O Monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - OUTUBRO 2026 - ANO 19 - Nº 202

MAIS UMA DENÚNCIA REJEITADA PELO TCU CONTRA A SENATRAN



O Tribunal de Contas da União (TCU) julgou improcedente uma denúncia contra a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) que apontava supostas omissões na regulamentação, fiscalização e controle de veículos no Brasil. A decisão foi unânime e concluiu que os elementos apresentados não comprovaram as irregularidades denunciadas, tais como: revisão de normas sobre modificações veiculares, exigências do Certificado de Segurança Veicular (CSV), funcionamento de sistemas de registro, controle de alterações irregulares e providências relacionadas a veículos sinistrados. (Página 10)

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Governos falham em proteger os usuários mais vulneráveis do trânsito

Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



O Preço da Vitória

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Importância do capacete como medida essencial

PÁGINA 7

Governo de SC planeja transporte aquaviário na Grande Florianópolis

PÁGINA 8

Ciclista pode andar na calçada e na contramão?

O que diz o CTB

PÁGINA 12

O trânsito pelos olhos de uma criança: perigo que adultos não percebem

PÁGINA 13

São Paulo começa a multar usuários de bicicletas e patinetes elétricos

PÁGINA 4

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.
SEJA PACIENTE NO TRÂNSITO.
CONSERVE-SE À DIREITA
SENTIDO DE CIRCULAÇÃO NA ROTATÓRIA
CIRCULAÇÃO EXCLUSIVA DE ÔNIBUS

EDITORIAL

Mortes no trânsito: a omissão do poder público precisa acabar

Mais uma eleição passou e a segurança no trânsito continuou praticamente ausente das propostas políticas. Enquanto milhares de brasileiros morrem nas ruas e rodovias, a preservação da vida segue relegada a segundo plano. Essa indiferença precisa ser denunciada e combatida.

Segundo levantamento da Polícia Rodoviária Federal (PRF), Entre janeiro e julho de 2026, 3.516 pessoas morreram nas rodovias federais brasileiras. Foram mais de 40 mil acidentes em apenas sete meses. E essa é apenas uma parte da tragédia nacional: no Brasil, são quase 40 mil mortes no trânsito por ano e mais de 400 mil pessoas que ficam com sequelas permanentes. Números dessa dimensão deveriam provocar mobilização nacional, mas a eleição passou sem que a segurança viária recebesse a prioridade que merece.

O silêncio eleitoral revela uma preocupante falta de compromisso com um problema que destrói famílias, sobrecarrega o sistema de saúde e provoca enormes prejuízos sociais e econômicos. A responsabilidade do governo federal merece atenção especial. Cabe à União liderar a política nacional de segurança viária, fortalecer a fiscalização nas rodovias federais, investir na correção de trechos perigosos e articular ações permanentes com estados e municípios. É indispensável garantir orçamento, planejamento, metas verificáveis e transparência. Divulgar estatísticas depois das tragédias e realizar operações pontuais não basta.

É evidente que os condutores que cometem infrações devem ser responsabilizados. Mas essa responsabilidade não pode servir de escudo para o poder público. Rodovias perigosas, fiscalização insuficiente, sinalização inadequada e políticas descontínuas também precisam ser enfrentadas. A segurança viária exige ações integradas e permanentes, não a transferência de toda a culpa para quem está ao volante.

Há, ainda, uma questão que não pode ser ignorada: onde está a militância em defesa da vida no trânsito? A dimensão das mortes exige mais do que manifestações pontuais e campanhas passageiras. É necessária uma atuação organizada de entidades, especialistas, imprensa e sociedade civil, com pressão constante sobre governantes e representantes eleitos. A defesa da vida precisa ter voz ativa durante todo o ano, e não apenas quando uma tragédia ganha destaque.

Também precisamos romper com a naturalização dessas mortes. A palavra "acidente" muitas vezes encerra a discussão, como se as ocorrências fossem inevitáveis. Entretanto, muitas tragédias podem ser prevenidas com educação, fiscalização, infraestrutura segura e atendimento eficiente às vítimas. Cada morte exige mais do que lamentações: exige análise das causas e providências para impedir que outras vidas sejam perdidas.

O MONATRAN cobra dos governantes, especialmente do governo federal, uma mudança concreta de postura. Os representantes eleitos precisam transformar a segurança viária em compromisso público, com medidas efetivas e prestação de contas. As organizações e a sociedade civil também precisam ampliar a mobilização e cobrar resultados de forma contínua. A eleição passou, mas a responsabilidade de salvar vidas permanece. O trânsito continua matando todos os dias, independentemente do calendário político.

Chega de omissão, de silêncio e de tratar mortes evitáveis como fatalidades inevitáveis. O Brasil precisa de políticas permanentes, recursos, fiscalização e compromisso público com resultados. A vida no trânsito precisa deixar de ser uma promessa esquecida e se tornar uma prioridade de Estado.

NOTAS E FLAGRANTES



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



PANES NA ESTRADA

Quase 70% dos atendimentos da Arteris nas rodovias são causados por panes veiculares. Entre janeiro e agosto de 2026, a concessionária registrou 76.684 ocorrências relacionadas a falhas mecânicas e elétricas, pneus furados, superaquecimento e falta de combustível, o equivalente a 68,4% dos 112.078 atendimentos realizados no período. Os números reforçam a importância da manutenção preventiva, da revisão dos principais componentes do veículo e do planejamento antes de viajar. Em caso de pane, a orientação é parar em local seguro e solicitar assistência, evitando reparos em áreas expostas ao tráfego.

MULHER NO VOLANTE

O Espírito Santo instituiu, por meio da Lei nº 12.954/2026, a campanha permanente "Mulher no Volante Segurança Constante", para combater o assédio e a discriminação de gênero no trânsito. A iniciativa reacende o debate sobre o respeito às mulheres ao volante, enquanto levantamento da Machine aponta que elas representaram apenas 10,61% dos motoristas de aplicativos e 5,76% dos entregadores analisados em 2026. Os dados não explicam, por si só, as causas dessa baixa participação, mas reforçam a importância de discutir oportunidades, condições de trabalho e preconceito.



O Monatran
Jornal do **Movimento Nacional de Educação no Trânsito**
Sede Nacional:
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 811
Centro - Florianópolis
Santa Catarina – CEP 88020-000
CNPJ: 02.395.071/0001-66
Fones: (48) 99981-1015
E-mail: ***jornal@monatran.org.br***
Site: **www.monatran.org.br**

DIRETORIA EXECUTIVA:
Presidente:
Roberto Alvarez Bentes de Sá
Diretores:
Alaor Francisco Tissot
Francisco Carlos Fernandes Pacheco
Francisco José Mattos Mibielli
Jorge Castro Reis Filho
Sergio Carlos Boabaid
Presidente do Conselho Deliberativo
Derly Massaud de Anunciação
Presidente do Conselho Fiscal
Pedro Moreira Filho

Jornalista Responsável e diagramador:
Rogério Junkes
Registro Profissional nº 775 - DRT
Redatora:
Ellen Bruehmueller
Registro Profissional nº 139/MS - DRT
Distribuição: Gratuita

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

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



Governos falham em proteger os usuários mais vulneráveis do trânsito

O Brasil continua convivendo com uma tragédia que expõe a fragilidade das políticas públicas de segurança viária. O Atlas da Violência 2026, elaborado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública, revela que 37.150 pessoas morreram no trânsito brasileiro em 2024. Desse total, 15.459 eram vítimas de sinistros envolvendo motocicletas, número que representa 41,6% das mortes. Entre 2019 e 2024, os óbitos nesses sinistros cresceram 38%. São números que deveriam provocar uma reação muito mais efetiva dos governos em todas as esferas.

A pergunta é inevitável: até quando autoridades federais, estaduais e municipais continuarão tratando a violência no trânsito como um problema secundário? As cidades mudaram, as motocicletas se multiplicaram e a mobilidade passou por profundas transformações, mas o planejamento viário e as políticas de prevenção não acompanharam essa realidade. O resultado é um sistema que expõe diariamente milhares de pessoas a riscos que poderiam ser reduzidos com planejamento, fiscalização, infraestrutura adequada e educação permanente.

A motocicleta tornou-se indispensável para milhões de brasileiros, seja como meio de transporte, seja como ferramenta de trabalho. Entretanto, a expansão da frota ocorreu sem que muitas cidades desenvolvessem estruturas capazes de garantir deslocamentos mais seguros. Vias mal planejadas, pavimentação precária, sinalização deficiente, iluminação insuficiente e conflitos entre carros, motos, bicicletas e pedestres revelam a distância entre as necessidades da população e a capacidade de resposta do poder público. Não basta permitir que a mobilidade cresça. É preciso garantir condições para que as pessoas possam se deslocar sem colocar a própria vida em risco.

A responsabilidade não se limita às prefeituras. Ao governo federal cabe coordenar políticas nacionais, estabelecer diretrizes e apoiar investimentos. Aos estados compete, entre outras atribuições, melhorar as rodovias sob sua administração e fortalecer a fiscalização. Já os municípios precisam investir na manutenção das vias, organizar o trânsito e proteger os usuários mais vulneráveis. Quando essas responsabilidades não se traduzem em resultados concretos, a população fica desprotegida e a conta é paga em vidas perdidas. No Piauí, por exemplo, as motocicletas estiveram presentes em 72,7% das mortes no trânsito registradas em 2024, evidenciando a necessidade de políticas adaptadas à realidade de cada região.

Outro equívoco é transferir quase toda a responsabilidade para o comportamento dos condutores. Imprudência, excesso de velocidade, uso do celular e desrespeito às leis precisam ser combatidos, mas a segurança também depende de vias bem projetadas, sinalização eficiente e fiscalização presente. Os princípios da Visão Zero reconhecem que erros humanos são inevitáveis e defendem sistemas viários capazes de reduzir a gravidade dos sinistros e impedir que falhas resultem em mortes. Essa abordagem exige compromisso institucional, e não apenas discursos de ocasião.

