

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Um país em luto  
*Palavra do Presidente*  
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



O desafio de humanizar  
o trânsito  
Página 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



O prazer da  
Velocidade  
PÁGINA 7

**SC não vai cobrar  
taxa do Governo  
Federal que  
resultaria no  
aumento do IPVA**

PÁGINA 8

# O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - OUTUBRO DE 2024 - ANO 16 - Nº 178

## Iluminação cênica na Ponte Hercílio Luz



*O governador de Santa Catarina, Jorginho Mello, e o prefeito da capital, Topázio Neto, acompanharam no último dia 22 de outubro, o novo teste da iluminação cênica da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis. O projeto conta com um investimento de R\$ 9 milhões e traz um espetáculo visual com combinações de luzes e cores. (Página 9)*

**Atropelamentos de ciclistas  
disparam mais de 400% em  
Florianópolis em um ano**

PÁGINA 16

**IA do Detran/SC resolve  
72% dos atendimentos  
na primeira semana**

PÁGINA 8

**Aplicativo de celular  
transforma relação dos  
brasileiros com o trânsito**

PÁGINA 4

**KOERICH**  
Gente Boa. Gente Nossa.

**USE O CINTO DE SEGURANÇA.**



CIRCULAÇÃO  
EXCLUSIVA DE  
BICICLETAS



PROIBIDO  
ESTACIONAR



PROIBIDO  
TRÂNSITO DE  
PEDESTRES

## EDITORIAL

## Desacelere!

Você sabia que mais de 3 mil motoristas são multados a cada hora no Brasil por excesso de velocidade? Pois é! Mais uma estatística alarmante que revela o quanto o comportamento de risco está presente no trânsito do país. Somente em julho de 2024, segundo o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), 2.806.699 condutores foram flagrados ultrapassando os limites de velocidade, uma média de mais de 3.770 multas por hora. Esses números impressionam, mas o que está em jogo vai muito além da simples aplicação de multas.

Embora a penalização financeira seja a consequência imediata para quem excede o limite de velocidade, talvez seja a menor das preocupações. A alta velocidade é um fator determinante para sinistros graves, e, conforme dados da Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS/OMS), ela está diretamente ligada a um terço das mortes no trânsito em países de alta renda e a metade das mortes em países de baixa e média renda. A física que rege o comportamento dos veículos em movimento é implacável: quanto maior a velocidade, maior a energia envolvida em uma colisão, e mais severas são as consequências para os corpos humanos, que não foram feitos para

desacelerações bruscas.

A OPAS é clara ao apontar que qualquer aumento na velocidade média está relacionado não só à maior probabilidade de acidentes, mas também à gravidade das lesões resultantes. Ainda assim, muitos condutores continuam a encarar a velocidade como algo inofensivo, como se o simples ato de pisar no acelerador fosse uma demonstração de habilidade ao volante, e não um risco que coloca vidas em perigo.

A relação entre velocidade e segurança é praticamente inexistente. A aceleração e desaceleração de um veículo devem ocorrer de forma gradual, uma vez que nosso corpo não suporta impactos repentinos. Numa colisão em alta velocidade, os órgãos internos continuam a se mover, mesmo quando o carro para abruptamente, resultando em lesões graves ou fatais. A física, nesse caso, nos explica o que o bom senso deveria antecipar: quando há pressa e irresponsabilidade ao volante, a biologia humana paga o preço.

Apesar de os veículos modernos serem projetados para atingir altas velocidades, mecanismos de controle, como os radares, foram implementados para tentar conter esse comportamento. No entanto, o há-

bito de reduzir a velocidade apenas ao se aproximar de um radar mostra como muitos motoristas veem a fiscalização como um obstáculo a ser contornado, em vez de um alerta para preservar a vida. Essa mentalidade revela uma distorção na compreensão da real função dos limites de velocidade: garantir que todos cheguem com segurança ao seu destino.

Além da fiscalização, há outro fator essencial que precisa ser fortalecido: a educação no trânsito. Não se trata apenas de aprender as regras, mas de desenvolver uma consciência real do risco. A educação pode ser a chave para despertar o senso de responsabilidade dos motoristas, não apenas por si mesmos, mas também por aqueles que compartilham as vias com eles. Ao perceber que a pressa e a imprudência no trânsito podem custar vidas, talvez os condutores se sintam mais inclinados a desacelerar.

Portanto, fica o apelo: desacelere. Afinal, não há bem maior que a vida. E é ela que está em jogo cada vez que um motorista decide ignorar o limite de velocidade. A mudança desse comportamento é urgente e essencial para reduzir o número de vítimas no trânsito e tornar nossas ruas e rodovias mais seguras para todos.

## NOTAS E FLAGRANTES

## CANCELAMENTO

Uma operação do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran-SP) resultou no cancelamento de 74 registros de empresas que utilizavam o nome "Detran" em suas denominações, o que poderia sugerir um falso vínculo com o órgão. A varredura foi realizada após uma denúncia da Controladoria Geral do Estado (CGE) e revelou que essas empresas desrespeitavam a legislação que proíbe o uso de siglas ou termos da administração pública em nomes empresariais. Há suspeitas de que algumas dessas empresas usavam o nome "Detran" para aplicar golpes.



Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



## FLAGRANTE

Um homem de 44 anos foi flagrado dirigindo um Maserati sem placa em alta velocidade com a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) suspensa na BR-101, na altura de Itajaí, Litoral Norte de Santa Catarina, no dia 29 de setembro. Ainda conforme informações da PRE, o homem estaria com a carteira de motorista suspensa até março de 2025 por ter sido flagrado dirigindo embriagado. O homem foi levado à Delegacia de Polícia de Itajaí para responder pelos crimes de adulterar sinal de veículo automotor e violar a suspensão de dirigir.



## 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](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

## DIRETORIA EXECUTIVA:

## Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

## Diretores:

Alaor Francisco Tissot  
Sergio Carlos Boabaid  
Jorge Castro Reis Filho  
Francisco José Mattos Mibielli

## Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

## Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

## Jornalista Responsável e diagramador:

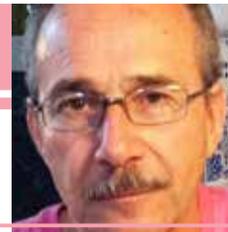
Rogério Junkes  
Registro Profissional nº 775 - DRT

## Redatora:

Ellen Bruehmueller  
Registro Profissional nº 139/MS - DRT

## Distribuição: Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.



## Um país em luto

Uma tragédia abalou o país no último dia 20 de outubro. A van que transportava uma equipe de remo do projeto social “Remar para o Futuro”, de Pelotas, Rio Grande do Sul, foi atingida por um caminhão, provavelmente, sem freio, na BR-376, na serra de Guaratuba, Paraná, ceifando a vida de nove pessoas. Eram jovens atletas, com idades entre 15 e 20 anos, que retornavam de uma competição em São Paulo, onde haviam conquistado sete medalhas no Campeonato Brasileiro Unificado. A esperança e o futuro que carregavam em seus corações foram interrompidos de forma trágica.

Segundo a Polícia Rodoviária Federal, o acidente foi causado quando uma carreta, carregando um contêiner, atingiu a traseira da van, que, em seguida, bateu em outro veículo, rodou na pista e foi arrastada para fora da estrada. A rodovia ficou interditada por 15 horas, e o cenário que restou após o impacto era de total devastação: destroços, pneus espalhados e a carcaça irreconhecível da van.

Entre as vítimas, estavam o motorista, o coordenador da equipe e os jovens atletas. Apenas um adolescente de 17 anos sobreviveu, um milagre em meio ao caos. As causas exatas do acidente ainda estão sob investigação, com indícios preliminares apontando para uma possível falha nos freios do caminhão ou excesso de velocidade. A perícia técnica será crucial para determinar as responsabilidades

e o que, de fato, levou a essa tragédia.

Entretanto, independente do resultado do laudo, o que permanece é a dor. A dor das famílias que perderam seus filhos, irmãos, amigos. A dor de toda uma comunidade, que vê seus sonhos e conquistas serem destruídos em um instante. O Brasil chorou essa perda, pois todos se colocam no lugar dos familiares: poderia ser meu filho, meu neto, meu amigo.

O que está acontecendo nas nossas estradas? Precisamos de uma reflexão urgente sobre as condições de nossas rodovias, a manutenção dos veículos que nelas trafegam e, principalmente, a responsabilidade de cada um de nós no trânsito. As perdas que lamentamos hoje não são apenas números; são histórias interrompidas, são famílias destruídas. Faltam infraestrutura adequada, manutenção rigorosa e, acima de tudo, consciência. Até quando vamos continuar perdendo vidas por falhas que podem ser corrigidas?

Hoje, nosso pensamento vai para as famílias das vítimas, que enfrentam a dor indescritível de perder seus entes queridos. Que possamos, ao menos, encontrar formas de impedir que tragédias como essa continuem a marcar nossa história. O que podemos fazer para que não se repita? Que o luto se converta em ações concretas, em mudanças que tragam mais segurança para todos nós. Essa é a verdadeira homenagem que devemos a essas vidas que se foram tão cedo.

### 100% ELÉTRICO

O primeiro ônibus 100% elétrico de Florianópolis entrou em operação no último dia 24 de outubro. O veículo faz parte de um projeto-piloto e será utilizado em diferentes linhas da cidade. Motoristas do Consórcio Fênix passaram por treinamento para operá-lo. De acordo com o prefeito Topázio Neto, além de menos poluentes, esses veículos são silenciosos e também vão economizar combustível. A longo prazo, com a ampliação da frota, irão diminuir o custo do sistema.



