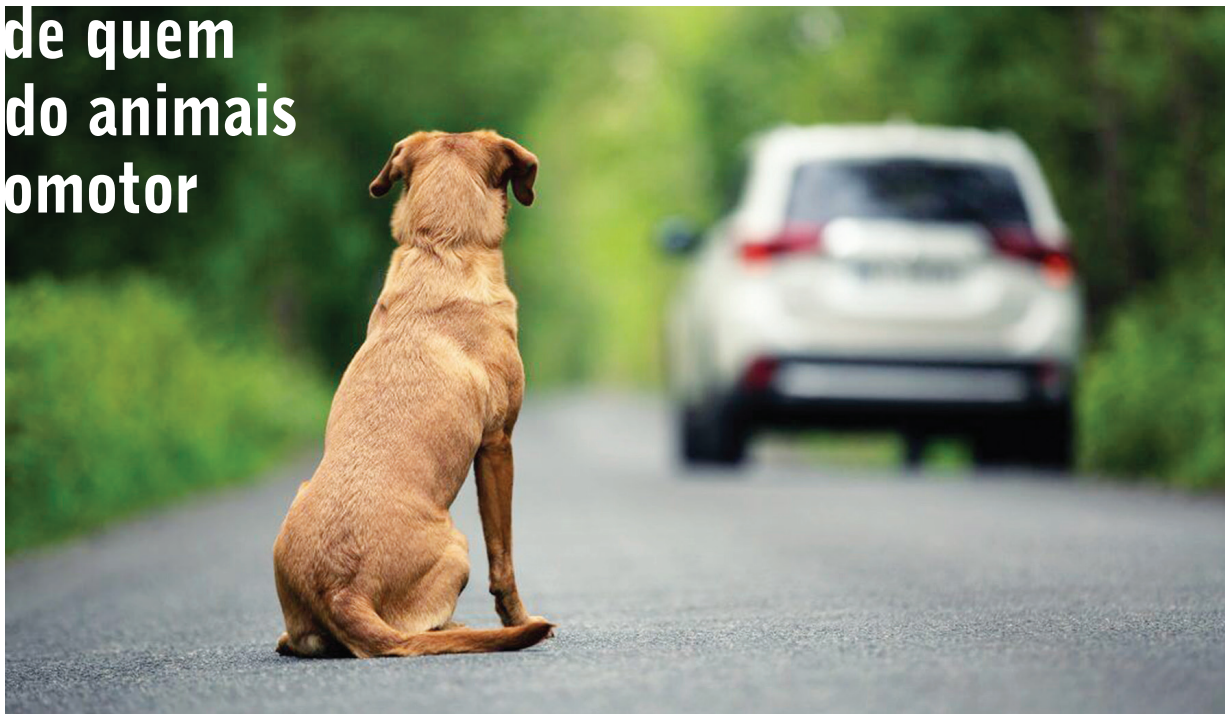
Por Mariana Czerwonka — Publicado 15/11/2025 às 08h15

O texto do deputado Geraldo Mendes descreve o projeto como juridicamente viável, socialmente justo e tecnicamente compatível com o ordenamento jurídico atual. Foto: Satakorn.s para Depositphotos

A Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Lei 5384/2025, de autoria do deputado Geraldo Mendes (UNIÃO/PR), que propõe uma nova penalidade no Código de Trânsito Brasileiro (CTB): a cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de condutores que forem flagrados abandonando animais utilizando veículos automotores.

A proposta insere o artigo 263-A no CTB (Lei nº 9.503/1997), estabelecendo que será cassado o direito de dirigir do condutor que usar um veículo para abandonar um animal em via pública, zona rural ou outro local inadequado. A comprovação do ato poderá ocorrer por meio de imagens, flagrante ou auto de infração lavrado por autoridade competente.

O texto também define que a cassação não exclui outras formas de responsabilização — penal e civil — previstas na Lei nº 9.605/1998 (Lei de Crimes Ambientais). Assim, além de perder o direito de dirigir, o infrator ainda poderá responder por



crime ambiental, que prevê detenção de até cinco anos e multa.

De acordo com o projeto, caberá ao órgão executivo de trânsito instaurar processo administrativo após a comunicação da autoridade policial ou ambiental competente. O objetivo é dar segurança jurídica e garantir que se aplique a penalidade mediante provas formais e dentro do devido processo legal.

Na justificativa, o deputado Geraldo Mendes afirma que o abandono de animais é “uma das práticas mais cruéis e recorrentes do país” e que, muitas vezes, comete-se com o uso de veículos automotores. Segundo ele, o ato não causa apenas sofrimento aos animais, mas também coloca em risco a segurança viária, especialmente em rodovias e áreas urbanas de tráfego intenso.