Também é necessário questionar a falta de continuidade das ações governamentais. A segurança viária não pode depender de campanhas sazonais, anúncios de obras ou iniciativas isoladas. São necessários planejamento de longo prazo, orçamento adequado, metas mensuráveis e transparência nos resultados. Os governos precisam demonstrar quais medidas estão adotando para reduzir as mortes, quanto investem em prevenção e como corrigem estratégias que não apresentam resultados. Sem cobrança e responsabilidade, as estatísticas se repetem enquanto as famílias convivem com perdas irreparáveis.

O Atlas da Violência 2026 deveria servir como um alerta para todas as esferas do poder público. Mais de 37 mil mortes em um único ano não podem ser tratadas como consequência natural da mobilidade. Proteger os usuários mais vulneráveis exige reconhecer as falhas, corrigir prioridades e transformar políticas públicas em ações permanentes. O trânsito brasileiro não precisa de mais promessas, mas de compromisso, planejamento e resultados. Quando o Estado não consegue garantir condições adequadas de segurança nas ruas e rodovias, estamos diante de uma grave falha na proteção da vida.

FAKE NEWS

Circula na internet a informação de que o uso do colete refletivo já é obrigatório para motoristas, mas isso não é verdade. Existe, sim, um Projeto de Lei (282/2026) sobre o assunto em análise na Câmara dos Deputados, que propõe exigir que veículos novos tenham o equipamento e que ele seja utilizado em determinadas situações de emergência. Todavia, como a proposta ainda está em tramitação, não criou uma nova obrigação para os motoristas nem estabeleceu multa pelo descumprimento. Por isso, é importante verificar as informações antes de compartilhá-las como se já estivessem em vigor.



VELOCIDADE X SEGURANÇA

Tesla Roadster acelera de 0 a quase 100 km/h em apenas 0,81 segundo. A demonstração do protótipo, realizada em ambiente controlado e com propulsores especiais, impressiona pelo desempenho, mas reforça os riscos da velocidade no trânsito. A cerca de 100 km/h, um veículo percorre quase 28 metros por segundo, sem contar a distância necessária para frear. Mesmo com tecnologias avançadas, o tempo de reação, as condições da pista e os limites da física continuam determinantes para a segurança.

São Paulo começa a multar usuários de bicicletas e patinetes elétricos



A cidade de São Paulo iniciou, em 13 de outubro, a fiscalização das regras de circulação de bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos, como patinetes elétricos. A medida prevê multas para quem desrespeitar as normas, especialmente em situações que colocam pedestres e outros usuários das vias em risco.

A fiscalização é realizada pela Secretaria Executiva de Mobilidade e Trânsito e pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), com apoio da Guarda Civil Metropolitana (GCM). Entre as infrações previstas estão a circulação irregular em espaços destinados aos pedestres e a condução agressiva. A multa pode chegar a R$ 130,16, vinculada ao CPF do responsável.

Nas ciclovias e ciclofaixas exclusivas, o limite de velocidade estabelecido pela regulamentação municipal é de 20 km/h. Já nas estruturas cicloviárias compartilhadas com pedestres, localizadas sobre calçadas, o limite para bicicletas é de 6 km/h.

A circulação em calçadas e canteiros centrais também tem restrições. Nesses espaços compartilhados com pedestres, bicicletas elétricas podem circular a até 6 km/h, enquanto patinetes e outros equipamentos autopropelidos não são permitidos.

Nas vias sem ciclovias ou ciclofaixas, as regras variam conforme o equipamento. Bicicletas elétricas e equipamentos conduzidos na posição sentada podem circular em ruas com limite de até 50 km/h. Já patinetes e outros equipamentos conduzidos em pé podem utilizar vias com limite de até 40 km/h, desde que respeitem a velocidade máxima de 20 km/h.

A regulamentação também estabelece restrições à circulação de bicicletas e bicicletas elétricas em vias de trânsito rápido e rodovias sem acostamento. A fiscalização pode incluir equipamentos específicos para medir a velocidade desses veículos e medidas administrativas, como retenção e remoção, quando cabíveis.

As regras municipais complementam as normas nacionais do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e do Código de Trânsito Brasileiro. Os limites e as permissões descritos são específicos da capital paulista e não se aplicam automaticamente a outros municípios. A classificação do veículo também é importante, pois modelos com características técnicas diferentes podem estar sujeitos a outras exigências.

Além da fiscalização, a Prefeitura prevê ações educativas em parques, escolas e universidades. O objetivo é promover a convivência segura entre pedestres, ciclistas e usuários de equipamentos elétricos, com atenção especial a crianças, idosos e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

França endurece punição por uso de celular ao volante; veja as regras no Brasil

A França decidiu ampliar para todo o território nacional a possibilidade de suspensão administrativa da carteira de habilitação de motoristas flagrados usando o celular ao volante. A medida busca combater a distração e reforçar a segurança viária. Até então, cerca de 20 departamentos franceses já adotavam essa punição.

A legislação francesa já proibia o uso do telefone segurado na mão durante a condução, com previsão de multa, perda de pontos e suspensão da habilitação. A novidade é a uniformização da aplicação da medida em todo o país, tratando o uso do celular como um comportamento perigoso por si só.

No Brasil, segurar ou manusear o celular enquanto dirige é infração gravíssima, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A penalidade é multa de R$ 293,47 e sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Diferentemente da medida francesa, a legislação brasileira não prevê a suspensão automática da CNH por essa infração isolada. No entanto, os pontos registrados podem contribuir para que o motorista atinja o limite que permite a abertura de um processo de suspensão do direito de dirigir.

O uso do celular representa risco porque compromete a atenção visual, manual e cognitiva. Ao olhar para a tela, o motorista deixa de observar a via, pode retirar uma das mãos do volante e demora mais para perceber situações inesperadas, como uma freada brusca ou a travessia de um pedestre.



Segundo informações da Segurança Viária francesa, utilizar o telefone ao volante triplica o risco de sinistro. A leitura de mensagens também pode aumentar significativamente o perigo, especialmente em vias movimentadas ou em velocidades elevadas.

Mesmo quando o veículo está parado momentaneamente em um semáforo, o motorista não deve considerar essa situação uma autorização automática para mexer no aparelho. A recomendação é programar rotas, escolher músicas e responder mensagens antes de iniciar o trajeto ou somente após estacionar em local seguro e permitido.

Embora França e Brasil adotem consequências administrativas diferentes, a prevenção depende de uma atitude fundamental: manter a atenção na via. Nenhuma mensagem ou ligação é mais importante do que a segurança de quem dirige e de todos os que compartilham o trânsito.

JOSÉ ROBERTO DIAS*



O Preço da Vitória

Há vitórias que carregam em si responsabilidades maiores do que a própria conquista. Pirro, rei do Épiro, compreendeu isso no século III antes de Cristo, depois de vencer os romanos ao custo de perdas tão elevadas que comprometeram suas próprias forças. A História preservou sua advertência, lembrando que nem toda vitória representa, necessariamente, um triunfo duradouro.

A reflexão parece especialmente oportuna. Vivemos tempos em que as divergências políticas desafiam a confiança nas instituições e exigem de todos serenidade e respeito. A legitimidade democrática se fortalece pela transparência, pela igualdade de tratamento e pela observância das liberdades asseguradas pela Constituição.

É preocupante quando o exercício da oposição desperta receios quanto às suas consequências. O Estado de Direito deve oferecer segurança a todos, inclusive àqueles que discordam de quem exerce o poder. A democracia não exige unanimidade, mas respeito às regras e às garantias que permitem a livre manifestação das diferentes correntes de pensamento.

Para quem dedicou a vida ao jornalismo e à educação, a liberdade de expressão é tão necessária quanto o ar. A Constituição não foi escrita para proteger apenas o pensamento conveniente. O respeito à autoridade não dispensa o direito de criticá-la, assim como a defesa das instituições não afasta questionamentos legítimos.

O trânsito, ao qual dediquei parte importante de minha vida, oferece uma comparação esclarecedora. Seguimos caminhos distintos, mas devemos respeitar as mesmas regras. Quando o motorista perde a confiança na sinalização, instala-se a insegurança. Quando o cidadão perde a confiança nas instituições, as consequências alcançam toda a sociedade.

Também no trânsito, resultados aparentemente favoráveis nem sempre traduzem conquistas efetivas. Celebram-se autuações e indicadores administrativos enquanto famílias continuam perdendo seus entes queridos. A verdadeira medida do êxito está na preservação de vidas. Na vida pública, igualmente, os resultados devem ser acompanhados da responsabilidade de preservar direitos e fortalecer a confiança coletiva.

Pacificar os espíritos exige respeito às diferenças. Na democracia, reconhecer resultados legitimamente alcançados não significa renunciar ao direito de questionar e discordar. A convivência civilizada depende do respeito mútuo, pois nenhuma sociedade prospera quando transforma adversários em inimigos.

O Brasil precisa reencontrar a serenidade necessária para conviver com suas diferenças. Vencer é importante, mas saber preservar os valores que sustentam a vida em sociedade é ainda mais. Afinal, no trânsito como na vida de uma nação, pouco importa quem chega primeiro se, ao final do caminho, perdemos a liberdade, a confiança e o respeito à vida.

* 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 – Cesusc, 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.

ANTT discute portal para reunir cobranças do pedágio eletrônico Free Flow

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) discute a criação de um portal para reunir informações sobre passagens por pedágios eletrônicos e facilitar o acesso às opções de pagamento. A proposta foi apresentada em audiência pública no dia 8 de outubro e ainda está em fase de avaliação.

O sistema, chamado Free Flow, utiliza câmeras e sensores para identificar os veículos sem a necessidade de parar em praças de pedágio. Motoristas sem TAG precisam acompanhar os registros das passagens e consultar os canais disponibilizados pelas concessionárias para quitar as tarifas.