### MODELOS

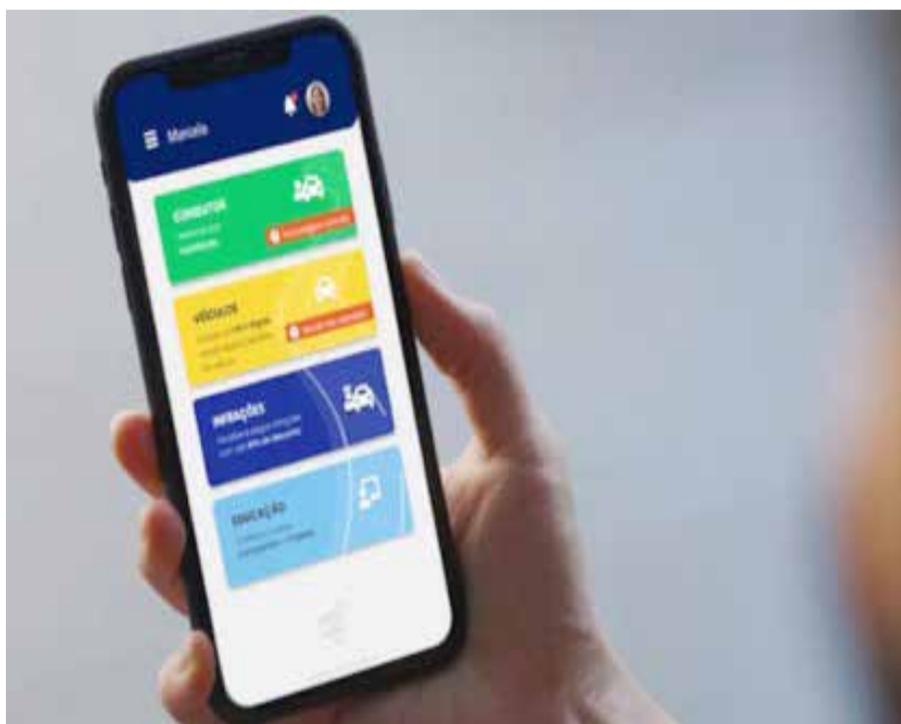
O ônibus 100% elétrico que vai circular na capital é um Azure A12 BR, fabricado pela TEVX Higer, uma das maiores montadoras de ônibus elétricos do mundo. Com capacidade para 76 passageiros, o veículo possui bateria de 385 kWh, recarregável em até 3 horas, freios regenerativos que aumentam a eficiência energética e autonomia de 300 quilômetros. Além de ser mais sustentável e silencioso, o ônibus oferece maior conforto, com ar-condicionado ecológico, tomadas USB e Wi-Fi.

# Como um aplicativo de celular transformou a relação dos brasileiros com o trânsito?

Quando o aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT) foi lançado, há exatos sete anos, rapidamente se tornou uma revolução no dia a dia dos motoristas brasileiros. A inovação trouxe a CNH, e outros documentos obrigatórios, para a tela do celular, simplificando a rotina de milhões de condutores e liderando o caminho da identificação digital no país.

Hoje, a CDT vai além da simples digitalização de documentos, oferecendo serviços como a indicação do real infrator, desconto de até 40% no pagamento de multas, venda digital de veículos, avisos de recall e muitos outros. Com esse conjunto de funcionalidades, ela conquistou sucesso de público e crítica, tornando-se uma tecnologia multipremiada e amplamente elogiada pelos seus usuários.

Para se ter uma ideia da importância da CDT no cotidiano da população, basta saber que o aplicativo acumulou, apenas nestes últimos 12 meses, mais de 6,9 bilhões de acessos. Isso representa uma média de quase 120 acessos para cada um dos atuais 58 milhões de usuários do app, ou 10 usos mensais da solução.



Entre os serviços oferecidos, destacam-se a emissão de CNH digital, com 47,7 milhões de habilitações em uso no momento; as 307 mil credenciais de estacionamento eletrônico atualmente válidas, e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV) eletrônico, que conta com mais de 39 milhões de documentos emitidos. Além disso, a plataforma já possibilitou mais de 923 mil vendas digitais de veículos

e mais de 88 milhões de notificações via Sistema de Notificação Eletrônica (SNE).

As notificações eletrônicas de multa via SNE, inclusive, configuram um dos grandes benefícios da CDT, pois oferecem descontos de até 40% no valor das multas, além da possibilidade da indicação simples e rápida do real infrator, caso uma determinada infração tenha sido cometida por um terceiro que não o dono do veículo.

## Reconhecimento

Mais importante do que os indicadores de uso, a opinião dos usuários é o que realmente conta para saber se uma tecnologia tem impacto positivo na vida das pessoas. E a CDT passa com louvor nesse quesito, sendo um dos aplicativos mais bem avaliados nas lojas de apps, com 4,9 estrelas tanto na plataforma Android quanto na iOS.

Para o secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, a maior prova do sucesso da CDT é sua adesão em massa pelo motorista brasileiro.

“As pessoas que usam a CDT no celular já praticamente abandonaram o documento físico. Ela tem uma série de serviços importantes e nossa ideia é aprimorar isso e sempre incluir novos serviços”, indica.

De acordo com ele, a Senatran tem uma lista de novidades que terão lançamento em breve. “Esse ano, o aplicativo vai ficar ainda mais robusto. Um exemplo é o serviço de obtenção de segunda via de CNH, que vamos inserir na CDT, em coparticipação com os órgãos estaduais, para facilitar a vida do cidadão”, anuncia.

## Nova lei cria a Semana Nacional de Prevenção a Acidentes com Motociclistas

Foi publicada no dia 18 de outubro, no Diário Oficial da União, a Lei 15.006/24, que cria a Semana Nacional de Prevenção a Acidentes com Motociclistas e institui o Dia Nacional do Motociclista. A nova lei já está em vigor e altera o Código de Trânsito Brasileiro.

Conforme a norma, a Semana Nacional de Prevenção a Acidentes com Motociclistas, acontecerá anualmente, na semana que compreender o dia 27 do mês de julho, o qual se institui o Dia Nacional do Motociclista.

### ESTATÍSTICAS

De acordo com o Projeto de Lei que deu origem a nova legislação, os índices de morte no trânsito envolvendo motociclistas aumentam de forma assustadora. Os dados

preliminares de mortes no trânsito brasileiro em 2023, divulgados pelo Ministério da Saúde, mostram que morreram 33.743 pessoas em decorrência do trânsito brasileiro.

Os números confirmam o que órgãos de trânsito bem como a mídia em geral relatam. Os números estão sendo puxados para cima devido ao constante aumento de mortes de motociclistas no Brasil. Foram 12.870 mortes nessa condição em 2023, um número preliminar maior que o consolidado do ano anterior, quando houve o registro de 12.058 mortes. E a faixa etária mais atingida está entre 20 e 29 anos.

### JUSTIFICATIVA

A lei cria a Semana Nacional de Prevenção de Acidentes com Motociclistas com o objetivo de



conscientizar a sociedade brasileira sobre o grave problema dos sinistros envolvendo esse usuário do trânsito. Além disso, obriga as instituições nacionais a debater o assunto. A intenção é contribuir para diminuir essa modalidade de violência urbana.

Entre os inúmeros temas que poderão ser objeto de discussão

durante essa semana, destacam-se o incentivo à observância das regras constantes do Código de Trânsito, alternativas legislativas para melhoria da segurança dos motociclistas, conscientização dos motoristas e motociclistas sobre a convivência no trânsito, entre outros.



## O DESAFIO DE HUMANIZAR O TRÂNSITO

A segurança no trânsito, especialmente em um país como o Brasil, é um tema que exige uma abordagem inovadora e profunda, longe dos clichês que tantas vezes envolvem essa discussão. Quando falamos de trânsito, estamos tratando da interseção de múltiplas facetas do ser humano. Não existe uma separação clara entre o motorista, o pai, o cidadão ou o profissional. Cada um desses papéis está entrelaçado na forma como nos comportamos ao volante ou como nos movemos pelas cidades, seja como pedestres, motociclistas, ciclistas ou motoristas. Esse ponto, muitas vezes ignorado, é essencial para compreendermos o trânsito como um reflexo das sociedades e suas dinâmicas de respeito, empatia e responsabilidade.

Nos Estados Unidos, na Europa e no Japão, encontramos exemplos que podem oferecer ao Brasil não apenas modelos a serem replicados, mas lições que vão além da engenharia de trânsito ou das campanhas educativas. Nessas regiões, as medidas para promover a segurança no trânsito envolvem mais do que apenas a implementação de leis rígidas. Elas se baseiam na construção de uma cultura de respeito mútuo entre cidadãos. No Japão, por exemplo, há um forte senso de coletividade, onde cada indivíduo entende que suas ações afetam os demais, seja nas estradas, no transporte público ou nas calçadas. O pedestre, o motociclista, o ciclista e o motorista compartilham um espaço comum, e a atenção ao outro é natural e cotidiana.

