

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



O Alerta que não pode ser ignorado
PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Uma Solução Visionária para o Caos em Florianópolis
Página 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Sinistros de trânsito
PÁGINA 7

Contorno de Florianópolis reduz em 30% mortes na BR-101/SC

PÁGINA 9

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - FEVEREIRO 2025 - ANO 16 - Nº 182

PEOPLE MOVER JURERÊ

Uma Solução Visionária para o Caos em Florianópolis



O nosso colunista José Roberto Dias publica um artigo, na página 5, alertando as autoridades sobre providências que podem dar solução ao caos em Florianópolis durante a temporada de verão. Diz que o **People Mover Jurerê** pode aliviar significativamente os problemas causados aos moradores e aos turistas que frequentam, anualmente, a capital catarinense, em busca de conforto e lazer.

PRF reforça fiscalização contra embriaguez ao volante na Operação Carnaval 2025
PÁGINA 4

Os desafios do Cidadão local de Florianópolis durante a Temporada de Verão
ESPAÇO LIVRE - PÁGINA 15

Remédios que podem ser tão perigosos quanto álcool ao volante
PÁGINA 16

KOERICH SE BEBER NÃO DIRIJA.
Gente Boa. Gente Nossa.



PROIBIDO TRÂNSITO DE CAMINHÕES



ALTURA MÁXIMA PERMITIDA



PROIBIDO PARAR E ESTACIONAR

EDITORIAL

Entre o Discurso e a Realidade

Entre os dias 18 e 20 de fevereiro de 2025, Marrocos sediou a 4ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança no Trânsito, um evento crucial para impulsionar ações globais que visam reduzir pela metade as mortes e lesões no trânsito até 2030, em consonância com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. O Brasil esteve presente, representado por diversas autoridades, que enfatizaram a segurança no trânsito como uma questão de saúde pública urgente e prevenível. Durante sua participação, a diretora do Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis do Ministério da Saúde, Letícia Cardoso destacou a importância de fortalecer as políticas de prevenção e atendimento às vítimas, além de ressaltar a necessidade de uma abordagem integrada entre saúde, educação e transporte.

No entanto, ao olharmos para a prática do governo brasileiro nos últimos anos, fica claro que a distância entre o discurso e a realidade tem sido cada vez mais preocupante. O Brasil tem se apresentado como um defensor das boas práticas no cenário internacional, propondo melhorias e

soluções para a segurança viária, mas a implementação efetiva dessas iniciativas no país tem sido aquém do esperado. Enquanto o governo federal participa ativamente de conferências internacionais, a situação nas ruas e estradas brasileiras segue alarmante, com índices de acidentes fatais em constante crescimento.

A taxa de mortalidade no trânsito brasileiro tem aumentado desde 2020, e o país continua sendo um dos mais afetados por acidentes de trânsito no mundo. A falta de investimentos consistentes em infraestrutura viária adequada, a falta de fiscalização eficaz e a ausência de políticas públicas realmente integradas têm contribuído para esse cenário. O Brasil, embora com boas intenções em suas intervenções globais, tem falhado em estabelecer um compromisso firme para reduzir as mortes no trânsito dentro de seu próprio território.

Além disso, a implementação de soluções inovadoras, como o uso de dados inteligentes e inteligência artificial, que foram abordadas durante a conferência em Marrocos, ainda não alcançou o nível desejado no Brasil. Embora haja

discussões sobre como essas tecnologias podem transformar a segurança viária, a realidade é que muitos estados e municípios ainda enfrentam grandes desafios para implantar tecnologias de monitoramento e controle eficientes. A falta de integração entre os diferentes setores responsáveis pela mobilidade urbana, como transporte e saúde, também continua sendo um obstáculo significativo.

O Brasil precisa alinhar suas práticas internas com o discurso internacional. Participar de eventos globais é importante, mas é fundamental que as políticas e ações dentro do país correspondam ao que é proposto em fóruns como a Conferência Ministerial Global sobre Segurança no Trânsito. A urgência da situação exige um comprometimento real do governo federal e dos municípios em investir em infraestrutura viária, em fiscalização eficaz e em campanhas de conscientização, além de integrar os diversos setores de forma eficiente. O Brasil tem potencial para fazer a diferença, mas precisa transformar as boas intenções em ações concretas para salvar vidas nas ruas e estradas do país.