A proposta prevê um Portal de Interoperabilidade que centralize informações sobre as passagens, a identificação dos veículos e os valores cobrados. O usuário poderá consultar os registros e acessar diferentes opções de pagamento, incluindo os canais das concessionárias e empresas autorizadas.

A iniciativa ainda será avaliada em um ambiente experimental supervisionado, conhecido como sandbox regulatório. O objetivo é testar a viabilidade da solução antes de uma possível implantação definitiva, considerando requisitos de segurança da informação, proteção de dados e transparência.

Enquanto a proposta não é implementada, os motoristas devem consultar os canais oficiais das concessionárias responsáveis pelas rodovias. Nas estradas integradas ao aplicativo CNH do Brasil, também é possível verificar as passagens na seção "Veículos", opção "Pedágio Eletrônico".

Quando a tarifa estiver disponível, a opção "Como pagar" direcionará o usuário ao canal indicado pela concessionária. O pagamento não é realizado diretamente pelo aplicativo.

Roaming obrigatório deve ampliar sinal nas estradas a partir de 2027

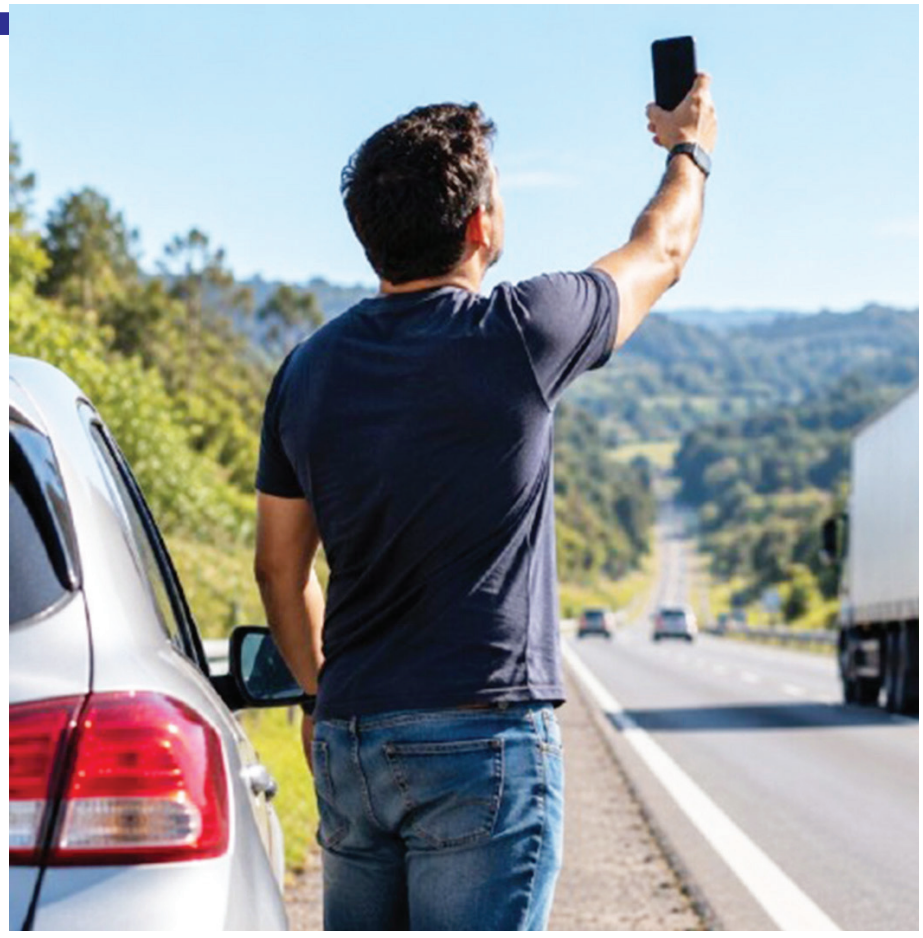
A falta de sinal de celular nas rodovias brasileiras pode comprometer desde a navegação até o acionamento de socorro em situações de emergência. Para reduzir essas lacunas, o governo federal anunciou uma mudança nas regras do setor: a partir de 2027, os motoristas poderão acessar automaticamente a rede de outras operadoras quando a sua própria não estiver disponível. A medida integra um plano para ampliar a cobertura móvel nas rodovias federais de 27,2 mil para 57,1 mil quilômetros até 2030.

Lançada no início de outubro pelos ministérios das Comunicações e dos Transportes, a Política Nacional de Conectividade em Rodovias prevê levar sinal a 77% da malha federal. Considerando também as rodovias estaduais, a meta é alcançar 72,3 mil quilômetros com cobertura 4G ou 5G.

O principal instrumento será o roaming obrigatório, que permitirá ao celular utilizar a rede de outra operadora sem que o usuário precise trocar de chip, número ou plano. Segundo o governo, o compartilhamento das redes deve elevar a disponibilidade de sinal nas rodovias federais de 36,6% para 58,9%, alcançando 44,1 mil quilômetros.

A estratégia busca aproveitar as antenas já instaladas para acelerar a expansão da cobertura, sem depender exclusivamente de novas estruturas. Há, porém, uma limitação: o roaming só funciona onde pelo menos uma operadora oferece sinal. Nos trechos sem cobertura de nenhuma empresa, será necessário instalar novas antenas e estações rádio-base.

A conectividade é especialmente importante para quem depende do celular para trabalhar. Levantamento da Machine mostra que Vivo e Claro concentram mais de 80% das linhas utilizadas por motoristas e entregadores. Entre os motoristas, a Vivo lidera, com 41%, seguida pela Claro, com 40,7%, e pela TIM, com 13,1%. Entre os entregadores, a Claro aparece à frente, com 45,7%, enquanto Vivo e TIM registram 33,8% e 16,3%, respectivamente.



O plano também prevê a expansão da cobertura em seis rodovias federais prioritárias: BR-101, BR-116, BR-135, BR-163, BR-242 e BR-364. A expectativa é conectar os cerca de 4,8 mil quilômetros da BR-101 já em 2027. O governo também avalia utilizar recursos do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações (Fust) para atender áreas sem sinal.

A implementação depende de definições regulatórias. A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) deverá estabelecer as regras técnicas e comerciais para o compartilhamento das redes. Segundo o governo, não haverá repasses públicos nem compensações diretas às operadoras. A remuneração pelo uso da infraestrutura será negociada entre as empresas, sob regulamentação da agência.

Nas rodovias concedidas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deverá regulamentar as exigências de conectividade. Após a publicação da norma, as concessionárias terão 180 dias para apresentar planos com metas por trecho e cronogramas de execução.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



IMPORTÂNCIA DO CAPACETE COMO MEDIDA ESSENCIAL

Pesquisas nos Estados Unidos da América do Norte mostram que a probabilidade de uma pessoa morrer dirigindo uma motocicleta é vinte vezes maior que ao volante de um carro. Sem capacete isso aumenta para sessenta vezes. Quase 80% dos acidentes com moto resultam em mortes ou ferimentos graves.

No Brasil esses números não são muito diferentes. Estamos aí com 70% dos acidentes com mortos e feridos graves.



Hoje, 92% dos motociclistas circulam com capacete. Muitos com prazo de validade vencido, com furo onde foi colocado um acessório, com ranhuras, rachaduras, com viseiras arranhadas, sem higienização etc.

A lei permite uso de capacete sem proteção da mandíbula com o que não concordamos. Se vamos recomendar proteção porque só parcialmente?

A proteção do olho e da face é dada pela viseira. Estamos cansados de ver acidentes com corpo estranho que ao bater nos olhos dependendo de sua massa e velocidade pode apenas flutuar na conjuntiva, como é o caso de um cisco, encravar neste tecido e até perfurar o olho como é o caso de uma pedra levantada do solo pelo pneu de um veículo. Este tipo de acidente torna-se extremamente perigoso porque em movimento e com a lesão provocada a tendência natural e reflexa é a de levar a mão e colocá-la no local da lesão. Com o impacto e com esse gesto a visão torna-se nula e a desorientação espacial leva o indivíduo para o solo, agrava-se o acidente.

Muitas vezes a viseira ou óculos arranhados são responsáveis por transtornos durante o dia, impedindo a visão e sendo causa de acidentes no período da noite. Mas não é só o olho, qualquer pedrinha do asfalto pode produzir lesões na face que pode ir de simples cortes a fraturas. Daí insistirmos no capacete com proteção integral. A legislação permite o capacete sem a viseira, mas obriga o uso de óculos de proteção. Esse óculos não protege a face, restringe-se apenas ao olho e as regiões perioculares enquanto a viseira dá proteção total à face.

Ele foi projetado para distribuir a energia proveniente do impacto por uma superfície maior reduzindo o trauma sobre o crânio. Desta maneira fica claro que mesmo usando o capacete não significa que estamos livres de danos. Qualquer pancada, reduz a resistência do casco do capacete e do isopor de revestimento interno, devendo ser substituído imediatamente porque já não dá a proteção inicial.

Traz desconforto, calor, embaça a viseira, alguns até sentem falta de ar, outros sentem-se enclausurados, mas ele é muito útil.

Muitos ignoram que tal proteção tem um período de validade. Estamos cansados de ver motociclistas com capacetes cheios de fita gomada porque sofreram algum impacto e lascaram ou racharam. Observe que qualquer impacto que o capacete sofra, seja de uma simples queda ao solo, é igual à inutilização. Ele deixa de oferecer a proteção que se deseja. Está fragilizado, é necessário aquisição de um novo. Não existe capacete eterno. Em média a validade é de três anos. O fabricante coloca um adesivo no interior do equipamento mostrando a validade dele. Com o tempo, com o uso, submetido a condições de desgaste e pequenos impactos o material torna-se frágil e não estará mais dando proteção.