Já na Europa, em países como Suécia e Holanda, políticas como o “Visão Zero” (zero mortes no trânsito) mostram como a segurança viária pode ser uma prioridade nacional. Essas nações incorporaram o conceito de que nenhuma fatalidade no trânsito é aceitável, e isso envolve uma combinação de medidas preventivas, como infraestrutura adequada, educação continuada e rigor na aplicação das leis. O diferencial é que essas iniciativas não são vistas apenas como responsabilidades do Estado, mas como parte de um pacto social, onde o respeito no trânsito reflete o respeito à vida em comunidade.

Nos Estados Unidos, embora haja grandes variações entre os estados, o uso intensivo de tecnologia tem sido uma ferramenta poderosa para aumentar a segurança no trânsito. Veículos inteligentes, campanhas de conscientização e uma forte presença policial nas vias, são apenas alguns dos elementos que contribuem para a redução de acidentes. No entanto, mesmo lá, a chave para o sucesso

reside em um fator humano: o compromisso das pessoas em respeitar as regras e, mais importante, em respeitar umas às outras.

Aqui no Brasil, as leis de trânsito são amplas e detalhadas, mas a anomia — o enfraquecimento das normas e do controle social — prevalece, levando a um ciclo de impunidade que perpetua o caos nas ruas. As infrações são comuns, e a fiscalização, muitas vezes, se torna ineficaz diante da magnitude dos problemas. Não é raro ouvirmos que as leis existem, mas não são respeitadas nem cobradas, e isso cria um ambiente onde o desrespeito se enraíza. Um trânsito mais seguro não depende apenas de multas mais severas ou de campanhas pontuais. Ele exige uma mudança na forma como nos enxergamos uns aos outros enquanto cidadãos.

A mudança no Brasil pode, sim, vir de uma nova abordagem, que não se limite à simples punição ou à educação imposta. Precisamos construir uma nova mentalidade, onde pedestres, condutores e governantes compreendam que estão inseridos em uma dinâmica que envolve cooperação e cuidado com o próximo. A sociedade precisa ser convencida de que o trânsito não é um campo de batalha, onde a lei do mais forte prevalece, mas um espaço de convivência, onde cada vida importa.

Para interromper a guerra no trânsito brasileiro, talvez a maior inovação que podemos buscar seja a humanização desse espaço. Devemos olhar para além da legislação e da infraestrutura, por mais essenciais que sejam. Precisamos de uma transformação cultural, que reconheça o valor da vida de cada pessoa nas ruas. Isso só será possível com o engajamento de todos — motoristas que se enxergam como pais, filhos e profissionais, e não apenas como indivíduos em um veículo. E governantes que vejam na segurança viária uma prioridade tão importante quanto a saúde ou a educação.

A inspiração está diante de nós, nos exemplos do Japão, Europa e Estados Unidos. Eles nos mostram que uma sociedade que se respeita é uma sociedade que respeita o trânsito.

\* *Jornalista, Mtb 0083569 / SP/BR*, Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, 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, ex-Conselheiro do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATRAN, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

# Contran aprova pedágio free flow e estabelece novas regras

As tradicionais praças de pedágio tendem a ficar cada vez mais apenas na lembrança. O sistema de livre passagem (free flow), também chamado de pedágio eletrônico, deve ser implementado em breve nas rodovias de todo o país. A medida foi aprovada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), no último dia 14 de outubro, e prevê novas regras para o pedágio free flow.

“Espera-se um pedágio mais barato, justo e equânime, além da facilidade para o cidadão ter acesso a informações, simplificação de serviços e um ganho de mobilidade”, antecipa o secretário Nacional de Trânsito, Aduardo Catão, sobre a implantação do novo sistema.

Com base nesta resolução do Contran será confeccionada uma portaria que vai guiar o novo modelo.

E assim que ocorrer a publicação desta portaria que trata do pedágio eletrônico no Diário Oficial da União (DOU), as concessionárias que operarem no novo modelo terão até 180 dias para atenderem aos requisitos.

Além disso, o novo modelo propicia maior justiça tarifária, pois permite o pagamento da tarifa de forma proporcional ao trecho percorrido, o que garante maior isonomia e economicidade aos usuários. A definição das regras tarifárias bem como os

locais de cobrança caberá ao órgão gestor da via.

Outra vantagem do modelo é a sustentabilidade, já que, com a dispensa de espera em praças de pedágio, haverá redução na emissão de carbono.

## Facilidade

O documento prevê que os registros de passagem no sistema free flow, bem como a situação de pagamento das tarifas de pedágio, fiquem disponíveis no aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT) e em outros canais de comunicação com os usuários que as próprias concessionárias disponibilizarão.

De acordo com o secretário Nacional de Trânsito, até o fim do ano acontecerá a publicação de uma portaria orientando as empresas sobre os aspectos técnicos de pagamento e outros detalhes do sistema.

## Tire suas dúvidas sobre o novo Pedágio Eletrônico

### Qual o novo prazo para o pagamento do pedágio eletrônico?

De acordo com a nova resolução, o prazo para o pagamento do pedágio eletrônico passa de 15 dias para 30 dias. Essa medida visa garantir uma maior tranquilidade para o cidadão efetuar o pagamento e evitar multas.

### Como será o pagamento do pedágio eletrônico?

Será possível fazer o pagamento



de duas maneiras: de forma automática ou avulsa. A primeira é por meio de um contrato prévio no qual será possível cadastrar, por exemplo, um cartão de crédito para a cobrança automática. A segunda forma é pelos meios físicos e digitais disponibilizados, como totens de autoatendimento distribuídos na via, aplicativos e sites das concessionárias e pelos links de pagamento disponíveis na Carteira Digital de Trânsito.

### Quais informações estarão disponíveis na Carteira Digital de Trânsito (CDT)?

A CDT, versão digital da CNH, vai concentrar as informações sobre o pedágio eletrônico de todas as rodovias brasileiras. No aplicativo o cidadão

poderá verificar de forma rápida e transparente quais foram as passagens efetuadas por ele, onde e quando ocorreram, bem como o valor referente a cada uma delas. Também será possível acessar o link para efetuar os pagamentos dos pedágios e eventuais multas por evasão.

### Haverá mudança no preço do pedágio?

A expectativa é que a substituição de uma praça de pedágio comum pelo pedágio eletrônico assegure a redução no valor do pedágio pago pelos motoristas. Isso porque a cobrança passa a ser pelo trecho efetivamente usado. *(As informações são da Assessoria Especial de Comunicação Ministério dos Transportes)*

## CONTRAN REGULAMENTA CREDENCIAL DIGITAL PARA ESTACIONAMENTO EM VAGAS ESPECIAIS

Continua obrigatório o uso da credencial do beneficiário para o estacionamento nas vagas reservadas, no entanto passa a permitir o formato digital.

A Resolução 1012/24, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), alterou a Res.965/22, do mesmo órgão, que define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos. A nova norma estabelece diretrizes para uso e fiscalização da credencial digital para estacionamento em vagas de pessoas com deficiência e de pessoas idosas.

Conforme a resolução, continua obrigatório o uso da credencial do beneficiário para o estacionamento nas vagas reservadas, no entanto passa a permitir que ela possa ser expedida em formato físico ou digital. Além disso, a norma diz que a credencial tem validade em todo o território nacional.

A resolução estabelece também que a expedição da credencial em

formato digital ocorrerá pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, que no caso é a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). Além disso, diz que será possível apresentar a credencial nas seguintes versões:

I – versão digital, por meio dos aplicativos ou portais oficiais do Go-

verno Federal; ou

II – versão impressa em papel A4 branco comum.

### Outras regras

Para uso da versão digital, o beneficiário deverá vincular a credencial a um único veículo, que será possível substituir a qualquer tempo, confor-

me o uso. Para fins de fiscalização, a Senatran disponibilizará consulta on-line ao veículo vinculado à credencial.

A norma diz que em caso de uso da versão digital da credencial, fica dispensada a impressão e a utilização da credencial no painel do veículo.

“Caso o beneficiário não faça a vinculação da credencial ao veículo, deverá ser utilizada a versão impressa da credencial, podendo ser em escala monocromática, devendo ser utilizada no painel do veículo com a frente voltada para cima”, diz a Resolução 1012/24.

Ainda conforme a nova regulamentação, constatada qualquer irregularidade na emissão da credencial, o órgão ou entidade executivo de trânsito responsável por sua emissão poderá, a qualquer tempo, suspender ou cassar a credencial. Ou seja, assegurado o devido processo legal, sem prejuízo de eventual responsabilidade criminal.





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*

## O PRAZER DA VELOCIDADE

**O** prazer da velocidade se aproxima em muito da fatalidade.

**Velocidade é igual a lesões graves e óbito.**

A velocidade é uma experiência eletrizante, prazerosa porque nos dá a sensação de liberdade, poder, de conquista do espaço que se tem à frente, libera adrenalina, é empolgante. Vive-se emoções que são ilimitadas numa reta, cantando pneus, derrapando, fazendo uma frenagem brusca, um pega, queimando pneus, soltando aquela fumaça, sendo aplaudido pelo pessoal na calçada, que gritam, pedem mais.

Com ela conseguimos reduzir o tempo que se leva para percorrer determinado espaço, mas é um tempo que pode ter custos elevados. Qualquer descuido do motorista e mesmo as possíveis deformações do asfalto serão motivos para o sinistro.