NOTAS E FLAGRANTES

BLITZ EM BC

Condutores de motos elétricas e patinetes elétricos são os novos alvos de uma fiscalização da prefeitura de Balneário Camboriú que se intensificou no fim do último mês de janeiro. Menos de uma semana após a sanção de uma lei que regulamenta a circulação desses ciclomotores pela cidade, a BC Trânsito, autarquia responsável, organizou verdadeiras blitzes como forma de orientar os pilotos. Pelo menos nesse início, a ação é educativa e tem como foco a conscientização.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



ALTA

Em 2024, pelo quarto ano consecutivo, o Brasil registrou um aumento no número de mortes e de sinistros nas rodovias federais. Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), no ano passado foram registrados 73.121 acidentes, resultando em 84.489 feridos e 6.160 mortos. Isso equivale a dizer que 16 pessoas morreram diariamente nas rodovias federais em 2024. Esse número é 10% maior em relação ao registrado em 2023. O número de acidentes e feridos teve alta de 8%.

O Monatran

Jornal do Movimento Nacional
de Educação no Trânsito

Sede Nacional:
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis
Santa Catarina – CEP 88020-000
Fones: (48) 99981-1015
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

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

Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller

Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

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



O Alerta que não pode ser ignorado

Em 2023, o Brasil registrou um número alarmante de 34.881 mortes no trânsito, conforme dados do Ministério da Saúde. Esse número, que já representa uma triste realidade, revela que a violência no trânsito continua a crescer no país, especialmente entre os motociclistas. O dado mais chocante é que, a cada 39 minutos, um motociclista perde a vida em um acidente.

O cenário de 2023 mantém a tendência de alta nas mortes no trânsito, observada desde 2020, quando a pandemia de Covid-19 inicialmente levou à redução dos acidentes fatais, mas logo após o fim das restrições, o Brasil testemunhou um retorno perigoso à normalidade, com aumento significativo no número de vítimas fatais. Entre os mortos, 13.477 eram motociclistas, o que representa quase 39% do total de mortes no trânsito. Esse número reflete uma tragédia que atinge diretamente muitas famílias, especialmente em um país onde as motocicletas são uma escolha comum de transporte, seja por questões econômicas ou profissionais.

Entre os fatores que contribuem para esse alto índice de fatalidades estão a falta de infraestrutura adequada, o aumento acelerado da frota de motocicletas e o desrespeito às leis de trânsito. Muitas vezes, motociclistas enfrentam condições extremamente arriscadas nas vias, sem a proteção necessária para suportar impactos fatais. A motocicleta, embora seja uma alternativa econômica de transporte, expõe seus condutores a riscos imensos. Especialmente em atividades como entregas e transporte de passageiros, muitos motociclistas utilizam suas motos como principal meio de sustento, o que aumenta ainda mais a vulnerabilidade desses trabalhadores nas estradas.

O crescimento da frota de motocicletas nos últimos anos tem sido uma realidade crescente, especialmente

em cidades menores, onde as motos são mais acessíveis e consideradas uma opção mais viável que outros meios de transporte. No entanto, essa expansão não foi acompanhada por melhorias substanciais em termos de segurança viária. A falta de campanhas educativas eficazes, fiscalização rigorosa e infraestrutura adequada para motociclistas agrava ainda mais o problema. Esse cenário leva a um ciclo constante de acidentes, com vítimas fatais se acumulando ao longo do tempo.

O que é possível fazer diante desse quadro? A resposta passa pela implementação de políticas públicas mais eficazes para a segurança no trânsito. Ampliação de programas educativos voltados para o uso seguro das motocicletas, incentivo ao uso de equipamentos de proteção como capacetes e jaquetas de segurança, bem como melhorias na fiscalização, são medidas que podem salvar vidas. Além disso, é essencial a construção de vias que considerem a proteção dos motociclistas, com faixas exclusivas e maior sinalização. A conscientização dos próprios condutores também é crucial, já que atitudes como o respeito às normas de trânsito e a prática da direção defensiva podem reduzir drasticamente o número de acidentes fatais.

Os dados do Ministério da Saúde são um alerta para toda a sociedade. A cada 39 minutos, uma família brasileira perde um ente querido devido a um acidente de motocicleta. Enfrentar essa triste realidade exige o comprometimento coletivo de governos, organizações e cidadãos para transformar o trânsito brasileiro em um espaço mais seguro, onde a vida de motociclistas seja protegida e respeitada. O momento de começar a agir já passou. Mas nunca é tarde para tomar medidas necessárias para reverter este quadro, pois cada vida perdida é uma tragédia que pode ser evitada com mais atenção e cuidado nas políticas públicas e nas escolhas diárias dos motoristas.