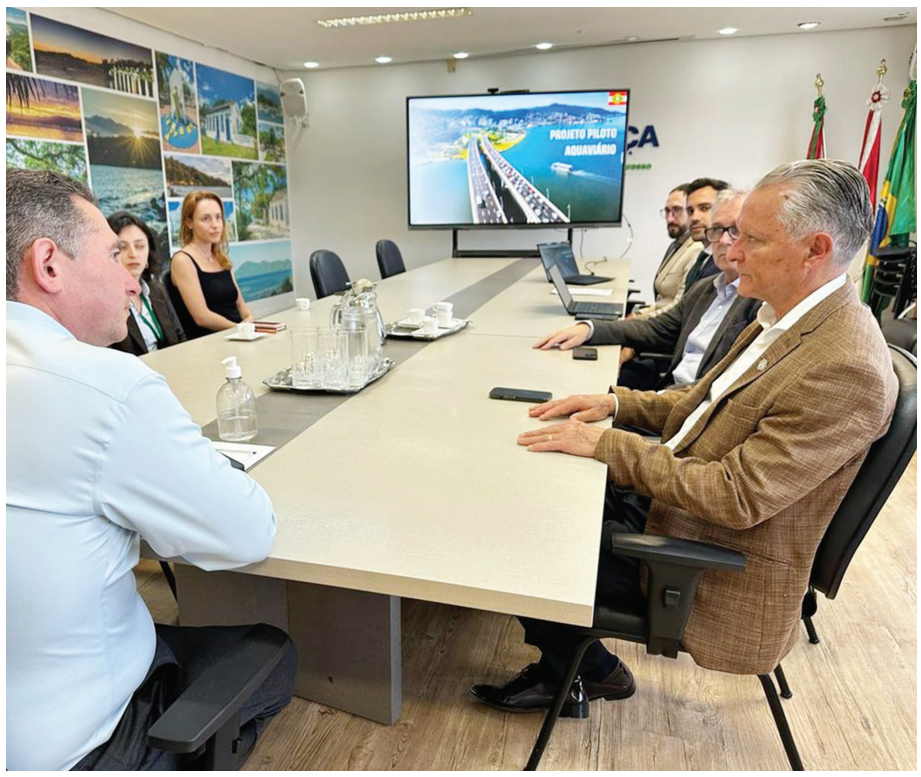
Esse equipamento é de uso individual, porque na pele, couro cabeludo, nariz, olhos, boca deixamos milhões de microrganismos no seu interior, para qualquer outra pessoa pode ser extremamente agressivo causando infecções localizadas ou generalizadas. Entra também à oleosidade da pele, do couro cabeludo, o suor, a chuva, a umidade do ar que tornam o ambiente propício para que este ambiente se torne um ninho de microrganismos.

Há também necessidade de higienização permanente do capacete.

* 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.

Governo de SC planeja transporte aquaviário na Grande Florianópolis

Projeto-piloto prevê rotas entre Biguaçu, Palhoça e o Centro de Florianópolis, com possíveis paradas em São José e tarifas subsidiadas.



O Governo de Santa Catarina está estruturando um projeto-piloto de transporte aquaviário para interligar municípios da Grande Florianópolis pelo mar. A proposta prevê rotas entre Biguaçu e Palhoça e o Centro de Florianópolis, com possíveis paradas em São José, como alternativa para ampliar a mobilidade regional.

Coordenada pela Secretaria de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), a iniciativa ainda está na fase de planejamento. O Estado já se reuniu com os prefeitos de Biguaçu, Palhoça e Florianópolis. O encontro com a Prefeitura de São José ainda será realizado.

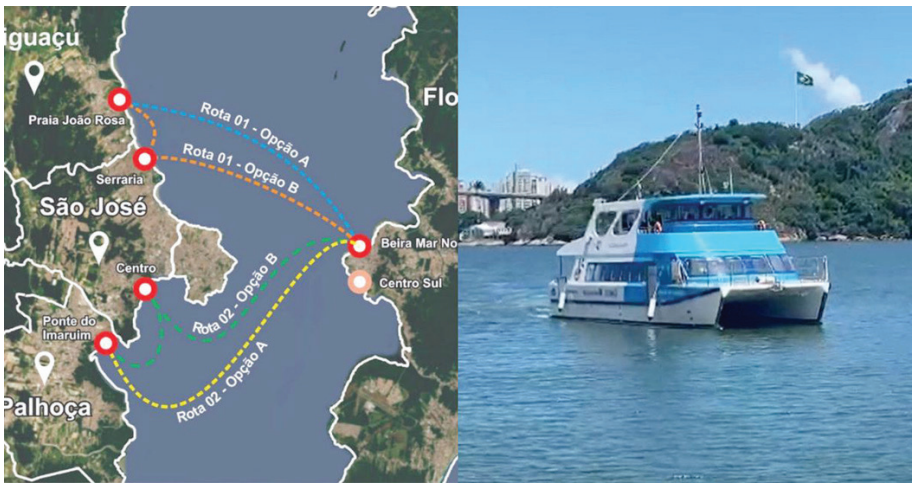
O plano preliminar prevê duas rotas: no eixo norte, as embarcações partiriam de Biguaçu; no eixo sul, de Palhoça. Ambas poderão incluir uma parada em São José. Os trajetos definitivos e os locais dos terminais dependerão de estudos e da contribuição das prefeituras.

Na primeira etapa, o serviço deverá atender exclusivamente pedestres e ciclistas, com passagens subsidiadas pelo Governo do Estado para garantir tarifas acessíveis. O modelo das embarcações, os sistemas necessários e a contratação do operador serão definidos nas próximas fases.

Segundo o secretário da SPAF, Ivan Amaral, a iniciativa atende a uma determinação do governador Jorginho Mello para transformar a proposta em realidade. O Estado também pesquisa experiências de transporte aquaviário em outras regiões do país para identificar modelos que possam ser adaptados à Grande Florianópolis.

As próximas etapas incluem a escolha dos locais para os terminais, a elaboração dos projetos, a obtenção de licenças e a construção das estruturas. Para coordenar os trabalhos, a SPAF criou um grupo com representantes de secretarias estaduais, da Casa Civil, da Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina (Aresc), da Procuradoria-Geral do Estado (PGE) e da Superintendência de Desenvolvimento das Regiões Metropolitanas (Sudesc).

Além de ampliar as opções de transporte público, o projeto pretende reunir dados para subsidiar futuras concessões e estimular o turismo e a cultura náutica em Santa Catarina. Ainda não há prazo definido para o início da operação.









Projeto prevê 319 quilômetros de trilhos e pode beneficiar o agronegócio e a agroindústria do Oeste catarinense.

Ferrovia entre Chapecó e Correia Pinto pode reduzir em até 68% o custo do transporte de cargas

A implantação da ferrovia entre Chapecó e Correia Pinto pode reduzir em até 68% o custo unitário do transporte de cargas de longa distância em comparação com o modal rodoviário. A estimativa é da Secretaria de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF) e aponta possíveis benefícios para o agronegócio e a agroindústria catarinense.

Estudos do Plano Estadual de Logística e Transportes (PELT-SC), ainda em fase de conclusão, indicam custo médio de R$ 296,81 por mil toneladas-quilômetro úteis (TKU) no transporte ferroviário, contra R$ 923,37 no rodoviário. A economia potencial depende da cadeia logística e das condições de operação.

Um dos principais benefícios seria a redução dos custos de abastecimento de milho, utilizado na produção de ração animal no Oeste catarinense. Atualmente, boa parte do produto vem do Centro-Oeste brasileiro, a mais de 1,5 mil quilômetros dos polos consumidores da região, o que eleva as despesas com frete.

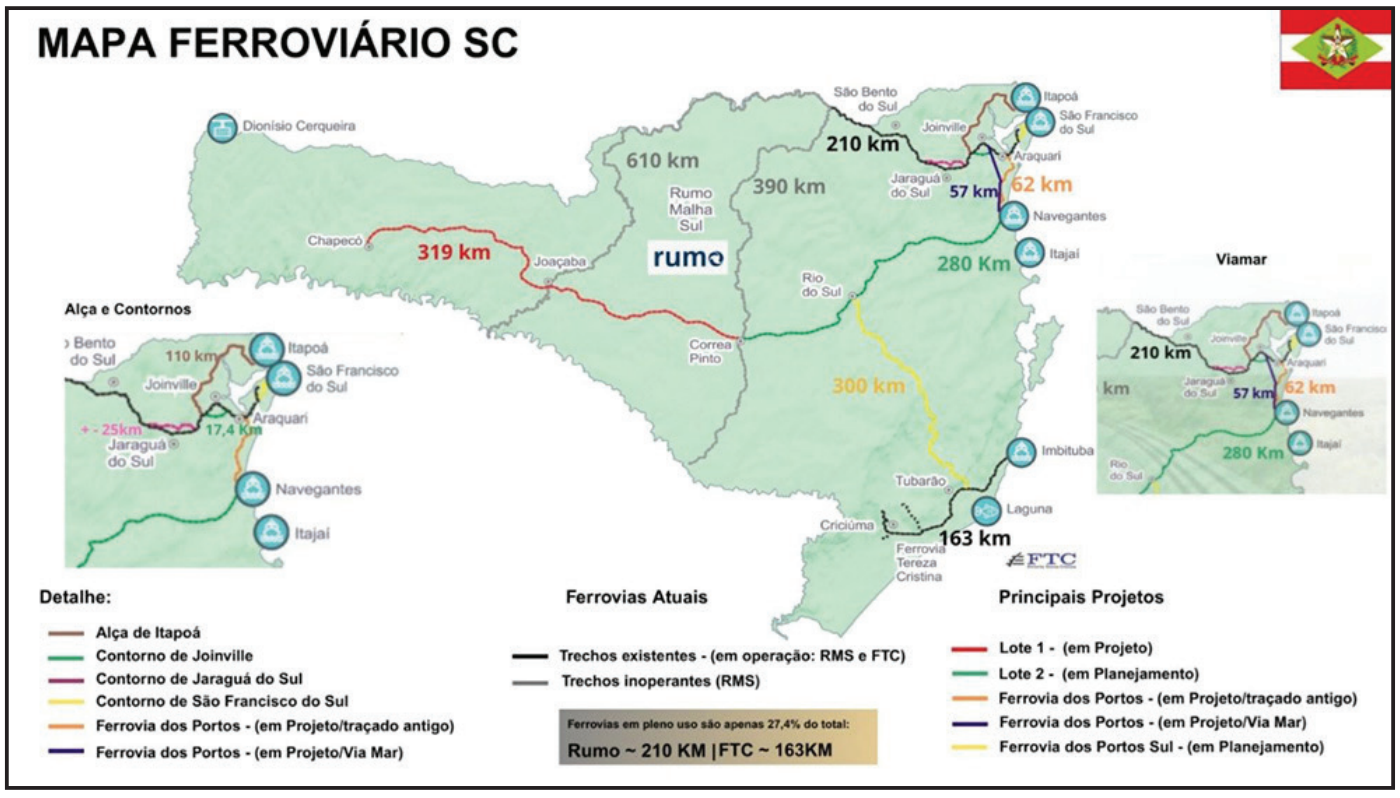
A ferrovia poderá transportar grãos, como milho e soja, farelos e fertilizantes, que também poderiam ser utilizados como carga de retorno. Carnes de aves e suínos, congeladas ou refrigeradas, além de derivados lácteos e ração animal, estão entre os produtos com potencial para movimentação pelos trilhos.