Cruzar vida com velocidade é igual a ter mais um corpo estendido no asfalto. Tudo interfere nessa velocidade: condições do asfalto por buracos, pedras soltas, curvas perigosas e frenagem repentina do veículo à frente. Não fica só aí: a parte cognitiva do motorista com atenção, concentração, percepção, raciocínio, vigília. Entra aqui a parte motora, que seriam as respostas ao que se vê e ouve. Essas respostas seriam entorno de 0,75 do segundo. Intercorrências acontecem e conduzem o motorista a desorientação e ao sinistro.

**MORRER, QUEM QUER MORRER?**

Nossos veículos são frágeis com relação à

proteção interna dos usuários. A cinemática do trauma mostra as lesões que serão provocadas numa colisão frontal, lateral e traseira. A energia da colisão é pouco absorvida pelo veículo, transmitindo para dentro do mesmo grande parte da energia que irá produzir lesões graves ou talvez a morte. Ela é o primeiro fator desencadeante de sinistros graves.

Temos visto motociclistas desenvolvendo grandes velocidades em áreas urbanas entre carros, fazendo zigue zague com velocidades impróprias, colocando-se em risco para que o sinistro aconteça. Desprotegido, sem equipamentos de segurança e, logicamente, mais exposto a lesões mais graves ainda.

Atividade com maior velocidade é observada numa faixa etária de 18 aos 32 anos. São jovens que se iniciam na direção veicular, lembrando das travessuras com carrinhos da infância. Precisamos limitar velocidade, porque os óbitos se sucedem no nosso trânsito urbano e rodoviário. Hoje, na **cidade de São Paulo**, morrem **6 pessoas por dia** no trânsito. **No Brasil**, são **92 por dia** e tudo isso cresce de maneira geométrica.

A velocidade, o uso de álcool e drogas, uso do celular, fadiga e sono na direção são necessidades de combate maior para o momento. Educar e fiscalizar são complementos obrigatórios.

Temos nas salas de pronto socorro predomínio dos pacientes oriundos de sinistros de trânsito quer por atropelamento, quer por colisões causando danos aos usuários do veículo. Pior é que sabemos que nem todos irão livres de lesões para casa. Muitos necessitarão de tratamentos posteriores porque adquiriram sequelas, outros evoluem para óbito. Os percentuais podem ser vistos no Infosiga (SP) e mesmo nas estatísticas do Ministério da Saúde, que mostram números assustadores.

Há que se ter segurança, responsabilidade, respeito às regras de trânsito para termos uma redução dos nossos sinistros.

A velocidade nos leva ao sinistro.



\* 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.

## Inteligência Artificial do Detran/SC resolve 72% dos atendimentos na primeira semana

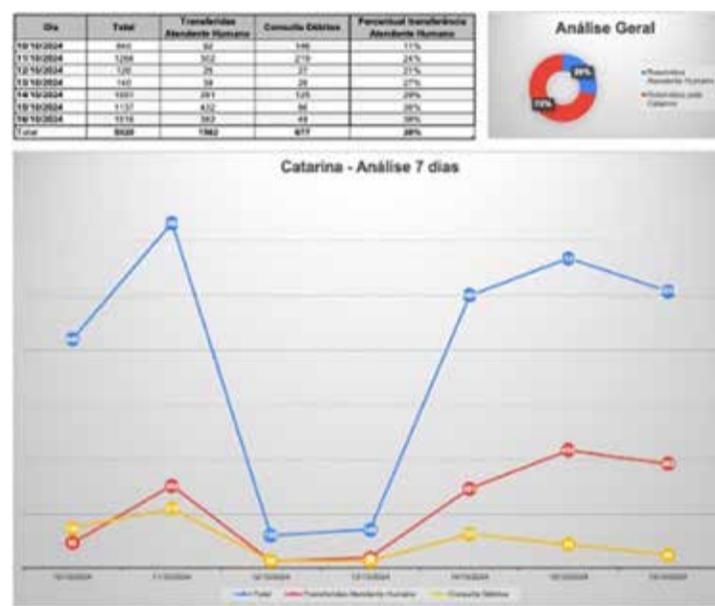
A Inteligência Artificial (IA) aplicada no atendimento ao cidadão que procura os serviços do Detran/SC, batizada de Catarina, resolveu 72% dos chamados realizados na primeira semana de funcionamento. Fruto de uma parceria com o Centro de Informática e Automação do Estado (Ciasc), por meio da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação, a IA garante mais agilidade e eficiência nos serviços prestados pelo Detran.

Lançada no último dia 14 de outubro, já na primeira semana de funcionamento, a Catarina atendeu 5.520 cidadãos, sendo que destes, apenas 1.562 precisaram ser transferidos para atendentes humanos, ou seja, 72% das chamadas foram solucionadas pela

IA. Nos 28% restantes ainda estão computadas 677 consultas de débitos, portanto, apenas 885 pessoas foram direcionadas para os atendentes.

“A Catarina está dando um show de atendimento e nos ajudando a resolver

as dúvidas do cidadão. E quando a IA não dá conta do recado, o nosso time de atendentes assume. O tempo de resposta, que chegou a ser de 18 dias, agora foi reduzido para poucos minutos. Mais um serviço que estamos implantando



e que deve chegar a outros órgãos do Governo”, explica o presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes.

O sistema conta com suporte em tempo real por atendentes especializados, de segunda a sexta, das 7h às 19h, centralizando todas as informações em um único canal e facilitando o acesso aos serviços. O número de contato é pelo WhatsApp: (48) 3664-1800

e está disponível 24h por dia, sete dias por semana.

O Governo do Estado estuda expandir a iniciativa para outros órgãos, visando uma gestão mais eficiente e integrada. A expectativa é que, com a nova ferramenta, os cidadãos tenham acesso facilitado às informações e serviços públicos, promovendo uma maior transparência e agilidade no atendimento.

## SC não vai cobrar taxa do Governo Federal que resultaria no aumento do IPVA

Santa Catarina não irá aderir ao convênio do Governo Federal para cobrar o SPVAT no IPVA. A decisão foi anunciada pelo governador Jorginho Mello no dia 11 de outubro, durante visita a Lages, e está respaldada em análises da Secretaria de Estado da Fazenda e do Detran/SC.

O SPVAT é o Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito e foi criado em maio de 2024. Segundo a União, a taxa deve custar cerca de R\$ 60 ao ano e terá de ser paga pelos proprietários de automóveis e motocicletas.

O entendimento do Governo do Estado é de que incluir o SPVAT no IPVA implicaria, na prática, em aumento de impostos para o contribuinte catarinense, o que contraria todos os esforços da administração estadual de não elevar a carga tributária em Santa Catarina.

“Somos contra o aumento de impostos e não vamos concordar com o que o Governo Federal nos ofereceu. A decisão catarinense é de não aderir ao convênio para embutir a cobrança do SPVAT no IPVA. Infelizmente, não temos um caminho para impedir que o Governo Federal cobre diretamente o SPVAT, mas pelo menos não vamos compactuar com essa tentativa de aumentar impostos e taxas para os cidadãos catarinenses”, disse o governador Jorginho Mello.



Caso fosse incluída no IPVA, a cobrança induziria o contribuinte a crer que a taxa do Governo Federal se trata de uma obrigação estadual, contrariando o princípio da transparência. Também haveria dificuldades na operacionalização: em Santa Catarina, o pagamento do IPVA em cota única ou parcelado tem prazos definidos conforme o final da placa do veículo. Um automóvel com placa terminada em 9, por exemplo, só precisa ter o IPVA pago em setembro. Contudo, o Governo Federal pretende fazer a cobrança da taxa do SPVAT em janeiro, o que seria incompatível com o calendário do

IPVA em SC.

“Existe obrigatoriedade de ter que pagar o SPVAT a partir de janeiro e, se não pagar, não libera o licenciamento, o que ficaria inviável aqui no Estado porque seria necessário mudar o sistema. Então, além de quererem maquiagem a cobrança do SPVAT embutindo no IPVA, tem essa dificuldade de cada Estado ter a sua política própria, como Santa Catarina, que é pelo final da placa o pagamento”, explica o presidente do Detran/SC, Kennedy Nunes.

### Integração de sistemas teria custos

Em se tratando de arrecadação, ainda que o Estado abra mão de 1% do valor do SPVAT que seria repassado pela União em caso de adesão ao convênio, o custo para a integração dos sistemas não compensaria os eventuais ganhos com a nova receita. “Nossos cálculos mostram que não haveria uma significativa vantagem financeira para o Governo do Estado, que não arrecadaria mais do que R\$ 2,5 milhões ao ano com a incorporação do SPVAT ao IPVA e ainda teria gastos no desenvolvimento, suporte e manutenção do sistema de cobrança”, explicou o secretário Cleverton Siewert (Fazenda). Com a decisão de Santa Catarina de não aderir ao convênio, caberá à União cobrar o SPVAT diretamente do contribuinte.

## CORREDOR LITORÂNEO: governo prevê para 2024 licitação do trecho até Contorno

O governo do estado assinou, no dia 23 de outubro, a ordem de serviço para a execução dos projetos de engenharia dos quatro trechos do corredor litorâneo norte que já haviam sido licitados. Pela manhã, em reunião da Frente Parlamentar que debate o projeto na Assembleia Legislativa, também anunciou que pretende lançar até o fim de 2024 o edital de licitação para o projeto do trecho remanescente da rodovia, que liga o Contorno Viário da Grande Florianópolis ao entroncamento da SC-486, iniciativa apontada pela Federação das Indústrias de SC (FIESC) como necessária para desafogar o trânsito na BR-101 Norte.