DIABETES

Recentemente, a American Diabetes Association (ADA) atualizou suas diretrizes sobre diabetes e direção, alinhando-se às recomendações pioneiras da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet). Ambas as entidades destacam a importância da avaliação individualizada de motoristas com diabetes, o monitoramento rigoroso da glicemia e a educação sobre o manejo adequado da condição. A ADA valida as diretrizes da Abramet, que reforçam a segurança viária, especialmente para motoristas profissionais, e o uso de tecnologia no controle glicêmico, com o objetivo de garantir a segurança e bem-estar dos condutores.

DETRANS

Givaldo Vieira, diretor-geral do Detran|ES, foi eleito presidente da Associação Nacional dos Detrans (AND) para o biênio 2025/2026, após assumir a presidência de forma temporária em junho de 2024. A nova gestão pretende fortalecer a associação, focando em tecnologia e inovação, expandindo sua presença no parlamento e promovendo projetos de educação e segurança. A entidade também realizará o primeiro evento AND Tech em junho de 2025, em São Paulo, com o objetivo de impulsionar parcerias e desenvolver tecnologias, como a inteligência artificial, para melhorar os serviços de trânsito.

PRF alerta sobre golpes de falsas multas de trânsito

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) emitiu um alerta para novos golpes sobre multas que tem vitimado motoristas em todo o país. Criminosos estão enviando e-mails fraudulentos que informam sobre supostas infrações de trânsito, direcionando as vítimas para boletos ou QR Codes falsos para pagamento. A PRF enfatiza que não envia notificações de multas por e-mail, SMS ou redes sociais. As notificações oficiais são realizadas exclusivamente pelos Correios, pelo aplicativo Carteira Digital de Trânsito ou publicadas no Diário Oficial da União.

Os estelionatários utilizam correspondências eletrônicas que aparentam ser oficiais, muitas vezes replicando logotipos e linguagem formal de órgãos de trânsito. Essas mensagens fraudulentas informam sobre uma suposta infração cometida pelo motorista e incluem links ou QR Codes que direcionam para sites falsos, onde são solicitados dados pessoais e financeiros. Em alguns casos, os criminosos chegam a enviar notificações



físicas, com boletos para pagamento de multas inexistentes.

DICAS DE SEGURANÇA PARA OS MOTORISTAS

Para se proteger desses golpes, a PRF recomenda:

Verificação direta: Utilize o site oficial da PRF para consultar eventuais autuações.

Acesse: Consulta de Multas PRF e Notificação por Edital. O Sis-

tema de Notificação Eletrônica (SNE) também está disponível no aplicativo Carteira Digital de Trânsito, que é possível baixar gratuitamente nas lojas de aplicativos.

Desconfiança constante: Sempre questione mensagens recebidas por e-mail, SMS ou redes sociais que informem sobre multas ou infrações. Realize pesquisas em fontes oficiais para verificar a veracidade das informações.

Proteção de dados: Mantenha seus dispositivos seguros com senhas fortes e atualizadas. Evite reutilizar senhas e ative a verificação em duas etapas sempre que possível. Acesse sites oficiais digitando o endereço diretamente no navegador ou utilizando aplicativos oficiais.

Atenção a contas falsas: Fique atento a perfis falsos que podem disseminar golpes. Bots, programas automatizados que replicam mensagens, são frequentemente utilizados para espalhar fraudes e desinformação.

GOLPES SEMELHANTES EM OUTRAS REGIÕES

Não é apenas no Brasil que esses golpes estão ocorrendo. Em países como a Espanha, autoridades têm alertado sobre fraudes similares, onde criminosos enviam mensagens em nome de órgãos de trânsito, como a Dirección General de Tráfico (DGT), informando sobre supostas multas pendentes. Essas mensagens geralmente contêm erros gramaticais ou links suspeitos e buscam obter dados bancários dos destinatários.

PRF reforça fiscalização contra embriaguez ao volante na Operação Carnaval 2025

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) lançou no último dia 19 de fevereiro a Operação Carnaval 2025, que seguirá até a quarta-feira de cinzas (5). Com foco no combate à embriaguez ao volante e na prevenção de sinistros, a ação contará com um reforço na fiscalização em trechos considerados críticos das rodovias federais.