Penalidade mais severa e caráter educativo

Hoje, considera-se o abandono de animais crime ambiental, mas não há previsão no CTB de penalidade específica para condutores que utilizam o veículo como instrumento do crime. Caso aprovado, o PL 5384/2025 preencherá essa lacuna, estabelecendo sanção direta no campo do trânsito.

A cassação da CNH é uma das punições mais severas previstas no sistema brasileiro. Ou seja, ela implica a perda total do direito de dirigir, exigindo novo processo de habilitação após o prazo determinado pela autoridade de trânsito, que pode chegar a dois anos.

O Projeto de Lei 5384/2025 ainda passará por análise nas comissões temáticas da Câmara dos Deputados antes de seguir para votação em plenário.

Projeto de Lei propõe aumento das penas para crimes de trânsito cometidos sob efeito de álcool

O Projeto de Lei 5254/2025, apresentado pelo deputado Euclides Pettersen (Republicanos-MG), propõe mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para aumentar as penas aplicadas a motoristas que dirigem sob influência de álcool ou substâncias psicoativas.

A proposta altera os artigos 302, 303 e 306, que tratam de homicídio culposo, lesão corporal e condução sob efeito de álcool. O texto prevê penas maiores para esses crimes, com o objetivo de reforçar o compromisso do Estado com a segurança viária e a proteção da vida.

O que muda com o PL 5254/2025

- **Art. 302 — Homicídio culposo:** pena passa a ser de **6 a 12 anos** de reclusão, além da suspensão ou proibição de dirigir. Hoje, a pena varia de 5 a 8 anos quando há consumo de álcool.
- **Art. 303 — Lesão corporal grave**



ou gravíssima: pena prevista passa a ser de **4 a 8 anos** de reclusão quando o condutor estiver alcoolizado ou sob efeito de drogas.

- **Art. 306 — Embriaguez ao volante:** elevação da pena para **2 a 4 anos**, além de multa e suspensão ou proi-

bição de obter a habilitação.

Segundo o deputado, o aumento das penas tem caráter dissuasório e busca inibir condutas perigosas antes que resultem em tragédias. Ele destaca que o álcool continua sendo um dos principais fatores associados a acidentes

graves.

Na justificativa do projeto, Pettersen afirma que a sociedade demanda maior rigor para crimes cometidos sob efeito de álcool. Ele cita dados da Organização Mundial da Saúde, segundo os quais o álcool está relacionado a 36,7% dos acidentes envolvendo homens e 23% envolvendo mulheres no mundo. Dados nacionais mostram que, em 2021, ocorreu uma média de 1,2 óbito por hora no Brasil devido à combinação de álcool e direção.

Para o parlamentar, os números evidenciam a necessidade de um endurecimento da legislação como forma de política pública de proteção da vida.

Próximos passos - O PL 5254/2025 tramita na Câmara dos Deputados, onde seguirá pelas comissões temáticas antes de ser votado em plenário. Caso aprovado, seguirá para análise do Senado Federal.

10 dicas essenciais para dirigir com segurança e evitar multas no trânsito

Conheça medidas práticas, legais e eficazes para proteger passageiros, pedestres e a si mesmo no trânsito.

Dirigir de forma segura vai além de respeitar a lei: envolve cuidar da própria vida, da dos passageiros e de todos que circulam no trânsito. Pequenas atitudes podem reduzir significativamente o risco de sinistros de trânsito e, além disso, evitar multas. Seguindo boas práticas, motoristas e motociclistas ganham mais segurança, economia e tranquilidade no dia a dia.

1. Mantenha a documentação em dia

Certifique-se de que a CNH e o CRLV do veículo estão atualizados. Documentos vencidos podem gerar multas gravíssimas e retenção do veículo em fiscalizações.

2. Respeite os limites de velocidade

Cada via possui limites específicos: áreas urbanas, rodovias e áreas escolares. O excesso de velocidade é uma das principais causas de sinistros e gera multas altas e pontos na CNH.

3. Use o cinto de segurança sempre

Todos os ocupantes do veículo devem utilizar o cinto, mesmo no



banco de trás. O cinto é uma das formas mais eficazes de reduzir ferimentos em caso de colisão.

4. Evite distrações ao volante

Celular, alimentação, maquiagem e outras atividades aumentam significativamente o risco de acidentes. Mantenha foco total na direção, especialmente em áreas movimentadas.

5. Faça manutenção preventiva no

veículo

Pneus, freios, luzes, limpadores de para-brisa e óleo devem ser verificados regularmente. Veículos em bom estado reduzem chances de falhas mecânicas que podem causar acidentes.