Estudo encomendado pela entidade apontou que sem a in-



terligação da via com o contorno, a rodovia Antônio Heil ficaria sobre-carregada. “A FIESC reitera seu apoio a iniciativas para melhorar a mobilidade em SC, e a rodovia

paralela à BR 101 é uma demanda antiga da entidade”, lembrou o diretor institucional e jurídico da FIESC, Carlos José Kurtz, durante a reunião na Alesc.

A estimativa da Secretaria da Infraestrutura é de que o custo do projeto do lote 5 alcance R\$ 26,8 milhões, diante da necessidade de obras especiais como dois viadutos, dez pontes e um túnel em 54,72 km de rodovia.

O secretário de Infraestrutura, Jerry Comper, afirmou ainda que a licitação para a elaboração do EIA-RIMA dos quatro lotes já está em andamento, e deve ser homologada em cerca de 30 dias.

A nova rodovia, que o governo está chamando de Via Mar, terá 144 km de extensão e vai ligar a área industrial de Joinville até o contorno viário da Grande Florianópolis. Segundo o governo do Estado, a obra será viabilizada por meio de parceria público-privada.

## Ponte Hercílio Luz testa nova iluminação cênica

O governador de Santa Catarina, Jorginho Mello, e o prefeito da capital, Topázio Neto, acompanharam no último dia 22 de outubro, o novo teste da iluminação cênica da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis. O projeto conta com um investimento de R\$ 9 milhões e traz um espetáculo visual com combinações de luzes e cores.

A tecnologia empregada utiliza tecnologia LED com variação de cores, o que possibilita a criação de diferentes atmosferas. Essas luzes podem ser programadas para eventos e datas especiais, como o Outubro Rosa, proporcionando uma iluminação temática. Além disso,

o projeto é focado em eficiência energética, garantindo uma solução sustentável e moderna.

Além de realçar a beleza da ponte, o projeto foi pensado para reduzir o consumo de energia e minimizar o impacto ambiental.

Com a nova iluminação, a Ponte Hercílio Luz não será apenas um meio de transporte, mas um atrativo turístico que valoriza ainda mais a história e a cultura catarinense. A obra destaca os detalhes arquitetônicos da ponte e reforça seu status como um dos maiores símbolos do estado. A entrega oficial da iluminação cênica está marcada para 6 de dezembro de 2024.





## JUDICIÁRIO

# Detran e TJ firmam convênio para facilitar solução de conflitos de trânsito

Com objetivo de evitar conflitos, brigas e facilitar o entendimento entre condutores envolvidos em acidentes de trânsito sem vítimas, o Departamento Estadual de Trânsito de Goiás e o Tribunal de Justiça de Goiás firmam convênio para divulgação do Núcleo Virtual de Trânsito. A proposta é ampliar a realização de audiências de conciliação virtuais em tempo real em todo o Estado.

O Núcleo Virtual de Trânsito, conforme o presidente do Detran-GO, Delegado Waldir, deve contribuir para a redução de brigas de trânsito, pois as partes envolvidas em um acidente terão um media-

dor sem necessidade de contato presencial. Outra vantagem é a melhoria da fluidez e consequente melhoria na mobilidade urbana, vez que os veículos envolvidos devem ficar parados no local.

O serviço também contribui para desjudicialização. As partes envolvidas em acidentes sem vítimas podem resolver seus conflitos de trânsito sem a necessidade de protocolar um processo judicial. Em casos específicos, é oferecida ainda a possibilidade do deslocamento da equipe de atendimento ao local do acidente para realização da audiência.



## STF acata modulação de efeitos proposta pela CNT na Lei do Motorista

O Supremo Tribunal Federal (STF) formou maioria para acolher os embargos de declaração apresentados pela CNT (Confederação Nacional do Transporte) e pela CNTTT (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres) na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 5322), que trata da Lei do Motorista (Lei nº 13.103/2015). As confederações argumentaram em favor da modulação dos efeitos da declaração de inconstitucionalidade de artigos da lei.

Com oito votos favoráveis, o STF decidiu aplicar o efeito ex nunc. Ou seja, sem retroatividade, afastando a possibilidade de incidência do passivo trabalhista que a declaração de inconstitucionalidade poderia gerar. O que poderia colocar em risco a sustentabilidade financeira de muitas empresas do setor de transporte. Assim, consideram-se válidos os atos jurídicos praticados até a data da publicação da ata do julgamento da ADI (11/07/2023).

Além disso, está garantida a autonomia das negociações cole-

tivas, conforme o artigo 7º, XXVI, da Constituição Federal. Os efeitos da decisão serão válidos a partir da publicação da ata do julgamento de mérito da ADI.

Os ministros Cristiano Zanin, Flávio Dino, Cármen Lúcia, Gilmar Mendes, Dias Toffoli, Edson Fachin e Luís Roberto Barroso acompanharam o voto do relator, ministro Alexandre de Moraes. Até o fechamento da matéria, ainda não tinham votado os ministros Nunes Marques, Luiz

Fux e André Mendonça.

### Passivo poderia gerar impacto bilionário

Durante a tramitação processual, a CNT apresentou estudos técnicos que demonstraram o impacto significativo que a decisão teria sobre o setor de transporte. O levantamento elaborado pela Confederação demonstrou que caso o acórdão embargado entrasse em vigor sem a devida modulação, geraria um passivo trabalhista superior a R\$ 250

bilhões. Assim, resultante das ações que provavelmente seriam movidas com base na alegada inconstitucionalidade.

“O passivo só existiria em virtude da decisão na ADI 5322 e seria capaz de levar ao colapso todo o setor de transportes. Inclusive, com aumento do frete no percentual de 20% a 30%, no caso de não haver a modulação dos efeitos”, explicou Frederico Toledo, gerente de Relações Trabalhistas e Sindicais.

Em agosto, Alexandre de Moraes proferiu seu voto para acolher a modulação e atribui-la somente após a publicação da ata do julgamento de mérito da ADI. Apesar de outros ministros terem seguido o relator, Dias Toffoli havia pedido vistas para obter maior tempo de análise da matéria.

O relator considerou que a modulação da eficácia temporal é necessária. Isso porque a “invalidação dos dispositivos controlados na ADI impactaria vigorosamente o setor produtivo em geral. Com especial destaque para as atividades ancoradas no modal rodoviário de transporte”.



## LEGISLATIVO



## Pena maior para quem participar de rachas será analisada pelo Congresso

Agravar as sanções ao condutor que participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente, em áreas de grande movimentação ou concentração de pessoas. Esse é o tema do Projeto de Lei 3755/24 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Hugo Leal (PSD/RJ), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) no que diz respeito aos crimes de trânsito. De acordo com a matéria, se a conduta ocorrer nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logra-

douros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas gerando lesão corporal de natureza grave as penas serão mais severas. Em caso de lesão corporal de natureza grave, a pena será de reclusão, de quatro a doze anos. Já, se resultar em morte, a pena de reclusão será de seis a vinte anos.

Atualmente o CTB prevê a pena privativa de liberdade de reclusão, de três a seis anos caso o racha resulte em lesão corporal de natureza grave e de cinco a dez anos em caso de morte.

### Justificativa para pena mais severa para os rachas

Conforme o deputado, a prática de racha, ou corrida de rua, em vias públicas é um crime de trânsito grave e perigoso, com consequências legais severas.

## PL permite que motorista pare em qualquer local para passageiro com necessidades especiais

O Projeto de Lei 3450/23 cria o programa Parada Segura, para permitir que motoristas de aplicativo parem em qualquer local da via para embarque e desembarque de passageiros com necessidades especiais.

O texto considera passageiros com necessidades especiais: gestante, pessoa com deficiência, idoso, lactante, criança de colo e autistas. A Câmara dos Deputados analisa a proposta.

O embarque ou desembarque poderá ser realizado sempre que solicitado pelos passageiros e desde que não comprometam as condições de segurança da via.

“Com o Programa Parada Segura, será conferida mais segurança e comodidade o grupo prioritário no seu embarque e desembarque, e para o motorista do aplicativo de transporte, que não será surpreendido com autuações injustas em razão da parada

do veículo”, explica o autor do projeto, deputado Marcos Tavares (PDT-RJ).

### Próximos passos

A proposta será analisada, em caráter conclusivo, pelas comissões de Viação e Transportes; de Desenvolvimento Urbano; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Para virar lei, o texto precisa ser aprovado pela Câmara e pelo Senado. (As informações são da Agência Câmara de Notícias)



“A pior consequência, no entanto, é o atentado à vida humana, especialmente quando esse crime é cometido em áreas urbanas, em que há grande movimentação de pessoas”, explica.

Para ele, trata-se de forma de proteção do bem jurídico vida e integridade

física. Dessa forma, sendo necessária a previsão legal de capitulação delitiva como forma de coibir tais práticas e garantir a segurança pública. “A situação é grave e o problema necessita de resposta condizente com a busca pela preservação da vida”, conclui.

## Senado aprova suspensão da CNH de condenados por crimes com drogas

A Comissão de Segurança Pública (CSP) do Senado aprovou, neste mês de outubro, o Projeto de Lei 3.125/2020, que prevê a suspensão ou impedimento de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) a pessoas condenadas por crimes envolvendo drogas. O projeto, originado na Câmara dos Deputados, recebeu parecer favorável do senador Fabiano Contarato (PT-ES) e seguirá para análise da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

O senador Sérgio Petecão (PSD-AC) (foto), que presidia a sessão, destacou que a proposta se faz necessária em razão do crescente uso de veículos em crimes relacionados ao tráfico de drogas.