A transferência de parte das cargas das rodovias para a ferrovia também poderá reduzir o fluxo de caminhões em viagens de longa distância. Segundo a SPAF, terminais no interior, como o Pátio de Transbordo de Chapecó, poderiam movimentar milhões de toneladas por ano. A mudança contribuiria para aliviar a pressão sobre as rodovias e, potencialmente, reduzir acidentes e gastos com manutenção.

O trecho entre Chapecó e Correia Pinto terá aproximadamente 319 quilômetros. O projeto básico está concluído e prevê 49 pontes e viadutos, além de 14 túneis. O investimento estimado varia de R$ 13,68 bilhões a R$ 14,8 bilhões.

Apesar dos benefícios projetados, a obra ainda depende da definição do modelo de concessão da Malha Sul e da estruturação necessária para atrair investimentos. O governo estadual pretende compartilhar o projeto básico com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para contribuir com o Estudo Técnico de Viabilidade Econômica e Social (EVTEA) do Corredor Ferroviário Santa Catarina.

A proposta mais ampla prevê conectar o Extremo Oeste ao litoral catarinense, ampliando o acesso da produção regional aos mercados consumidores e aos complexos portuários. A concretização do projeto, no entanto, dependerá da viabilidade econômica, da obtenção de recursos e das etapas necessárias à implantação.





JUDICIÁRIO

Justiça torna réu policial militar que baleou entregador durante discussão de trânsito em Salvador

A Justiça da Bahia acolheu a denúncia do Ministério Público do estado (MP-BA) e tornou réu o policial militar Rodrigo Wanderley Ramos Bonfim, acusado de balear um entregador durante uma discussão de trânsito em Salvador. Ele responde por lesão corporal grave e constrangimento ilegal.

O caso aconteceu em agosto, na Avenida São Rafael. O policial foi preso em 2 de setembro e permanece à disposição da Justiça.

A Justiça também decidiu que o processo deve tramitar na Justiça comum, conforme entendimento do Ministério Público, por não haver, em princípio, elementos que justifiquem a competência da Justiça Militar.

Foram determinadas diligências complementares para aprofundar a investigação, incluindo a coleta de documentos, laudos periciais e informações junto à Polícia Militar, à Polícia Civil e ao Hospital Geral do Estado.

A vítima, Cirilo Marques, de 27 anos, foi atingida na perna e já passou por três cirurgias. Após uma nova internação no mês anterior, ele continuava em tratamento em casa, segundo informações da família.

RELEMBRE O CASO

Cirilo dirigia quando houve uma colisão entre o carro dele e o veículo do policial militar. Após a batida, o PM desceu do automóvel alterado. Com medo, o entregador começou a gravar a situação com o celular.

Imagens registraram o momento em que o policial, que portava um distintivo, abriu a porta do carro de Cirilo e arrancou o celular das mãos dele. O disparo que atingiu o entregador não foi registrado pelas imagens.

A Polícia Militar informou anteriormente que instaurou um processo administrativo disciplinar contra o soldado e que acompanha o caso.



TCU rejeita denúncia contra Senatran sobre fiscalização e irregularidades em veículos

O Tribunal de Contas da União (TCU) julgou improcedente uma denúncia contra a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) que apontava supostas omissões na regulamentação, fiscalização e controle de veículos no Brasil. A decisão foi unânime e concluiu que os elementos apresentados não comprovaram as irregularidades denunciadas.

O julgamento consta do Acórdão 2730/2026-TCU-Plenário, referente ao Processo TC 011.309/2026-1, sob relatoria do ministro Rodrigo Pacheco. A denúncia questionava cinco pontos: revisão de normas sobre modificações veiculares, exigências do Certificado de Segurança Veicular (CSV), funcionamento de sistemas de registro, controle de alterações irregulares e providências relacionadas a veículos sinistrados.

Revisão de normas e exigências de segurança

Um dos questionamentos envolvia a demora na revisão da Resolução Contran nº 916/2022, que regulamenta modificações permitidas em veículos. A Senatran apresentou documentos sobre a elaboração de uma nova minuta, consulta pública e reuniões técnicas. O TCU considerou que as informações afastavam a alegação de omissão.

Também foram questionadas as alterações nos prazos de exigência do CSV para determinados veículos. O Tribunal não identificou indícios suficientes de irregularidade e destacou que a Resolução Contran nº 1.007/2024 prorrogou a exigência para o licenciamento de 2027, com base em recomendação do Ministério Público Federal e do Ministério Público do Estado do Pará.

Sistemas de registro e modificações irregulares

A denúncia apontava falhas no Registro Nacional de Veículos em Estoque (Renave) e no pré-cadastro veicular. Segundo o TCU, porém, não foram apresentados relatos técnicos individualizados que comprovassem problemas nesses sistemas. O Tribunal também observou que uma carta utilizada para fundamentar a denúncia tratava de dificuldades na plataforma Credencia, relacionada ao acesso a dados e serviços da Senatran.

Outro ponto envolvia a falta de mecanismos nacionais para impedir modificações irregulares de veículos. A Secretaria apresentou informações sobre processos administrativos, reuniões técnicas e estudos para integrar o Sistema de Certificação de Segurança Veicular (Siscsv) ao Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam). As providências foram consideradas suficientes para afastar a alegação de omissão administrativa.

Denúncias sobre veículos sinistrados

Quanto às denúncias envolvendo veículos sinistrados, a Senatran informou que o Ofício nº 11/2025 havia sido encaminhado à unidade competente e que as propostas apresentadas foram incorporadas às discussões sobre a reformulação do Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito (Renaest). Para o TCU, houve tratamento administrativo da questão.

Após analisar as respostas e os documentos apresentados, os ministros decidiram, por unanimidade, considerar a denúncia improcedente. O Tribunal determinou a comunicação da decisão à Senatran e ao denunciante, seguida do arquivamento do processo, sem recomendações ou determinações adicionais.

A decisão não significa, necessariamente, que todos os problemas relacionados aos temas discutidos estejam solucionados. O TCU concluiu apenas que, naquele processo, não foram comprovadas as omissões atribuídas à Senatran.

LEGISLATIVO

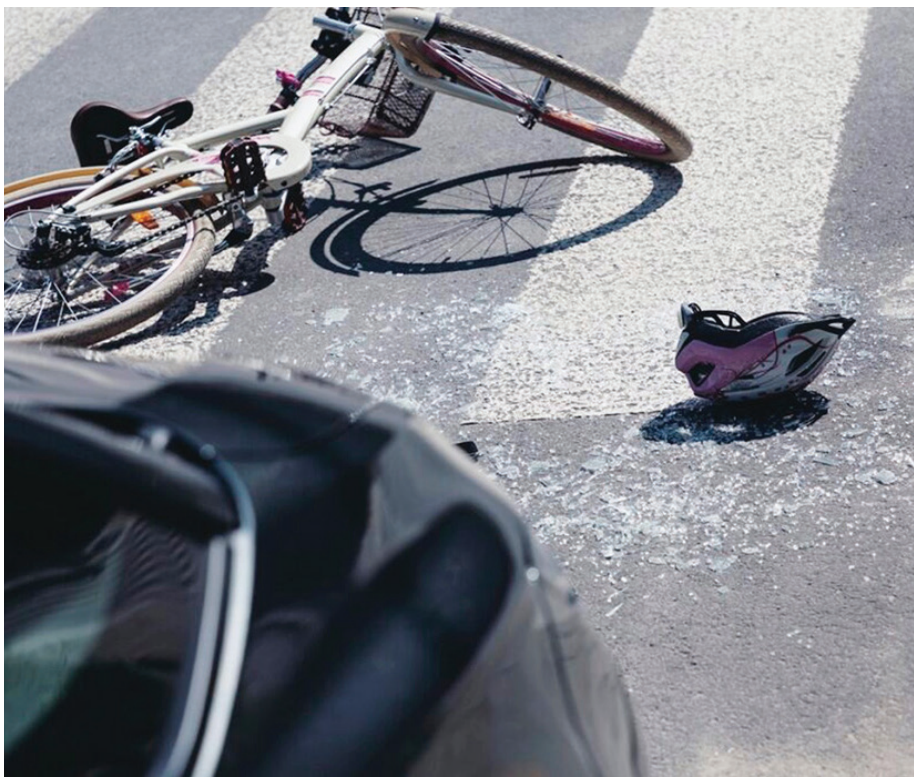


Projeto prevê pena de até 6 anos e 8 meses para motorista que matar pedestre ou ciclista

O Projeto de Lei 3.081/2026 propõe aumentar as penas para motoristas que causarem a morte de pedestres ou ciclistas em situações como embriaguez ao volante, excesso de velocidade, participação em rachas, manobras proibidas ou fuga do local do sinistro.