6. Atenção em condições adversas

Chuva, neblina, sol forte ou pista escorregadia exigem atenção redobrada e redução de velocidade.

Ajuste a condução de acordo com as condições da via.

7. Use a CNH digital

A CNH digital possui a mesma validade jurídica da versão impressa e facilita a comprovação da habilitação durante fiscalizações. Além disso, evita multas por não portar o documento físico.

8. Planeje rotas e horários

Evitar horários de pico e vias com histórico de acidentes ajuda a reduzir estresse e risco de colisões. Planejamento prévio também pode economizar combustível e tempo.

9. Cuidado ao transportar crianças e passageiros

Use cadeirinhas ou assentos adequados para crianças, capacetes para motociclistas e passageiros. Garanta que todos estejam bem acomodados e seguros antes de iniciar a viagem.

10. Respeite pedestres e ciclistas

Dê prioridade a pedestres e ciclistas, principalmente em faixas, ciclovias e cruzamentos. A atenção a esses grupos ajuda a prevenir acidentes e cumprir a legislação de trânsito.

Viagens de fim de ano: o papel da manutenção preventiva no planejamento

Com a chegada do fim do ano, milhões de brasileiros se preparam para viajar de carro, seja para visitar familiares, aproveitar as festas ou curtir as férias. De acordo com a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), o fluxo de veículos nas rodovias aumenta, em média, 13% no mês de dezembro. Esse crescimento reforça a importância de um cuidado essencial muitas vezes negligenciado: a manutenção preventiva.

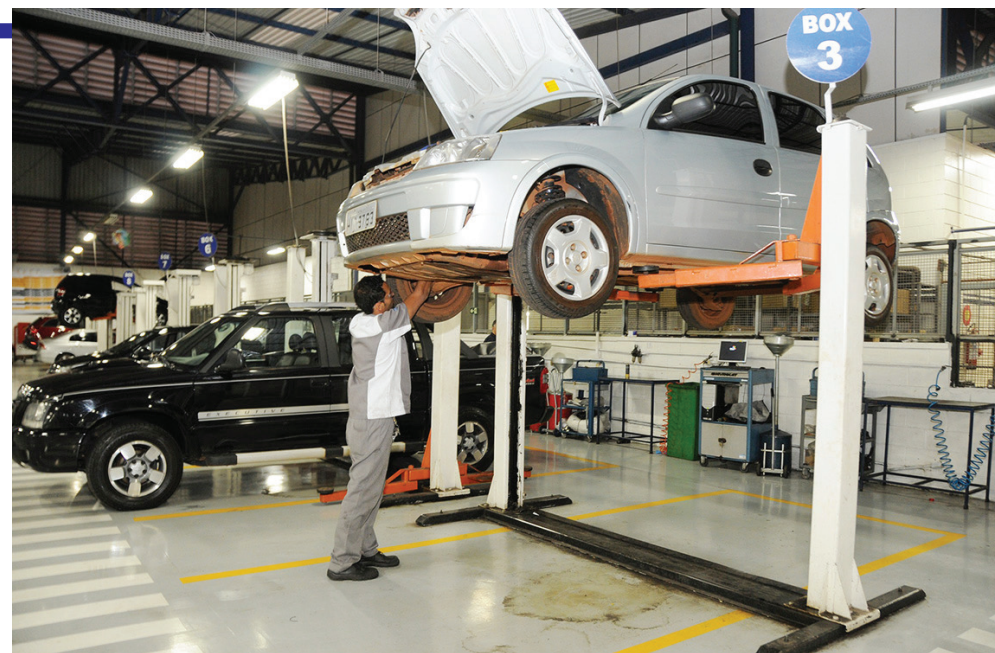
Mais do que uma simples precaução, revisar o veículo antes de pegar a estrada é uma forma de garantir segurança, evitar imprevistos e até economizar combustível. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) estima que cerca de 30% dos acidentes em rodovias brasileiras estão ligados a falhas mecânicas evitáveis. Em um país com frota superior a 60 milhões de veículos, segundo a Senatran, esse cuidado impacta diretamente a segurança viária.

Checklist essencial para uma viagem segura

1. Pneus: calibragem, banda de rodagem e condição da reserva.
- Sistema de freios: pastilhas, discos e fluido.
- Sistema de arrefecimento: nível do líquido e estado das mangueiras.
- Troca de óleo e filtros, se necessário.
- Testes dos faróis, lanternas, piscas e luz de freio.
- Alinhamento e suspensão.
- Documentação, seguro e serviços de emergência.

Pneus calibrados, óleo em dia e alinhamento correto reduzem o consumo de combustível e prolongam a vida útil do veículo. A Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA) estima que um carro revisado pode consumir até 10% menos combustível em viagens longas.