“Não podemos ignorar o fato de que o automóvel se tornou uma ferramenta para expandir o tráfico, facilitar a distribuição e o transporte de substâncias ilícitas. Ao suspender a habilitação desses criminosos, estamos atacando diretamente uma das engrenagens que possibilitam esse tipo de crime”, afirmou o senador.

Além disso, Petecão enfatizou que a suspensão da habilitação não é apenas uma punição, mas uma forma de proteger a sociedade, argumentando que quando um criminoso perde o direito de dirigir, o Estado está tirando dele uma ferramenta indispensável para a prática de atividades criminosas.



Completo dizendo que isso também aumenta a segurança no trânsito, já que essa categoria de pessoas muitas vezes está sob influência dessas substâncias, o que coloca em risco a vida de todos. Também destacou o caráter preventivo da medida.

“O projeto permite que se determine a suspensão como medida cautelar ainda durante o processo, o que garante que o criminoso não use o veículo enquanto responde por seus crimes. Isto é fundamental para preservar a ordem pública e a segurança de nossas comunidades”, acrescentou.

## Entenda a diferença entre crime e infração administrativa de trânsito

Quando o assunto é trânsito, muitos motoristas ainda têm dúvidas sobre a diferença entre crime e infração administrativa. Situações comuns, como dirigir sem habilitação ou permitir que alguém sem carteira de motorista conduza o veículo, costumam ser mal interpretadas, gerando confusão sobre as penalidades previstas. O que muitos desconhecem é que algumas dessas condutas podem acarretar consequências mais graves, como a detenção. O alerta é da Defensoria Pública do Estado do Ceará (DPCE) que atua para garantir que motoristas em situação de vulnerabilidade recebam orientação jurídica adequada e possam exercer seus direitos.

O defensor público Ricardo Batista, titular nos Juizados Especiais Criminais, explica a importância desse esclarecimento da diferença entre crime e infração administrativa de trânsito.

“Os crimes de trânsito de menor potencial ofensivo raramente levam à prisão, a menos que sejam cometidos em conjunto com outros crimes mais

graves. Infrações administrativas, por outro lado, não têm consequências na esfera penal”, explica.

### O que é infração de trânsito?

Infrações de trânsito são ações ou omissões que violam as regras estabelecidas e comprometem a segurança e a ordem nas vias, podendo colocar em risco a vida de motoristas, passageiros, pedestres e outros usuários do sistema viário.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) classifica infrações de trânsito em quatro categorias:

**Leves:** infrações de menor gravidade, como estacionar em local proibido, geralmente resultam em pequena multa e perda de poucos pontos na carteira;

**Médias:** como transitar em velocidade superior à permitida em até 20%; também acarretam multa e perda de pontos na habilitação;

**Graves:** infrações mais severas, como não usar cinto de segurança ou avançar o sinal vermelho, resultam em multas maiores e maior número de pontos;



**Gravíssimas:** as infrações mais sérias, como dirigir sob o efeito de álcool ou participar de “rachas”, podem acarretar pesadas multas e suspensão do direito de dirigir.

### O que são crimes de trânsito?

Crimes de trânsito são condutas ainda mais graves, que ultrapassam infrações administrativas. Essas ações têm potencial para causar danos sérios à vida ou ao patrimônio, e, por isso, são tratadas como crimes, com consequências mais severas.

Enquanto as infrações são punidas com multas e perda de pontos na carteira de habilitação, entre outras

sanções administrativas, os crimes de trânsito envolvem penalidades criminais, como responder a um processo judicial que pode gerar, além de multas, penalidades como a realização de mesmo trabalhos sociais e até mesmo a prisão.

“É essencial que os motoristas compreendam não apenas as regras de trânsito, mas também as consequências de suas ações. Conhecer seus direitos e obrigações no trânsito é a melhor maneira de evitar problemas futuros e garantir que a conduta permaneça dentro da lei”, diz o defensor público que atua nos Juizados Especiais Criminais, Alexandre Saldanha.

## Objetos soltos no veículo são mesmo um risco à segurança?

Muitas pessoas fazem o transporte, no dia a dia, de bolsas, mochilas, malas, caixas e outros objetos soltos no veículo sem se atentar de que isso representa um risco e pode ser a causa de sinistros de trânsito.

De acordo com Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito & Mobilidade, objetos nunca devem ficar soltos dentro de um veículo em movimento.

“Essa é uma regra básica fundamental muito esquecida pelos ocupantes de veículos, infelizmente. Muito ferimentos acontecem por conta de bolsas, sacolas, copos, latinhas, brinquedos e uma diversidade de bugigangas que saem voando conforme as acelerações ou desacelerações mais bruscas acontecem”, explica.

Ele diz, ainda, que colidir com alguma parte do corpo pode não ser o pior: uma simples garrafinha de água que caia no piso e role para baixo dos pedais, pode ser a causa de uma perda de controle que pode levar a um grave acidente. “Essa situação é hipotética, nesta análise, mas faz parte de muitas histórias reais. Por isso, precisa ser levada em conta por quem utiliza veículos para se locomover”, alerta.

Conforme o especialista, os locais corretos para transporte de objetos soltos no veículo são o porta-malas ou o porta-luvas do veículo.

**Veja dicas da Polícia Rodoviária Federal (PRF) para acomodação de bagagens no veículo:**

- Coloque volumes mais pesados no fundo;

- Malas devem ficar no fundo do porta-malas e também nas laterais porque no meio recomenda-se colocar volumes de menor peso e menor tamanho.
- Mochilas normalmente têm menor peso e devem ficar por cima das malas,

- Sacolas mais leves devem ser deixadas por último, assim como caixas de isopor.
- Em cima do tampão interno do porta-malas não é bom colocar nem mesmo pequenos objetos. No caso de uma colisão eles podem ferir os ocupantes do carro.



## Mortos e feridos nas rodovias federais já custaram cerca de R\$ 8 bilhões ao país somente no primeiro semestre de 2024

O Brasil enfrenta desafios significativos quando se trata da segurança nas rodovias. Os números relativos ao roubo de cargas e aos sinistros de trânsito revelam o impacto econômico e social que ambos os problemas trazem para o país. De um lado, temos os altos custos gerados pelos roubos de carga, que afetam diretamente a economia. De outro, os sinistros de trânsito, especialmente aqueles com vítimas fatais, impõem um peso ainda mais severo à sociedade.

A Associação Brasileira de Medicina do Tráfego do RS (ABRAMET/RS) analisou o impacto dos custos tanto dos roubos de cargas quanto dos sinistros de trânsito nas rodovias federais e os números são alarmantes. O primeiro afeta diretamente o setor de transporte e a economia nacional, considerando que o transporte de mercadorias é um dos pilares do desenvolvimento do país.

Conforme dados do Sinesp (Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública), entre janeiro e julho deste ano, o Brasil registrou 5.527 ocorrências de roubo de cargas, uma redução de 11% em comparação com o mesmo período de 2023. Embora essa queda seja um indicador positivo, a situação é preocupante, já que em todo 2023, de acordo com o relatório na Nstech, os números

de roubos de cargas ultrapassaram 17 mil ocorrências, resultando em um prejuízo financeiro superior a R\$ 1,2 bilhão.

No entanto, os custos com os mortos e feridos pelos sinistros de trânsito nas rodovias federais são significativamente maiores. Até junho deste ano, o custo total com acidentes em rodovias federais já atingiu a marca de quase R\$ 8 bilhões, de acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT). Deste montante, os sinistros com vítimas fatais custaram R\$ 2,8 bilhões, enquanto os acidentes com vítimas não fatais somaram R\$ 4,4 bilhões. Já os sinistros sem vítimas fatais geraram um custo de R\$ 231 milhões.

### Preocupação

Para o presidente da ABRAMET/RS e especialista em Medicina do Tráfego, Ricardo Hegele, essa comparação revela uma realidade preocupante.

“O custo com sinistros de trânsito supera amplamente o prejuízo causado pelos roubos de carga. E o mais impactante é que as vidas perdidas em acidentes rodoviários são irrecuperáveis, uma realidade que demanda atenção urgente. Embora o roubo de cargas afete a economia, a perda de vidas humanas em acidentes (sinistros) representa um prejuízo incomparável, pois as cargas o



seguro cobre, já as vidas perdidas não”, lamenta.

Esse cenário nos leva a uma reflexão crucial e a mobilização de recursos e esforços para combater os roubos de carga é essencial, mas é preciso um olhar ainda mais atento para a questão dos mortos e feridos por sinistros de trânsito em rodovias federais. “O respeito às leis de trânsito, o comportamento responsável dos motoristas e a fiscalização mais eficiente podem reduzir significativamente os custos com acidentes (sinistros) e, mais importante, salvar vidas”, diz

Hegele.

A ABRAMET/RS ressalta que é imprescindível que ocorra a implementação de políticas públicas mais eficazes para combater essa verdadeira epidemia de sinistralidade. A conscientização da população e a criação de mecanismos mais rígidos de controle nas estradas são caminhos necessários para reverter essa triste realidade. As vidas perdidas nas estradas, diferentemente das mercadorias, não podem ser recuperadas, e esse é o custo mais alto que o Brasil continua pagando.