Pela proposta, a pena máxima para homicídio culposo no trânsito poderá chegar a 6 anos e 8 meses de detenção. Se houver mais de uma vítima fatal, poderá ocorrer novo agravamento. O projeto também prevê punições maiores para lesões corporais graves e para motoristas que fugirem do local.

Apresentado pelo deputado Pompeo de Mattos (PDT-RS), o texto busca reforçar a proteção dos usuários mais vulneráveis do trânsito. A proposta, porém, ainda está em tramitação na Câmara dos Deputados, onde aguarda a designação de relator na Comissão de Viação e Transportes. Portanto, as mudanças ainda não estão em vigor.





Projeto prevê prazo de 90 dias para regularizar IPVA atrasado antes da remoção do veículo

O Projeto de Lei 4.798/2026, apresentado pelo deputado federal Jorge Araújo (PP-BA), propõe conceder prazo de 90 dias para que motoristas regularizem o IPVA atrasado sem risco de retenção ou remoção do veículo, desde que a falta de licenciamento decorra exclusivamente da dívida do imposto.

O prazo começaria a contar a partir do vencimento da cota única ou da última parcela do IPVA. A proposta, porém, não prevê perdão da dívida nem dispensa o pagamento do tributo.

Segundo o autor, a medida busca separar a cobrança fiscal da fiscalização de trânsito, permitindo que os estados utilizem os mecanismos próprios para cobrar o imposto. O deputado também destaca que muitos trabalhadores dependem do veículo para exercer suas atividades.

A regra não se aplicaria a outras irregularidades. Problemas relacionados à segurança viária ou qualquer outra infração continuariam sujeitos às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O projeto ainda está em tramitação na Câmara dos Deputados e, se aprovado, alterará o artigo 269 do CTB.

Projeto propõe luz de cortesia para agradecer no trânsito

O Projeto de Lei 2729/2026 propõe incluir no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) o uso facultativo de uma luz específica para agradecer, pedir desculpas ou demonstrar cortesia entre motoristas. A iniciativa busca criar uma forma padronizada de comunicação, evitando o uso inadequado da buzina, do farol alto e do pisca-alerta.

Apresentado em 29 de maio pelo deputado Amom Mandel (Republicanos-AM), o projeto aguarda parecer na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

Pela proposta, o dispositivo teria acionamento temporário e não poderia ofuscar ou distrair outros usuários, nem utilizar cores e padrões reservados a veículos oficiais e de emergência. As características técnicas ficariam sob responsabilidade do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

A luz de cortesia não daria prioridade de passagem nem autorizaria manobras proibidas. Os motoristas continuariam obrigados a respeitar a sinalização e as regras de circulação.

A instalação ainda não está autorizada. A medida depende da aprovação do projeto e de eventual regulamentação. Enquanto isso, a gentileza e o respeito às regras continuam sendo fundamentais para um trânsito mais seguro.



Sirene atrás do carro: como abrir passagem com segurança

Ao ouvir a sirene de uma ambulância, viatura policial ou veículo dos bombeiros em atendimento de emergência, o motorista deve facilitar a passagem sem provocar novos riscos. A manobra exige atenção, sinalização e movimentos previsíveis.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) determina que os condutores deem passagem aos veículos de emergência devidamente identificados por alarme sonoro e iluminação intermitente. Deixar de cumprir essa obrigação configura infração gravíssima.

COMO AGIR AO OUVIR UMA SIRENE?

O motorista deve identificar de onde vem o veículo, reduzir gradualmente a velocidade e, sempre que possível, deslocar-se para a direita, sinalizando a manobra. Em congestionamentos, a colaboração dos condutores pode abrir espaço para a passagem.



Diante de um semáforo vermelho, qualquer deslocamento deve ser feito com extrema cautela. Antes de avançar ou mudar de posição, é necessário observar pedestres, ciclistas, motociclistas e veículos que cruzam a via. A prioridade do veículo de emergência não elimina os cuidados com a segurança.

Segundo Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, caso uma manobra feita exclusivamente para liberar a passagem resulte no registro de uma possível infração, a situação poderá ser analisada pelo órgão responsável, mediante os procedimentos administrativos cabíveis.

NÃO SIGA A AMBULÂNCIA

Outro comportamento perigoso é aproveitar o corredor aberto pela viatura para avançar no trânsito. A prática é proibida pelo CTB e pode colocar em risco a operação de emergência. Após a passagem do veículo, o motorista deve retomar sua posição e respeitar as regras de circulação.

Também é importante manter o volume do som em nível que permita perceber as sirenes e outras advertências sonoras. Pedestres devem evitar iniciar travessias ao notar a aproximação de veículos de emergência, aguardando a passagem com segurança.

Para Mariano, facilitar a passagem pode significar minutos preciosos para quem aguarda socorro. A orientação é agir com calma, reduzir a velocidade gradualmente, sinalizar as manobras e nunca acompanhar a viatura depois que ela passar.

Ciclista pode andar na calçada e na contramão? Veja o que diz o CTB



A bicicleta está sujeita às regras do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Embora os ciclistas sejam usuários vulneráveis e tenham preferência em determinadas situações, precisam respeitar a sinalização e adotar comportamentos seguros. Motoristas, por sua vez, devem proteger os usuários mais vulneráveis.

Onde a bicicleta deve circular?

Quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento disponível e seguro, o ciclista deve circular pelos bordos da pista, no mesmo sentido dos demais veículos, conforme o artigo 58 do CTB. Buracos, veículos estacionados e outros obstáculos podem exigir espaço adicional para evitar acidentes.

Pedalar na contramão é permitido?

Como regra, não. A bicicleta deve seguir o sentido regulamentado da via. A exceção ocorre quando a autoridade de trânsito autoriza a circulação no sentido contrário, em trecho com ciclofaixa destinada a essa finalidade.

Bicicleta pode circular na calçada?

O artigo 59 do CTB permite a circulação de bicicletas no passeio quando houver autorização e sinalização do órgão responsável. Fora dessas situações, o ciclista deve desmontar e empurrar a bicicleta para utilizar a calçada, passando a ser equiparado ao pedestre. Mesmo em espaços compartilhados, é necessário preservar a segurança de quem caminha.

Ciclistas também devem respeitar semáforos, placas e regras de preferência, além de sinalizar suas manobras e evitar distrações, como o uso do celular durante o deslocamento.

Motoristas devem manter distância segura

O artigo 201 do CTB determina que o motorista mantenha distância lateral mínima de 1,5 metro ao passar ou ultrapassar uma bicicleta. A infração é média. Já o artigo 220 prevê infração gravíssima para quem deixa de reduzir a velocidade de forma compatível com a segurança ao ultrapassar um ciclista.

Se não houver espaço suficiente para realizar a manobra com segurança, o motorista deve aguardar. Também é fundamental verificar retrovisores e pontos cegos antes de fazer conversões ou abrir a porta do veículo estacionado.

Equipamentos obrigatórios

O CTB prevê para bicicletas campainha, sinalização noturna dianteira, traseira e lateral, sinalização nos pedais e espelho retrovisor do lado esquerdo. O capacete, embora não seja obrigatório para bicicletas convencionais pelo CTB, é recomendado como medida de proteção.

Freios e pneus devem estar em boas condições, e roupas claras ou refletivas ajudam a aumentar a visibilidade, especialmente à noite.

Bicicleta elétrica e ciclomotor são diferentes

A Resolução Contran nº 996/2023 estabelece critérios para distinguir bicicletas elétricas, equipamentos autopropelidos e ciclomotores. As bicicletas elétricas que atendem aos requisitos da norma, como potência nominal máxima de 1.000 watts, assistência limitada a 32 km/h e funcionamento do motor vinculado à pedalada, não precisam de registro, licenciamento ou placa.

Já os ciclomotores, conforme suas características técnicas, podem exigir registro, licenciamento, placa e habilitação na categoria A ou Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC). Por isso, antes de comprar um veículo elétrico, é importante verificar sua classificação e os requisitos legais aplicáveis.

Respeito é responsabilidade de todos

A proteção legal do ciclista não autoriza o desrespeito às regras nem coloca os pedestres em risco. Da mesma forma, uma infração cometida por quem pedala não justifica ultrapassagens perigosas ou atitudes agressivas dos motoristas.

A convivência segura depende do respeito à sinalização, à distância lateral e à vulnerabilidade de cada usuário. No trânsito, proteger quem está mais exposto é essencial para reduzir mortes e lesões.

O trânsito visto pelos olhos de uma criança: PERIGOS QUE OS ADULTOS NÃO PERCEBEM

A baixa estatura, a dificuldade para avaliar a velocidade dos veículos e a atenção ainda em desenvolvimento tornam as crianças mais vulneráveis no trânsito. Carros estacionados podem bloquear a visão, enquanto brincadeiras e movimentos impulsivos aumentam os riscos de travessias. Por isso, motoristas devem redobrar os cuidados em áreas residenciais, perto de escolas, parques, garagens e estacionamentos, reduzindo a velocidade e observando o entorno.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), as características físicas e cognitivas da infância dificultam a percepção de distâncias, velocidades e direções dos veículos. Assim, uma criança pode enxergar um automóvel se aproximando sem compreender quanto tempo ele levará para chegar até ela. Ensinar a olhar para os dois lados é fundamental, mas não garante que todos os perigos sejam identificados.

Um risco frequente ocorre quando crianças tentam atravessar entre carros estacionados. Além de terem a visão da rua bloqueada, elas podem não ser vistas pelos motoristas. A orientação é procurar locais de travessia com boa visibilidade e acompanhar de perto os pequenos, respeitando sua idade e seu desenvolvimento.