Diante do alto custo dos combustíveis e do aumento de cerca de



15% no preço das peças automotivas em 2025, manter o veículo revisado é uma forma de evitar gastos inesperados e equilibrar o orçamento das férias.

Além da revisão mecânica, o comportamento do motorista é fundamental. A Polícia Rodoviária Federal aponta o excesso de velocidade, o consumo de álcool e o cansaço como principais causas de acidentes. Planejar paradas, respeitar limites e evitar longos períodos ao volante são práticas essenciais. Aplicativos de navegação ajudam a identificar trechos críticos, obras e congestionamentos.

A manutenção preventiva deve ser encarada como um hábito contínuo. Revisões periódicas, documentação em dia e cuidados gerais prolongam a vida útil do veículo e reduzem impactos ambientais, já que automóveis bem conservados emitem menos poluentes.

Viajar de carro segue sendo uma das formas preferidas de celebrar o fim de ano no Brasil. Com planejamento e atenção, é possível aproveitar cada quilômetro com segurança e conforto — garantindo que as lembranças das férias sejam positivas, e não marcadas por imprevistos na estrada.

Rio inicia fiscalização de manobras perigosas de entregadores por aplicativo

A Prefeitura do Rio implementou o Programa de Monitoramento de Direção Segura de Condutores, que fiscalizará mototaxistas e entregadores por aplicativo. A ação será conduzida pela CET-Rio.

O programa exige que os condutores tenham certidão negativa das varas criminais e veículos licenciados. Serão monitorados comportamentos de risco como excesso de velocidade (acima de 10% do limite), manobras perigosas, mudanças bruscas de faixa e circulação na contramão ou em áreas de pedestres e ciclistas.

O sistema cria um histórico de comportamento com avaliação permanente, mínimo de 60% das



corridas sem infrações e pontuação baseada nos últimos 30 dias.

As penalidades incluem cursos de conscientização, restrições temporárias de acesso às plataformas

(5, 10 ou 30 dias) e descadastramento em caso de reincidência. A comunicação das regras será feita aos condutores com antecedência mínima de 45 dias.

A empresa 99 é, até o momento, a única plataforma que aderiu ao decreto municipal.

A prefeitura também inaugurou a primeira base de apoio para entregadores, instalada sob o viaduto Pedro Álvares Cabral, em Botafogo, com estrutura de descanso, banheiro, micro-ondas, bebedouro e pontos de recarga. É a primeira de 12 previstas, com novas unidades em locais como Maracanã, Barra da Tijuca, Campo Grande, Madureira e São Cristóvão.

Representantes da categoria destacaram a importância dos pontos de apoio e das medidas de segurança para reduzir acidentes e melhorar as condições de trabalho.



A cada minuto, um motorista se envolve em briga no trânsito de BH

Um estudo do projeto Doutor No Trânsito, realizado em Belo Horizonte, revelou que 45% dos motoristas afirmam já ter se envolvido em brigas, discussões ou manifestações de raiva no trânsito no último ano. Considerando o universo de 1,6 milhão de condutores na capital, isso representa mais de 720 mil episódios de conflito - cerca de uma discussão por minuto.

A pesquisa ouviu mil motoristas nos dias 29 e 30 de outubro e evidenciou um cenário crescente de tensão emocional. Entre os fatores que alimentam a irritabilidade nas vias estão a falta de gestão de tráfego, sinalização deficiente, aumento do número de motocicletas e ausência de planejamento para veículos de grande porte.

Condições como ansiedade, de-

pressão, raiva, além de transtornos como TDAH e problemas relacionados ao uso de álcool e drogas, também elevam o risco de comportamentos agressivos ao volante, afetando julgamento, autocontrole e tempo de reação.

Os especialistas destacam a necessidade de políticas públicas voltadas à saúde mental no trânsito, aliadas a melhorias estruturais, como gestão inteligente do tráfego, otimização de semáforos, identificação de pontos críticos e atuação presente de agentes de trânsito.

O estudo reforça que o comportamento no trânsito reflete o estado emocional da sociedade e que pacificar as vias exige ações públicas consistentes e maior consciência individual dos motoristas.

Concessionárias de São Paulo divulgam mensagem de recuperação do alcoolismo

No Brasil, quase 12% da população adulta apresenta critérios diagnósticos para alcoolismo. No entanto, apenas 1,9% dos alcoólicos buscaram tratamento para parar de beber no último ano (2023). Para chamar a atenção para o tema e incentivar a procura por ajuda, 21 concessionárias de rodovias do estado de São Paulo participam de uma ação fruto da cooperação entre Alcoólicos Anônimos (A.A.) e a Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP).