A preocupação da PRF é manter a queda nas infrações por alcoolemia, registrada no carnaval passado, e reduzir os sinistros, especialmente aqueles causados pelo consumo de álcool. Em 2024, houve o registro de 1.223 sinistros, com 85 mortes e 1.370 feridos. Desse, 70 foram provocados diretamente pela embriaguez ao volante.

Mesmo com a queda nas infrações por alcoolemia no último carnaval, o problema persiste. Em 2024, a embriaguez ao volante foi a principal causa de 3.854 sinistros no Brasil, um aumento de 7% em relação a 2023. Quase 60 mil motoristas foram autuados ao longo do ano por dirigirem sob efeito de álcool ou recusarem o teste do bafômetro.

Onde estarão os pontos de fiscalização na Operação Carnaval 2025?

A PRF mapeou 91 trechos críticos em rodovias federais de todo o

país, cada um com dez quilômetros de extensão, onde o risco de sinistros aumenta no carnaval. Nessas áreas, será intensificada a fiscalização, incluindo o uso de radares de velocidade e abordagens específicas a motociclistas, que representam grande parte dos sinistros.

O levantamento dos locais mais perigosos ocorreu com base em estatísticas de 2017 a 2020 e de 2023 a 2024. Em algumas regiões, a probabilidade de sinistros varia entre 50% e 100%, um índice alarmante que justifica a presença de cerca de 3.300 policiais rodoviários federais durante o período.

Parceria entre órgãos para aumentar segurança

A cerimônia de lançamento da Operação Carnaval aconteceu em Brasília, no Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP), com a presença do ministro Ricardo Lewandowski. Durante o evento, houve o anúncio da parceria entre a PRF e a Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas e Gestão de Ativos, que ampliará a campanha de comunicação sobre segurança no trânsito. “A soma de esforços demonstra nosso compromisso com a proteção da vida. Vamos intensificar as ações para



evitar sinistros, especialmente aqueles relacionados ao consumo de álcool”, destacou Lewandowski.

A Operação Carnaval encerra o calendário da Operação Rodovida, iniciativa que começou em dezembro e incluiu fiscalizações especiais no Natal e Ano Novo. O objetivo é reforçar a segurança viária durante os períodos de maior movimento nas rodovias federais.

Ao longo desses meses, além da fiscalização, a PRF realizou ações educativas e preventivas, orientando motoristas sobre a importância do respeito às normas de trânsito para evitar sinistros e salvar vidas.

Vai viajar? Veja dicas para um trajeto mais seguro

Faça a manutenção do veículo antes

de pegar a estrada;

Descanse bem para evitar o sono ao volante;

Verifique a previsão do tempo para o seu trajeto;

Use sempre o cinto de segurança, inclusive no banco de trás;

Jamais dirija após consumir bebida alcoólica;

Respeite os limites de velocidade e as regras de ultrapassagem;

Evite o uso do celular enquanto dirige.

A PRF reforça que o carnaval deve ser um período de celebração, mas com responsabilidade no trânsito. O respeito às regras pode evitar tragédias e garantir que todos cheguem ao destino em segurança.



JOSÉ ROBERTO DIAS*

PEOPLE MOVER JURERÊ

Uma Solução Visionária para o Caos em Florianópolis

A medida que o verão de 2025 termina, Florianópolis - a encantadora Ilha da Magia - continua a atrair turistas do mundo inteiro. A hospitalidade de seu povo, a cultura influenciada por valores europeus e suas belezas naturais permanecem inegáveis. Porém, um problema estrutural ameaça sufocar esse paraíso: o colapso da mobilidade urbana. O trânsito caótico, a falta de fiscalização e o transporte público deficiente colocam em risco o turismo, a economia local e, sobretudo, a qualidade de vida dos moradores e visitantes. A galinha dos ovos de ouro está morrendo, e o remédio é mais do que urgente: um projeto moderno e estratégico, como o **People Mover Jurerê**.