Garagens, estacionamentos e áreas de embarque e desembarque também exigem atenção. Crianças próximas à dianteira, à traseira ou às laterais de um veículo podem ficar fora do campo de visão do condutor. Câmeras e sensores ajudam, mas não substituem a verificação cuidadosa do entorno antes de movimentar o automóvel.

O caminho até a escola apresenta outros desafios, como calçadas estreitas, veículos estacionados perto das esquinas e travessias com visibilidade prejudicada. Mesmo nas faixas de pedestres, é preciso verificar se os demais motoristas conseguem enxergar quem atravessa. A infraestrutura adequada e a redução da velocidade são essenciais para prevenir atropelamentos.

Para Celso Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal do Trânsito, a segurança depende de reconhecer que as decisões de cada condutor afetam os demais. O especialista alerta que até mesmo 40 km/h pode ser uma velocidade inadequada e fatal diante de uma escola. Respeitar o limite da via não dispensa o motorista de adaptar a velocidade às condições do local.

Entre os principais cuidados estão acompanhar as crianças nas travessias, evitar passagens entre veículos estacionados, confirmar que os automóveis pararam antes de atravessar e redobrar a atenção em locais frequentados por pequenos. O aprendizado deve acontecer gradualmente, pois conhecer um trajeto não significa que a criança esteja preparada para percorrê-lo sozinha.

A proteção infantil, portanto, não pode depender apenas da atenção dos responsáveis ou da capacidade das crianças de reconhecer perigos. Ruas bem planejadas, calçadas adequadas, travessias seguras, fiscalização e controle de velocidade são medidas fundamentais. Como ressalta Mariano, mortes no trânsito não devem ser tratadas como acontecimentos inevitáveis: prevenir essas tragédias exige responsabilidade coletiva.





Por que ficamos com raiva no trânsito? Entenda como a emoção afeta a direção

Uma fechada, um motorista que não dá passagem, uma demora no semáforo ou uma buzina desnecessária podem provocar reações intensas ao volante. A irritação pode despertar a vontade de revidar, acelerar, gesticular ou impedir a passagem de outro veículo. O problema surge quando a emoção interfere nas decisões e coloca a segurança em risco.

O trânsito reúne situações que exigem atenção constante, decisões rápidas e convivência com comportamentos que nem sempre podemos controlar. Congestionamentos, atrasos e disputas por espaço geram frustração. Além disso, a falta de comunicação entre os condutores pode levar a interpretações equivocadas, fazendo com que um erro seja entendido como provocação pessoal.

Para Celso Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, o risco aumenta quando o motorista interpreta uma atitude alheia como afronta. Uma manobra equivocada deixa de ser vista como um erro e passa a ser motivo de confronto. Nesse momento, o condutor pode abandonar decisões voltadas à segurança para tentar dar uma resposta ao outro.

Sentir raiva, porém, não é o mesmo que dirigir agressivamente. Uma pessoa pode ficar irritada e ainda assim manter distância, reduzir a velocidade e seguir seu trajeto com prudência. O perigo aparece quando a emoção leva a comportamentos como acelerar para bloquear outro veículo, fazer mudanças bruscas de faixa, perseguir alguém ou utilizar o carro para intimidar.

Uma revisão sistemática publicada em 2025 no Journal of Safety Research, que analisou 148 estudos, identificou relações entre a condução agressiva, dificuldades de autorregulação emocional e atitudes favoráveis a comportamentos de risco. Outra análise, publicada na revista Accident Analysis & Prevention, reuniu 51 estudos e encontrou associações entre raiva ao volante, agressividade, erros, situações de quase colisão e envolvimento em sinistros.

Um dos sinais mais preocupantes ocorre quando o objetivo deixa de ser chegar ao destino e passa a ser "dar uma lição" no outro motorista. Pensamentos como "vou mostrar para ele" ou "não vou deixar barato" podem transformar a condução em uma disputa. Acelerar para alcançar alguém ou fechar a passagem de propósito significa usar o veículo como instrumento de confronto, com consequências potencialmente graves.

Não existe um limite universal que determine quando a irritação se torna perigosa, mas alguns comportamentos servem de alerta. Perseguir outro veículo, frear para provocar quem vem atrás, disputar espaço ou pensar em descer do carro para confrontar alguém são sinais de que a situação já interfere na segurança. Insistir em resolver o conflito tende a aumentar os riscos.

É possível desenvolver estratégias para controlar essas reações. Ao perceber a irritação, o motorista deve evitar buzinas e gestos de confronto, aumentar a distância e não responder a provocações. Se houver um local seguro, pode interromper o trajeto por alguns minutos. Também ajuda considerar que uma fechada pode ter sido resultado de erro ou distração, e não necessariamente uma provocação intencional.

Se houver ameaça concreta ou perseguição, a prioridade é procurar um local seguro e acionar as autoridades, em vez de partir para o confronto. A direção defensiva não envolve apenas saber frear, manter distância ou realizar ultrapassagens corretamente. Também exige autocontrole e a capacidade de desistir de uma disputa, mesmo quando o motorista acredita ter razão.

A raiva ao volante é uma emoção humana, mas não deve comandar as decisões de quem dirige. Uma reação impulsiva ao volante pode ter consequências muito diferentes de uma discussão comum, pois envolve veículos em movimento e coloca outras pessoas em risco. No fim, a pergunta que fica é: vale a pena transformar alguns segundos de irritação em uma situação capaz de mudar definitivamente a vida de alguém?

CARTAS



POLÍTICA

A entrevista publicada na edição de agosto do Jornal O Monatran merece destaque pela clareza com que aborda a importância da política na construção de um trânsito mais seguro. É fundamental que nossos representantes compreendam que segurança viária não pode ficar apenas no discurso, mas precisa se transformar em ações permanentes. Parabéns ao deputado Mário Motta e ao MONATRAN pela iniciativa e pelo compromisso com a preservação de vidas!

Joana Freitas – Florianópolis/SC

INSPIRAÇÃO

A matéria com o deputado Mário Motta mostra que ainda existem representantes públicos que levam a sério o compromisso com a sociedade. Políticos como Mário Motta fazem a gente acreditar que o Brasil ainda tem jeito! É gratificante ver quem transforma preocupação em atitudes concretas, especialmente quando o assunto é a preservação de vidas. Que exemplos como esse inspirem outros parlamentares!

Sérgio Breta – São José/SC

CIDADANIA

O artigo de José Roberto Dias provoca uma reflexão importante sobre o papel do cidadão na construção do futuro do país. O voto é uma ferramenta poderosa e precisa ser exercido com consciência, responsabilidade e espírito crítico. Afinal, democracia também significa cobrar, fiscalizar e defender a liberdade!

Manoel Ramos- Campo Grande/MS

CTB

O editorial de setembro traz uma reflexão necessária sobre os 29 anos do Código de Trânsito Brasileiro. É lamentável que, mesmo com tantas mudanças na legislação, continuemos perdendo mais de 37 mil vidas por ano. Não faltam leis, faltam educação, fiscalização e, principalmente, compromisso do poder público. Até quando vamos aceitar essa realidade como se fosse normal?

Celso Farias – Brasília/DF

CAMPANHAS

A Palavra do Presidente traz uma mensagem que precisa ser levada muito a sério: educação para o trânsito não pode ter prazo de validade. É incoerente realizar campanhas por alguns dias enquanto milhares de pessoas continuam morrendo nas ruas e rodovias. Concordo plenamente com a defesa de um trabalho educativo permanente, aliado à fiscalização e à formação responsável dos condutores.

Júlia Gonçalves – São Paulo/SP

EDUCAÇÃO

É assustador pensar em tantas vidas perdidas e famílias destruídas por comportamentos que poderiam ser evitados. O artigo do Dr. Dirceu Rodrigues faz um alerta contundente sobre a tragédia diária do trânsito brasileiro. A educação precisa ser permanente, acompanhada de fiscalização e responsabilidade. Não podemos continuar tratando essas mortes como se fossem inevitáveis!

Raimunda Teixeira – Boa Vista/RR

DIA SEM CARRO

O Espaço Livre trouxe uma reflexão muito pertinente: não basta pedir que as pessoas deixem o carro em casa, é preciso oferecer um transporte coletivo eficiente, confortável e confiável. A tecnologia pode ajudar, mas frequência, tarifa e qualidade do serviço também são fundamentais. Só assim o transporte público se tornará uma verdadeira opção para a população!

Roberto Gomes - Rio de Janeiro/RJ

EMBRIAGUEZ

Espero que o Projeto de Lei 3.207/2026 seja aprovado e transformado em lei, pois dirigir sob efeito de álcool é uma irresponsabilidade que coloca vidas inocentes em risco. Mas não basta endurecer as penalidades no papel: é fundamental que haja fiscalização rigorosa e aplicação efetiva das punições. Só assim a lei poderá cumprir seu verdadeiro papel de prevenir tragédias e salvar vidas!

Caroline Zimmermann – Joinville/SC

TRANSPORTE PÚBLICO

É lamentável que, após 12 anos, a Grande Florianópolis ainda não tenha conseguido integrar seu transporte público. Enquanto projetos e estudos ficam engavetados por entraves políticos, a população continua sofrendo com atrasos, congestionamentos e falta de alternativas. Mobilidade não pode ser refém de disputas políticas, mas uma prioridade para toda a região!

Fabiana Martins – Palhoça/SC

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

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Produção de veículos se aproxima de 1,9 milhão no Brasil em 2026

A produção de veículos no Brasil chegou a quase 1,9 milhão de unidades entre janeiro e agosto de 2026, um crescimento de 8,5% em relação ao mesmo período de 2025. Os dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) mostram o avanço da indústria automotiva no país.

Somente em agosto, foram produzidos 271,2 mil veículos, volume 6,8% superior ao de julho e 9,4% maior que o registrado no mesmo mês do ano anterior. A entidade também revisou para cima sua projeção de vendas para 2026, estimando mais de 3 milhões de unidades comercializadas.