A iniciativa prevê a exibição de mensagens de esperança e recuperação de A.A., como “Problemas com álcool? Busque o A.A. aa.org.br”, “Evite o primeiro gole hoje! Procure o A.A. aa.org.br” e “Alcoolismo

é uma doença. Fale com o A.A. aa.org.br”.

A divulgação das frases será feita em cerca de 370 painéis eletrônicos das rodovias, em duas datas por mês (10 e 26/10, 14 e 23/11 e 23 e 30/12). Para Alcoólicos Anônimos, essa cooperação é fundamental para que milhares de pessoas em sofrimento possam ter acesso a informações sobre a irmandade e conheçam a ajuda mútua disponível em seus grupos.

“Trata-se de uma contribuição valiosa que reforça nosso propósito primordial: levar a mensagem de esperança a quem ainda sofre com o alcoolismo”, afirma o coordenador do Comitê de Informação ao Público de A.A..



CARTAS



ALGORITMO

O artigo do Dr. Jos\le Roberto me fez refletir sobre como estamos entregando cada vez mais decisões importantes às máquinas, especialmente no trânsito, onde cada gesto humano ainda faz toda a diferença. É impossível não pensar que, por mais avançada que seja a inteligência artificial, ela nunca vai entender a hesitação de um pedestre ou a responsabilidade de quem conduz um veículo. A tecnologia pode ajudar muito, claro, mas o artigo lembra uma verdade que me toca: sem consciência, sensibilidade e ética, nenhum algoritmo será capaz de melhorar a convivência nas ruas

Samuel Freitas – São Paulo/SP

CARGA HORÁRIA

Trabalhar sobre duas rodas é carregar nas costas um peso que muita gente nem imagina. São horas de tensão, barulho, vibração, riscos constantes e uma rotina que exige do corpo e da mente muito mais do que deveria. Não é apenas cansar - é ultrapassar limites que adoecem, que tiram o foco e aumentam o perigo nas ruas.

João Schmidt – Joinville/SC

FIANÇA

O PL 826/25 acerta ao proibir fiança para condutores que causam lesões graves ou morte no trânsito. Quem dirige alcoolizado, participa de rachas ou adota condutas perigosas assume conscientemente o risco de matar - e não pode responder como se fosse um deslize menor. A medida reforça a responsabilidade penal e combate a impunidade. É um avanço necessário para proteger vidas.

Edna Peixoto – Brasília/DF

DUAS RODAS

Dói ler esses números e saber que tanta vida se perde por falta de formação adequada, estrutura e cuidado. A moto virou saída para muitos trabalhadores, mas o país não acompanhou com educação, fiscalização e vias seguras. Enquanto tratarmos esses acidentes como algo “normal”, continuaremos perdendo jovens, pais e mães que só querem chegar em casa no fim do dia.

Selma Torres – Campo Grande/MS

ÓBVIO

É impossível ler esse texto sem sentir uma mistura de indignação e cansaço. Porque tudo o que o estudo aponta - acostamento, iluminação, sinalização, planejamento - é o básico, o mínimo que qualquer estrada deveria oferecer. A gente sabe disso desde sempre, mas o país segue tratando mortes no trânsito como se fossem destino, e não resultado de escolhas. O mais triste é perceber que conhecimento não falta; o que falta é vontade de agir. Enquanto isso, seguimos perdendo vidas por causa do óbvio que ninguém resolve.

Nicolas Sarte – Rio de Janeiro/RJ

BEXIGA CHEIA

A reportagem da última edição reforça um alerta pouco discutido, mas importante: viajar com a bexiga cheia aumenta, sim, o risco de lesões graves em caso de acidente. Embora raro, o rompimento da bexiga pode ser fatal e muitas vezes passa despercebido no primeiro atendimento. É um lembrete simples, mas eficaz - esvaziar a bexiga antes de dirigir e usar corretamente o cinto de segurança são atitudes que podem salvar vidas.

Karoline França – Porto Alegre -RS

ABSURDO

A proposta da Senatran pode até soar moderna, mas elimina justamente o que mais protege vidas: a formação adequada e o controle público. Extinguir Detrans e transferir todo o processo para aplicativos fragiliza a fiscalização, facilita fraudes e coloca condutores sem preparo nas ruas. Em um país com milhares de mortes no trânsito, flexibilizar a habilitação não é avanço - é um risco grave à segurança viária.

Juliano Miranda – Curitiba/PR

SAÚDE EMOCIONAL

A crise emocional que atravessa o país também se reflete no trânsito, onde estresse, ansiedade e raiva se transformam em risco real. O estudo do ONSV mostra que dirigir sob tensão compromete decisões e alimenta conflitos, muitas vezes com desfechos trágicos. Investir em educação emocional é urgente: não basta conhecer as leis, é preciso aprender a controlar as emoções. Cuidar da saúde mental é, também, uma forma direta de salvar vidas nas ruas.