## Pesquisa mostra que motociclistas se preocupam com acidentes mas admitem que não respeitam leis de trânsito

A Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT) realizou uma pesquisa com brasileiros, homens e mulheres, com idade igual ou superior a 18 anos, residentes de todas as regiões brasileiras e pertencentes a todas as classificações econômicas e escolaridades. A pesquisa faz parte de um esforço da Sociedade em alertar sobre o crescente número de vítimas fatais, feridos e sequelados causados pelos sinistros de duas rodas. O trânsito tem sido o maior e mais complexo desafio global na área de emergências e traumas, com impactos na saúde, na economia, na produtividade e na área sócio emocional. E um dado chamou a atenção em relação aos motociclistas e as leis de trânsito.

Foram realizadas 1 mil entrevistas entre 10 e 13 de setembro. Os dados mostraram que mais de 50% usam a motocicleta como ferramenta de trabalho diariamente. Dentre os entrevistados, a maioria usa a moto como ferramenta de trabalho (35,7% como entregador de aplicativo, 23,8% como motoboy e 7,8% como motorista de mototáxi),



porém, 58,5% dos entrevistados não possuem registro de “exerce atividade remunerada” (EAR) na CNH. Quando questionados sobre se a pressão por entregas rápidas ou pela produtividade afetam a segurança no trânsito, 50,2% disseram que sim, frequentemente e 40,3% disseram que sim, às vezes.

A pesquisa também traz dados sobre acidentes com motocicletas.

86,2% dos entrevistados se preo-

cupam com os riscos de paralisia em acidentes de moto, mas 73% dizem que não respeitam as leis de trânsito.

Eles afirmam ainda que o trânsito está se tornando mais perigoso para os motociclistas (72,7%). Apesar da maioria não ter sofrido um acidente grave de trânsito, 77,1% conhecem alguém que se feriu ou veio a óbito por conta da motocicleta.

Para 77,1% dos entrevistados, as

campanhas de conscientização sobre riscos de trânsito para motociclistas têm muito ou algum impacto. E 96,1% consideram a saúde física e mental fatores importantes para segurança no trânsito. Quando questionados sobre a necessidade de motovias nas cidades, 58,5% acham extremamente necessário e 35,6% necessário.

Segundo os entrevistados, 72,7% responderam que não respeitam os veículos e 76,4% disseram que os veículos não respeitam os motociclistas. 70% disseram já ter sofrido agressões verbais no trânsito e 62,4% já foram fechados por carros de forma proposital.

Para finalizar a pesquisa, a SBOT questionou sobre quais seriam as soluções para melhorar a segurança dos motociclistas no trânsito. 63,1% disseram que precisa de maior fiscalização no trânsito, 56,5% pontuaram a criação de motovias, 40,6% falaram para melhorar a pavimentação das ruas. Além disso, 36,3% acham que é preciso limitar a velocidade. (As informações são da Assessoria de Imprensa da SBOT)

## CARTAS

**FETRAN**

Tive a oportunidade de participar do primeiro FETRAN, na Grande Florianópolis e confesso que fiquei emocionada com a profundidade das mensagens transmitidas pelas crianças do teatro. Estão todos de parabéns! Não vejo a hora de ver os nossos meninos e meninas catarinenses brilhando no palco também!

**Caroline Ramos – São José/SC**

**GPS**

Muito esclarecedora a nota sobre como utilizar o celular como GPS sem comprometer a segurança no trânsito. Sempre tive dúvidas se era permitido e ler a reportagem do jornal O Monatran me ajudou muito! Todavia, na prática, o que mais vemos são as pessoas pesquisando os destinos no meio do trajeto.

**Gabriel Moreira – Campo Grande/MS**

**ELEIÇÕES**

Com o término das eleições, a responsabilidade que fica é para cada cidadão que cobre as promessas dos eleitos e fiscalize se o que estão fazendo de fato irá ajudar a população. Especialmente, no que se refere ao trânsito, tem muita gente que faz vistas grossas para os problemas para não desagradar. Por isso, vamos ficar de olho!

**Selma Farias – Cuiabá/MT**

**DIREÇÃO CONSCIENTE**

Muito bom o artigo do Dr. José Roberto Dias! O que mais falta hoje em dia nas estradas do país é uma direção consciente. As pessoas parecem estar todas sobrecarregadas e atrasadas. E se concentrar no que estão fazendo parece ser artigo de luxo. Mas é hora de dar um basta nesta situação e dizer sim à vida!

**Sérgio Vieira – São Paulo/SP**

**ESTATÍSTICAS**

Parabéns pelo belo artigo do presidente Roberto Bentes! A subnotificação das estatísticas de trânsito no Brasil é uma verdade que nos deixa desanimados. Como saber se as ações estão tendo algum efeito, se sequer sabemos o tamanho real do problema? Infelizmente, parece que identificar o real número de mortos e lesionados não é algo muito atraente para as autoridades de trânsito.

**Francisco Garonce – Brasília/DF**

**DRONES**

Sou super a favor da utilização de drones para a fiscalização de rodovias em Santa Catarina. Acho um absurdo quem reclama alegando “invasão de privacidade”. Quer privacidade, fica dentro de casa! Saiu na rua, dirigindo, tem que seguir as regras e ponto final!

**Suelen Guimarães – Florianópolis/SC**

**ESGOTAMENTO**

Vivemos em uma sociedade esgotada. Todo mundo tentando equilibrar tantos pratinhos, mas falta saúde mental e energia física. Se a sociedade como um todo já vive esta realidade, imagina como está o esgotamento dos motoristas profissionais? Excesso de horas trabalhadas, privação do sono, trabalho desgastante, alimentação precária, estresse, riscos físicos, químicos e biológicos... como bem observou o Dr. Dirceu, precisamos ter um olhar atento para estes trabalhadores.

**Cláudia Teixeira – Rio de Janeiro/RJ**

**CULPA**

Muito bom o artigo do judiciário falando sobre a falta de CNH. Obviamente, existem casos e casos. Mas a falta do documento em si não define por si só um sinistro de trânsito. Já vi muito condutor espertinho se prevalecendo. Mas, a verdade é que depende do acidente e de toda a circunstância.

**Manoel Botelho – Biguaçu/SC**

**FUMAR**

Sinceramente, não sei como em pleno século 21 ainda tem gente que fuma. Não bastasse os malefícios para a própria saúde, ainda tem todo o incômodo que provoca para terceiros. Agora, fumar dentro do carro é para revoltar

**Jonatas Nikolay – Joinville/SC**

**CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)****CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:**

**Art. 209.** Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, ou deixar de adentrar as áreas destinadas à pesagem de veículos: (Redação dada pela Lei nº 14.157, de 2021)

Infração - grave;

Penalidade - multa.

## Celular no trânsito: como é a lei em outros países?

A atividade de dirigir com segurança exige muita atenção, o tempo todo. De acordo com o Manual de Formação de Condutores da Tecnodata, qualquer distração ao volante pode provocar um sinistro, e os motivos para desviar a atenção são muitos, mas atualmente o campeão é o uso do celular. Sobre o assunto, muitos condutores perguntam se usar o celular no trânsito é proibido em outros países ou só no Brasil?

### Legislação em outros países

O levantamento sobre multas e penalidades relacionadas ao uso do celular no trânsito em diversos países revela variações significativas:

**Estados Unidos:** As multas variam entre US\$ 20 e US\$ 500, dependendo do estado. Em estados como Califórnia, a primeira multa é de cerca de US\$ 20, enquanto em Nova York pode chegar a US\$ 200. Além da multa, pontos são adicionados à carteira de

motorista, o que pode levar ao aumento do seguro e à suspensão da habilitação.

**Reino Unido:** A multa padrão é de £200 (cerca de R\$ 1.200), e o motorista recebe 6 pontos na carteira. Com 12 pontos acumulados, a habilitação pode ser suspensa. Motoristas com menos de dois anos de experiência podem perder a licença após uma única infração.

**Alemanha:** A multa é de €100 (cerca de R\$ 500) e resulta em um ponto na carteira. Em casos graves, como acidentes por distração, a multa pode chegar a €200, com possibilidade de suspensão temporária da habilitação.

**França:** A multa é de €135 (aproximadamente R\$ 700) e resulta na perda de 3 pontos na carteira. Em áreas escolares ou residenciais, as penalidades podem ser mais severas, incluindo a suspensão da habilitação.

**Japão:** A multa começa em ¥18.000



(cerca de R\$ 650) para carros pequenos e ¥25.000 (cerca de R\$ 900) para veículos maiores. Os motoristas perdem 3 pontos, e, em caso de acidente, podem enfrentar até 6 meses de prisão.

**Austrália:** As multas variam por estado. Em Nova Gales do Sul, vão de AU\$ 352 (cerca de R\$ 1.200) a AU\$ 469 em áreas escolares. Em Queensland, podem chegar a AU\$ 1.078 (cerca de R\$ 3.700). A penalidade pode incluir a perda de 4 pontos na carteira, e motoristas em período probatório podem perder a licença após uma única infração.

“Esses valores e penalidades demonstram como muitos países estão endurecendo as leis para desincentivar o uso de celulares enquanto se dirige, uma vez que as distrações ao volante são uma das principais causas de acidentes de trânsito”, ressalta Celso Mariano, especialista em Trânsito e Mobilidade.