O crescimento da produção e das vendas traz desafios para empresas, órgãos públicos e gestores de frotas, especialmente em relação à manutenção, à eficiência operacional e à segurança dos veículos utilizados diariamente.

Para Jonatas Matos, presidente do Grupo Raytec, a modernização das frotas deve ir além da substituição de peças e componentes. A integração de tecnologias inteligentes pode contribuir para melhorar o desempenho e a segurança dos veículos.

Entre os recursos que vêm ganhando espaço estão a conectividade veicular, a telemática e os sistemas avançados de assistência ao condutor, conhecidos como ADAS. Essas ferramentas podem auxiliar os motoristas e permitir o acompanhamento das condições de operação, mas não substituem a manutenção adequada nem a responsabilidade ao volante.

A atualização das frotas também é importante para veículos de serviços essenciais, como os utilizados nas áreas de segurança pública e saúde. Nesses casos, adaptações e tecnologias precisam atender às necessidades específicas de cada operação, contribuindo para a eficiência dos serviços prestados à população.

Apesar do avanço da indústria, a segurança depende de outros fatores além da renovação dos veículos. Manutenção preventiva, condições de uso e adequação às atividades continuam fundamentais. Além disso, o aumento da frota exige planejamento para garantir que a infraestrutura viária acompanhe a expansão do mercado automotivo.

E o número de estradas aumentou na mesma proporção? Quantos quilômetros de rodovias foram construídos ou ampliados? Temos infraestrutura suficiente para suportar todo esse crescimento da frota?

ESPAÇO LIVRE

*ROGER DE AMORIM BASTOS



Gás de cozinha pode ser utilizado como combustível veicular?

Diante do preço dos combustíveis, alternativas para reduzir os gastos com abastecimento sempre despertam a atenção dos motoristas. Entre elas, uma adaptação chama a atenção tanto pela aparência improvisada quanto pelas consequências jurídicas: utilizar Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), o popular gás de cozinha, para alimentar o motor de um veículo.

Do ponto de vista técnico, o GLP pode ser empregado como combustível em motores automotivos, tanto que sua utilização automotiva é regulamentada em diferentes países. No Brasil, entretanto, a situação é diferente: a instalação e o uso do GLP como combustível em veículos automotores são expressamente proibidos.

GLP e GNV não são a mesma coisa

A primeira diferença importante está entre o GLP e o conhecido Gás Natural Veicular (GNV).

Conforme a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o GLP, popularmente chamado de gás de cozinha ou gás de botijão, é composto essencialmente por propano e butano, podendo conter pequenas proporções de outros hidrocarbonetos.

O GNV, por sua vez, é um combustível destinado ao uso veicular e tem o metano como seu principal componente. A regulamentação brasileira permite sua utilização em veículos, observadas as exigências técnicas e de segurança correspondentes. A própria Resolução CONTRAN nº 916/2022 autoriza o uso do GNV para fins automotivos, ressalvadas algumas categorias de veículos.

Portanto, embora ambos sejam combustíveis gasosos, GLP e GNV são produtos diferentes e recebem tratamentos distintos pela legislação brasileira.

A regulamentação do CONTRAN

A regra aparece de forma direta na Resolução CONTRAN nº 916/2022, que disciplina modificações realizadas em veículos.

O art. 10, IX, da norma proíbe a instalação e a utilização do GLP como combustível nos veículos automotores. A exceção prevista é para máquinas utilizadas no carregamento e descarregamento de mercadorias, como as empilhadeiras.

Isso significa que instalar um sistema destinado a alimentar com GLP o motor de um automóvel, caminhonete, motocicleta ou outro veículo abrangido pela proibição não é uma modificação autorizada pela legislação de trânsito.

E se o veículo for flagrado?

Na fiscalização de trânsito, a irregularidade possui enquadramento específico.

O Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT) orienta a aplicação do art. 230, XII, do Código de Trânsito Brasileiro, que trata da condução de veículo com equipamento ou acessório proibido.

A própria ficha de fiscalização do manual apresenta entre os exemplos a serem registrados no Auto de Infração de Trânsito justamente a situação de veículo utilizando GLP, o gás de cozinha, como combustível.

A infração é de natureza grave, com aplicação de multa, cinco pontos e retenção do veículo para regularização, observadas as regras aplicáveis à medida administrativa. O responsável pela infração administrativa, segundo o MBFT, é o proprietário do veículo.

Mas o problema pode não terminar na esfera de trânsito.

Usar GLP como combustível também pode ter consequência criminal

A legislação penal brasileira possui uma previsão específica para essa conduta.

A Lei nº 8.176/1991, que trata dos crimes contra a ordem econômica, estabelece em seu art. 1º, II, como crime o uso de gás liquefeito de petróleo para fins automotivos em desacordo com as normas estabelecidas na forma da lei.

A pena prevista é de detenção de um a cinco anos. A redação atualmente em vigor foi dada pela Lei nº 15.348/2026, que alterou o dispositivo e passou a direcioná-lo especificamente ao uso automotivo do GLP.

Assim, quando ficar constatado que determinada adaptação realmente está sendo utilizada para alimentar o motor do veículo com GLP, a situação pode ultrapassar a infração administrativa e também ser objeto de apuração criminal.

Mas em outros países o GLP é permitido

Um aspecto interessante é que a proibição brasileira não significa que o GLP seja um combustível tecnicamente incapaz de movimentar veículos.

Em diversos países ele é utilizado para essa finalidade sob as denominações LPG ou Autogas, por meio de equipamentos projetados especificamente para o combustível.

No Reino Unido, por exemplo, o governo reconhece a existência de veículos movidos a LPG e estabelece requisitos para que possam circular em vias públicas. Nos veículos novos de passageiros, os sistemas de combustível devem atender aos padrões internacionais de segurança aplicáveis.

Existe, inclusive, uma regulamentação internacional específica. O Regulamento nº 67 da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) trata de veículos e componentes destinados à utilização de LPG.

A diferença está justamente na forma como cada país regulamenta o assunto. Enquanto determinadas nações admitem o GLP automotivo desde que o veículo utilize equipamentos adequados e cumpra requisitos de segurança, a regulamentação brasileira atualmente proíbe sua utilização como combustível em veículos automotores.

Combustível gasoso não significa apenas GNV

Também é importante lembrar que falar em combustível gasoso para veículos não significa necessariamente falar apenas em GNV.

A regulamentação brasileira já contempla outras possibilidades. A ANP, por exemplo, estabelece especificações para o biometano destinado ao uso veicular e também regulamenta o Gás Natural Liquefeito Veicular (GNLV).

Cada combustível possui características próprias e está sujeito à regulamentação correspondente.

O fato de existirem outras alternativas gasosas legalmente utilizadas, portanto, não autoriza a substituição por qualquer tipo de gás disponível no mercado.

Fontes oficiais consultadas: Resolução CONTRAN nº 916/2022; Resolução CONTRAN nº 985/2022, Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito; Lei nº 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro; Lei nº 8.176/1991, que define crimes contra a ordem econômica e cria o Sistema de Estoques de Combustíveis; Regulamento nº 67 da UNECE.

(Publicado originalmente no Portal do Trânsito, Mobilidade & Sustentabilidade.)

*** Roger de Amorim Bastos é policial militar de São Paulo, bacharel em Direito e especialista em Direito de Trânsito.**

O problema não é só comportamento: pesquisa revela fatores de risco para motociclistas



Uma pesquisa nacional com 23.240 participantes dos 27 estados brasileiros mostra que, embora os motociclistas reconheçam os riscos do trânsito, fatores sociais, econômicos e profissionais podem dificultar escolhas mais seguras. O levantamento Movimento Brasil 2 Rodas foi realizado pelo Instituto Qualisa de Gestão (IQG), pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e pela Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT).

O estudo avaliou três dimensões da segurança: o indivíduo, o grupo social e o sistema. Em uma escala de zero a 100, a dimensão individual alcançou 91,2 pontos, enquanto a influência social ficou em 72 pontos. Já o sistema, que considera as condições de trabalho, as pressões econômicas e o ambiente de circulação, registrou apenas 32,2 pontos.

A consciência dos riscos atingiu 95,9 pontos, indicando que os participantes reconhecem os perigos aos quais estão expostos. Entretanto, a influência social apresentou resultado de apenas 41,2 pontos, demonstrando que o comportamento de outras pessoas e as pressões do ambiente podem dificultar a adoção de práticas seguras.

As condições econômicas e profissionais também merecem atenção. Entre os fatores avaliados, as pressões econômicas obtiveram 46,5 pontos. Para quem utiliza a motocicleta como instrumento de trabalho, prazos, remuneração, quantidade de entregas e jornadas prolongadas podem aumentar a exposição ao risco, mesmo quando o condutor conhece os perigos.

Mais da metade dos participantes declarou pilotar seis horas ou mais por dia. O tempo prolongado no trânsito amplia a exposição a situações perigosas e pode contribuir para a fadiga e a perda de atenção. Por isso, a prevenção precisa considerar não apenas as decisões individuais, mas também a organização do trabalho e as condições enfrentadas pelos motociclistas.

Outro dado relevante é que 59,5% dos entrevistados afirmaram já ter sofrido um sinistro de motocicleta, durante o trabalho ou como meio de transporte. O percentual se refere exclusivamente aos participantes da pesquisa e não deve ser interpretado como representativo de todos os motociclistas brasileiros.

A vulnerabilidade desse grupo também aparece nos dados hospitalares apresentados pela SBOT. Foram registradas 166.026 internações de motociclistas entre 251.699 hospitalizações relacionadas ao trânsito, aproximadamente dois terços do total. Sem a proteção estrutural de um automóvel, os motociclistas estão mais expostos a lesões graves em colisões.

Os resultados reforçam que a redução dos sinistros exige responsabilidade individual, fiscalização efetiva, infraestrutura segura, formação adequada e melhores condições de trabalho. Orientar o motociclista é fundamental, mas não suficiente: também é necessário transformar o ambiente em que ele circula para que a escolha mais segura seja possível.