Wellington Lima – Cuiabá/MT

FISCALIZAÇÃO

A explosão de acidentes em Florianópolis mostra o óbvio que muitos insistem em ignorar: sem fiscalização, não há segurança. A ausência de radares e agentes abriu espaço para a imprudência, e o resultado está nas estatísticas - e nas tragédias humanas que elas escondem. Investir em controle de velocidade e infraestrutura não é “indústria da multa”, é política pública que salva vidas e alivia o SUS.

Fabício Batista – Florianópolis/SC

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 222. Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação intermitente dos veículos de polícia, de socorro de incêndio e salvamento, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados: (Redação dada pela Lei nº 14.440, de 2022)

Infração - média;

Penalidade - multa.

Entidade internacional alerta para risco de retrocesso na formação de condutores no Brasil

A discussão sobre a possível flexibilização do processo de formação de condutores no Brasil ganhou força após a manifestação formal da Associação Iberoamericana de Centros de Educação e Formação em Segurança Viária (AICEFOV). Em ofício encaminhado ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva, a entidade expressou preocupação técnica com o projeto de resolução do Ministério dos Transportes, atualmente em análise após consulta pública encerrada em 2 de novembro, que pretende alterar de forma profunda o modelo de obtenção da CNH.

A AICEFOV, que reúne 13 países ibero-americanos e representa instituições de referência em educação para o trânsito, considera o Brasil uma das legislações mais sólidas e equilibradas do mundo no campo da formação de condutores. Por isso, segundo a associação, a proposta apresentada pode significar um retrocesso, afastando o país das melhores práticas internacionais e abrindo espaço para distorções capazes de comprometer a segurança viária.

Ponto mais sensível: o instrutor autônomo

O principal ponto de preocupação é a possibilidade de atuação do instrutor autônomo sem mecanismos robustos de controle, padronização e supervisão. Para a AICEFOV, permitir que profissionais atuem fora do ambiente institucional dos Centros



de Formação de Condutores (CFCs) compromete garantias essenciais, como:

- qualidade mínima do ensino;
- padronização pedagógica;
- progressão estruturada entre teoria, prática e avaliação;
- responsabilidade técnica e supervisão adequada.

A entidade reforça que mudanças devem preservar a espinha dorsal do processo formativo e não podem ser confundidas com “modernização” se representam, na prática, desmonte de um sistema reconhecido internacionalmente.

O ofício também alerta para riscos diretos à segurança viária. Segundo a associação, o Brasil ainda registra índices preocupantes de mortes no trânsito,

e qualquer flexibilização deve ser tratada com extrema cautela. Reduzir exigências sem oferecer mecanismos equivalentes de supervisão pode ampliar riscos e comprometer a eficácia do processo formativo.

Outro ponto crítico é a possibilidade de criar desigualdades regulatórias entre estados. Sem padronização nacional, cada unidade da federação poderia interpretar e aplicar as normas de maneira diferente, resultando em insegurança jurídica e dificultando o controle de qualidade e o acompanhamento estatístico.

O documento destaca que a legislação brasileira é referência internacional por equilibrar educação, engenharia e fiscalização. Esse reconhecimento reforça que as mudanças propostas não podem ignorar décadas de avanços e consolidação técnica no sistema de formação de condutores.

Por fim, a entidade recomenda debate amplo com especialistas, entidades, academia e representantes dos CFCs; planejamento cuidadoso com prazos realistas; e implementação uniforme e segura, respeitando especificidades regionais sem perder os padrões nacionais.

Enquanto o Ministério dos Transportes avalia as contribuições da consulta pública, cresce a expectativa sobre qual caminho o governo adotará e se ele estará alinhado às evidências técnicas e às melhores práticas consolidadas ao longo de décadas.

ESPAÇO LIVRE

*ADALGISA LOPES



DIA MUNDIAL EM MEMÓRIA DAS VÍTIMAS DE TRÂNSITO: POR TRÁS DOS NÚMEROS, A DOR QUE NÃO SE VÊ

Um milhão, cento e dezenove mil. Guarde este número. Ele representa o total de vidas que o trânsito rodoviário ceifa ao redor do mundo a cada ano, segundo a ONU. Frio, impessoal e tão vasto que mal conseguimos dimensionar, este número perdeu sua capacidade de nos chocar. Morrer no trânsito tornou-se banal, uma nota de rodapé nos noticiários, um risco calculado e aceito em nosso cotidiano.