“Tirar os olhos do trânsito por apenas 2 ou 3 segundos é o suficiente para bater no carro da frente, mudar de pista, colidir com um objeto imóvel ou atropelar alguém. Em apenas 5 segundos, a 80 km/h o veículo percorre mais de 100m”, completa.

Mesmo sabendo desses perigos, os brasileiros continuam se colocando em situação de risco. De acordo com o Registro Nacional de Infrações (Renainf), somente em julho de 2024, houveram 138.669 autuações por essa infração. Ou seja, são mais de 186 multas por hora no Brasil por uso do celular ao volante.

## ESPAÇO LIVRE

\*Jorge Carlos Machado Curi



## Conscientização e ação para prevenir acidentes de trânsito

Assim como o acidente que matou Ayrton Senna não causaria mais a morte de motoristas de Fórmula 1 se sofressem algo similar hoje por conta da evolução da segurança no automobilismo, o número de iniciativas e tecnologias que proporcionam maior segurança no trânsito cotidiano cresceu nas últimas décadas. Pode-se observar esse fenômeno desde que virou obrigação, por lei, usar cinto de segurança em carros e capacetes nas motos e, mais recentemente, quando os airbags e freios ABS também se tornaram obrigatórios nos veículos brasileiros. A criação da Faixa Azul também ajudou a reduzir o número de mortes de motociclistas em vias movimentadas.

No entanto, apesar das campanhas de conscientização e dos avanços dessas tecnologias desenvolvidas para minimizar traumas — como é chamada a lesão causada por um evento inesperado externo ao corpo —, muitos não as utilizam. Segundo dados de 2023 da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), uma média de 275 motoristas são multados por hora, nas rodovias do país, por não usarem o cinto de segurança. De acordo com a Pesquisa Nacional de Saúde de 2019, apenas 60,7% dos motociclistas que moram em áreas rurais usam capacete. Poucas pessoas usam roupas de proteção, além do capacete, ao andar de moto, mesmo sabendo que elas oferecem maior segurança em caso de acidentes.

O Brasil ainda é o terceiro país que mais registra mortes no trânsito, de acordo com relatório da Organização Mundial da Saúde, ficando atrás apenas de Índia e China, países com populações várias vezes maiores que a do nosso país. Quando se trata de motociclistas, os números são ainda mais graves. Em dezembro do ano passado, foram 55 mortes de motoqueiros e/ou garupas em São Paulo, quase dois por dia em apenas um mês, de acordo com o Sistema de Informações Ge-

renciais de Acidentes de Trânsito (Infosiga). De cada 10 mortos, quatro faleceram na via em que se acidentaram, enquanto seis morreram em hospitais, mesmo depois de terem recebido socorro. Ao todo, só em São Paulo, foram registradas 426 mortes de motociclistas no ano passado.

A nível nacional, a taxa de internação de motociclistas que sofreram acidentes de trânsito aumentou 55% em uma década, de 2011 a 2021, segundo boletim da Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente, do Ministério da Saúde. Da mesma forma, nos últimos 20 anos, a frota de motos registradas no Brasil cresceu mais de cinco vezes, chegando a um número de 32,3 milhões em setembro de 2023, de acordo com a Senatran.

Nesse cenário e em meio ao crescimento dos aplicativos de entrega, os acidentes com motoqueiros também são uma triste realidade atual. De acordo com o Observatório de Segurança e Saúde no Trabalho, motociclistas e ciclistas de entregas rápidas estão entre as profissões mais perigosas do ponto de vista da incidência de acidentes de trabalho, com uma média de 362 casos para cada 10 mil empregos. Outra pesquisa feita por uma seguradora focada em profissionais autônomos revelou que motoqueiros ficaram, em média, 41 dias afastados de suas atividades em 2023 devido a acidentes sofridos durante a prestação do serviço.

Para mudar essa realidade, é necessária uma via de mão dupla: a conscientização e a ação. E essa ação passa por uma mudança de mentalidade de nossos motoristas, voltada à prevenção de acidentes. Para isso, precisamos de uma intensa e contínua educação no trânsito. Atitudes simples, como a utilização de cinto de segurança, limite de velocidade, atenção às placas de sinalização e advertência, são essenciais, além do básico: não beber ou utilizar qualquer tipo de droga antes de dirigir.

Por parte do governo, campanhas, fiscalização e

punição de infrações devem ser constantes, a fim de inibir comportamentos perigosos por parte dos motoristas. Às empresas, estabelecimentos e aplicativos que se valem dos serviços de entregadores motoqueiros, caberia prestar assistência, melhorando as condições de trabalho dessa categoria.

Além disso, a assistência médica não pode falhar no atendimento das vítimas. Quando um acidente acontece e a pessoa sofre um trauma, é fundamental que os profissionais que farão o atendimento inicial do traumatizado — sejam os médicos, bombeiros, profissionais de resgate do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu), entre outros — estejam preparados e tenham sido devidamente treinados para prestar a assistência adequada, seguindo protocolos aprovados mundialmente. Afinal, o sucesso do tratamento de qualquer tipo de trauma depende muito de como a pessoa é atendida desde o primeiro momento.

Em suma, o conceito fundamental — não apenas para a chamada Semana Nacional do Trânsito, mas para todos os dias do ano — é estarmos sempre aprimorando a educação para que possamos reduzir, ano a ano, o número de pessoas acidentadas no trânsito. É importante lembrar sempre que evitar acidentes de trânsito é evitar milhares de mortes e sequelas e, conseqüentemente, grande dor para os acometidos e suas famílias, além das severas conseqüências na saúde das vítimas e os impactos econômicos e sociais resultantes.

Na área da saúde, a redução do número de traumas facilmente evitáveis no trânsito liberaria os médicos para tratar de outras condições de saúde que as tecnologias e inovações médicas, infelizmente, ainda não conseguem evitar.

\*Cirurgião geral e intensivista, integrante das câmaras técnicas de Cirurgia Geral e de Segurança do Paciente no Conselho Federal de Medicina.

# Atropelamentos de ciclistas disparam mais de 400% em Florianópolis em apenas um ano

Somente no dia 20 de outubro cinco ciclistas sofreram atropelamentos na Capital Catarinense. No caso mais grave, o advogado Alexandre Sanchez Palma, 57, atropelado por um motorista bêbado, no acostamento da SC-401, não resistiu e morreu após quatro dias internado. No mesmo dia, mais cedo, um grupo de amigos treinava na Via Amiga, na avenida Beira-Mar Norte, quando um motorista fez um retorno proibido e atropelou quatro deles.

Este ano, conforme levantamento da Amobici (Associação Mobilidade por Bicicleta e Modos Sustentáveis), foram 27 atropelamentos de ciclistas, muitos dos quais não geram boletins de ocorrência e muito menos viram notícia. Um crescimento de 440%, frente aos cinco constatados em 2023.

A SC-401, acesso às praias do Norte da Ilha, é a campeã de ocorrências, com 22 registros, desde 2008. O levantamento, conforme Vinícius Leyser da Rosa, da Amobici, é preliminar e, portanto, há uma subnotificação nos anos anteriores, mas os números deste ano assustam.

“A mais recente tragédia na SC-401 não é um fato isolado. Alexandre perdeu a vida num local crítico da rodovia onde há muitos anos se pede por uma boa ciclovia. Este é o único trecho onde não há alternativa de trajeto”, ressalta Vinícius.

Alexandre foi atropelado no quilômetro 9 da SC-401. Em nota, a OAB-SC (Ordem dos Advogados do Brasil de Santa Catarina) ressaltou a imprudência do motorista que estava bêbado.

“Relatos da PMRv (Polícia Militar Rodoviária) apontam que o acidente foi causado por um motorista que, ao ser submetido ao teste do bafômetro, foi constatado estar sob o efeito de álcool. Situações como essa

representam uma triste realidade de imprudência nas vias públicas e ressaltam a necessidade de uma conscientização coletiva em prol da segurança de todos”, destacou a ordem.

Vítima da imprudência, após quatro dias na UTI (Unidade de Terapia Intensiva) Alexandre morreu aos 57 anos. Paulista, apaixonado pela Ilha, deixa dois filhos e muitos amigos ciclistas indignados com a insegurança.

O autor do crime prestou assistência no dia, depôs na Polícia Civil, mas foi liberado, pois Alexandre ainda estava no hospital. O motorista, um jovem de 22 anos, voltava de uma balada, tinha consumido bebida alcoólica e até tentou descansar antes de pegar o volante, mas não foi suficiente.

Coordenador do Pedal da Ilha Floripa, que funciona desde 2008, Rock Waltrick, 65 anos, lamentou a morte de Alexandre, que participava do grupo há cerca de dois anos. “Um cara fantástico amigo de todos, ajudava todos, sempre sorrindo, cara acima da média”, disse Rock sobre Alexandre, que foi velado no dia 25 de outubro, na Capital.

Já em relação aos atropelamentos na Via Amiga, o subcomandante da Guarda Municipal, Alexandro Amorim disse que o projeto existe há sete anos e a Guarda sempre dá apoio ao grupo que iniciou o movimento para treinar num local seguro. “São sete anos, praticamente todos os domingos a gente faz. Infelizmente aconteceu isso. Não é algo [os atropelamentos] que acontece sempre”, lamentou Amorim.

Para a AMOBICI o ciclista, em Florianópolis, está à mercê da sorte. Falta estrutura para pedalar, falta vontade política para estruturar e falta punição para motorista irresponsável.