Mas por que, então, insistimos em ter um Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito? Insistimos porque é nosso dever lembrar que não estamos falando de estatística, mas de humanidade. Por trás de cada dígito, existe um rosto, uma história, uma cadeira que ficará para sempre vazia à mesa de jantar. Cada “unidade” dessa estatística era o amor da vida de alguém, o pai que ensinava a andar de bicicleta, a filha que sonhava em ser professora, o amigo cuja risada jamais será ouvida novamente.

Insistimos para expor a verdade inconveniente: o trânsito é um dos ambientes mais violentos que

frequentamos. Ele mata mais que muitas guerras, mas não vemos seus responsáveis como criminosos. E quem são os algozes? Na maioria das vezes, somos nós. Eu, você. Pessoas comuns que, por um instante, julgam que uma olhada no celular, um quilômetro a mais no velocímetro ou aquela dose “inofensiva” de álcool não farão diferença. A diferença é a vida de alguém.

É preciso lembrar que essa violência não é democrática.

Ela atinge com mais força os mais frágeis. Pedestres, ciclistas, motociclistas. Atinge os que não podem comprar um carro com seis airbags e freios de última geração. Atinge, de forma brutal, nossos jovens: a maioria esmagadora das vítimas são homens entre 18 e 27 anos, futuros interrompidos no auge de sua potência.

Quando um acidente acontece, a vida não segue em frente para todos. Para a família que fica, o tempo congela. Pais enterram filhos, vivenciando a dor mais antinatural que existe. Filhos crescem com um vazio no lugar de um abraço. A estru-

ra emocional e financeira de uma família inteira desmorona, e essa ferida, ao contrário do que se diz, nunca cicatriza por completo.

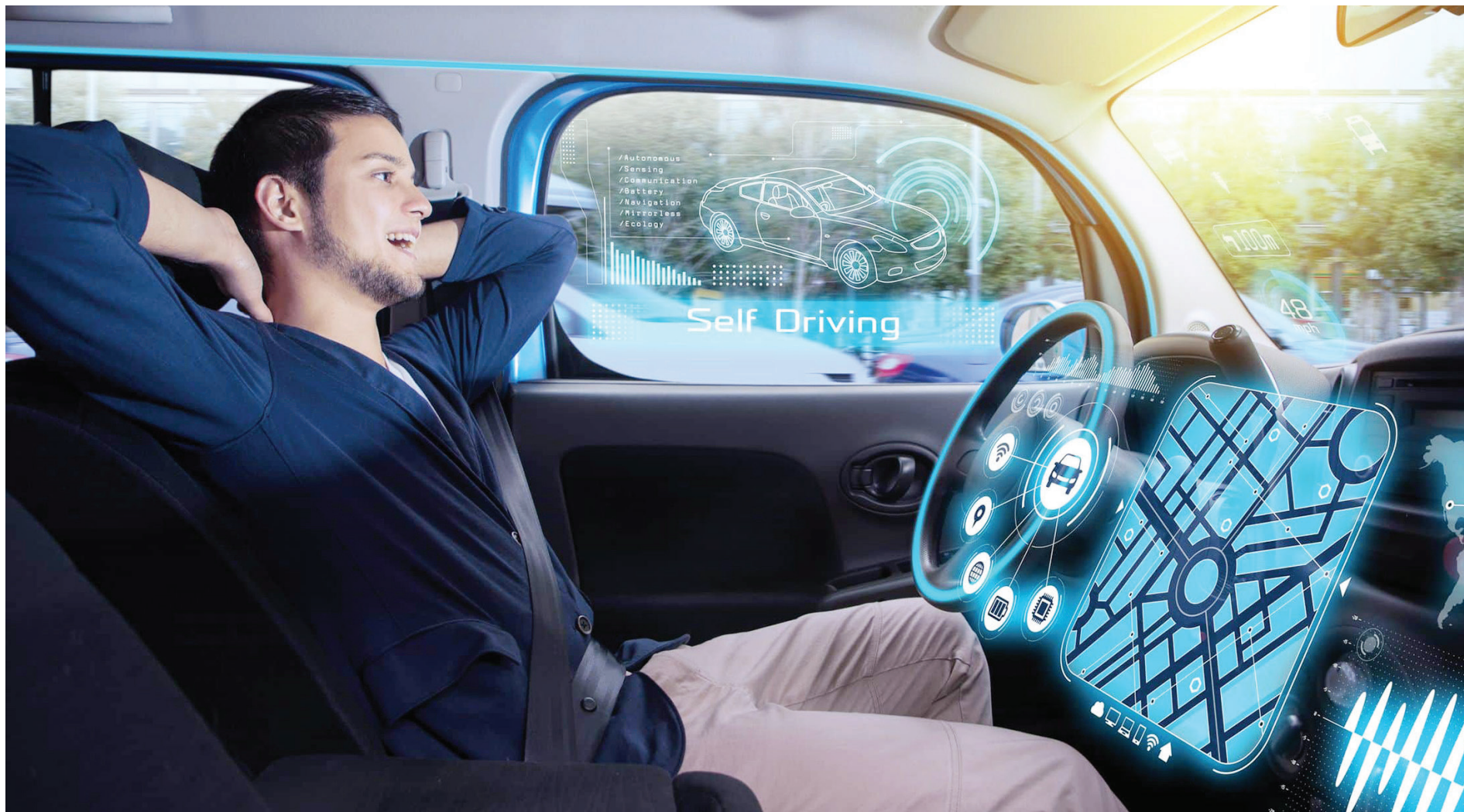
Por isso, este dia não é apenas sobre saudade. É sobre cobrança. Sobre a urgência de exigir políticas de segurança viária que protejam vidas, e não apenas facilitem o fluxo de veículos. É sobre a necessidade de plantar a semente da educação para o trânsito desde a mais tenra idade, para que a empatia ao volante seja um reflexo, não uma opção.

Acima de tudo, este dia existe para nos arrancar da letargia.

Para que olhemos para o número “1,119 milhão” e, em vez de indiferença, sintamos indignação. Que esta data nos sirva não apenas para o luto, mas para a determinação e a fúria. A determinação que gera mudança. E a fúria que nos fará, finalmente, escolher a vida todos os dias.

* Adalgisa Lopes é psicóloga de Trânsito e presidente da Associação de Clínicas de Trânsito de Minas Gerais (ACTRANS-MG).

TECNOLOGIA E TRÂNSITO: estamos preparados para os carros autônomos?



O avanço dos carros autônomos levanta expectativas e desafios em todo o mundo - e no Brasil não é diferente. A promessa de segurança, eficiência no trânsito e menos acidentes soa atraente, mas, para se tornar realidade, é preciso vencer barreiras regulatórias, técnicas, culturais e de infraestrutura. Neste momento, o país caminha, mas ainda está distante de um cenário plenamente autônomo.

O que são carros autônomos: níveis de automação

A classificação da SAE International divide os veículos em seis níveis (0 a 5):

- **Nível 0:** sem automação.
- **Nível 1:** assistência simples, como controle de cruzeiro ou alerta de faixa.
- **Nível 2:** automação parcial — direção e frenagem/velocidade podem ser controladas pelo sistema, mas o motorista deve intervir a qualquer momento.
- **Nível 3:** automação condicional — o sistema executa mais tarefas, mas exige retomada do condutor em certas situações.
- **Nível 4:** alta automação em condições específicas.
- **Nível 5:** automação total, dispensando motorista.

Atualmente, os veículos disponíveis comercialmente chegam, em geral, até o nível 2. Modelos em nível 5 ainda não existem para uso amplo.

Panorama mundial

Alguns países têm se destacado:

- **União Europeia:** forte investimento em pesquisa, mas com desafios regulatórios.
- **Japão:** testes urbanos com alta integração de sensores e conectividade.
- **China:** grande avanço prático, incluindo robotaxis e zonas de testes em diversas cidades.

Situação no Brasil

No país, ainda não há veículos de nível 4 ou 5 em operação comercial. O que existe hoje são tecnologias de assistência ao motorista (níveis 1 e 2).

No campo regulatório, há lacunas importantes:

- Ausência de legislação específica para automação avançada.
- Poucos testes e projetos-piloto, restritos a ambientes controlados.
- Desafios de infraestrutura, como sinalização adequada, mapeamento de alta precisão, conectividade estável e comunicação inteligente entre veículos e vias.

Impactos para motoristas e segurança viária

A automação pode trazer benefícios, mas também exige adaptações:

- **Menos falhas humanas,** uma das principais causas de acidentes.
- **Definição de responsabilidades** em caso de erros dos sistemas.
- **Educação do motorista,** que precisa entender limites e modos de intervenção.
- **Normas claras e fiscalização,** garantindo segurança e confiabilidade.

Empresas, testes e iniciativas internacionais

Alguns exemplos mostram o ritmo global:

- **Waymo (EUA):** robotaxis operando em áreas específicas.
- **Baidu (China):** testes autorizados em regiões urbanas com veículos altamente automatizados.

Estamos prontos?

Ainda não totalmente. O Brasil precisa:

- Evoluir a legislação sobre veículos autônomos.
- Consolidar infraestrutura técnica robusta.
- Capacitar motoristas e usuários para conviver com nível elevado de automação.
- Realizar testes amplos e monitorados para validar a segurança dos sistemas.