Florianópolis e o Colapso Anunciado

Nos meses de verão, o trânsito em Florianópolis transforma-se em um teste de paciência. Congestionamentos quilométricos tornam a SC-401 um verdadeiro corredor de frustração, sufocando moradores e turistas. A falta de fiscalização e policiamento de trânsito - praticamente inexistente - contribui para um ambiente onde a desordem impera. Motoristas param onde querem, bloqueiam retornos e aumentam ainda mais o caos. E o que fazem as autoridades? Apostam em soluções imediatistas, como o alargamento das pistas da SC-401. Uma medida típica de quem governa de olho apenas na próxima eleição, incapaz de pensar em soluções estruturais e duradouras.

Os Erros Repetidos e a Visão Curta dos Governantes

Ampliar pistas é uma solução ineficaz. Cidades ao redor do mundo já comprovaram que esse tipo de projeto apenas desloca o congestionamento, empurrando o problema alguns quilômetros adiante. Basta olhar para exemplos nos Estados Unidos, onde vias alargadas voltaram a entupir poucos anos depois. Florianópolis não precisa de mais asfalto; precisa de visão. Governantes deveriam agir como estadistas, deixando um legado que revolucionasse a mobilidade, e não como meros ocupantes transitórios do poder.

Além disso, os erros de engenharia de tráfego são gritantes. A SC-401, via estratégica para a economia e o turismo, é mal planejada e carente de rotas alternativas. O domínio do transporte sobre pneus, alimentado por lobbies de empresas de ônibus urbano, agrava o problema. O transporte público, por sua vez, é deficiente e ineficiente, incapaz de atrair moradores e turistas para um modal sustentável.

O Transporte Marítimo Ignorado

Como pode uma ilha cercada, em grande parte, por águas claras e calmas ignorar o transporte marítimo? Em cidades como Nova Iorque, Sydney e Istambul, ferries públicos são parte essencial do sistema de mobilidade, desafogando o trânsito rodoviário e conectando pontos estratégicos com rapidez e eficiência. Florianópolis, com suas baías propícias à navegação, deveria explorar esse modal. Rotas entre a região central da ilha, Jurerê, Santo Antônio de Lisboa, Ribeirão da Ilha e o continente poderiam reduzir drasticamente o tráfego rodoviário. Seria uma forma inteligente e sustentável de integrar a cidade, aliviando a SC-401 e outras vias, transformando a paisagem urbana.

People Mover Jurerê: A Revolução Necessária

Mas a proposta mais transformadora é o **People Mover Jurerê**. Inspirado no *People Mover do Aeroporto de Guarulhos*, que conectará terminais de forma eficiente e sustentável e que começará a operar em março de 2025.

O projeto traria inicialmente um monotrilho elevado sobre a SC-401 e a Beira Mar Norte, ligando Jurerê Internacional à Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e ao Centro da cidade. Esse modal é silencioso, não poluente e de baixo custo operacional, principalmente se realizado e operado pela iniciativa privada. Ao circular por vias elevadas, não interfere no trânsito existente e pode transportar milhares de passageiros por hora.

Imagine o impacto: turistas e moradores cruzando a cidade em minutos, sem engarrafamentos, em um transporte seguro, moderno e confortável. O People Mover Jurerê seria mais do que uma solução de mobilidade; seria um símbolo de uma Florianópolis que finalmente aprendeu a planejar o futuro.

O Caminho para o Futuro

Insistir em soluções ultrapassadas, como alargamentos de pistas, é perpetuar o problema. O mundo mudou e as cidades que prosperam são aquelas que apostam na inovação, integração modal e sustentabilidade.

Florianópolis tem uma oportunidade única: liderar um novo modelo de mobilidade urbana no Brasil, combinando transporte marítimo, rodoviário e um monotrilho moderno.

O **People Mover Jurerê** é mais do que um projeto; é a chance de salvar a galinha dos ovos de ouro antes que ela morra asfixiada pelo trânsito. Cabe aos governantes decidir se querem ser lembrados como meros inquilinos do poder ou como estadistas que ousaram transformar a Ilha da Magia em um exemplo global de mobilidade inteligente.

Florianópolis merece mais. E o futuro pode começar agora.

* José Roberto de Souza Dias é 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.

Estados que mais atualizam o Renaest ganham destaque em novo ranking da Senatran

Mato Grosso do Sul e Minas Gerais lideram envio de dados sobre acidentes, essenciais para a segurança no trânsito.

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) divulgou, no dia 19 de fevereiro, um novo ranking que mede o comprometimento dos estados com a atualização do Registro Nacional de Estatística e Sinistros de Trânsito (Renaest). No topo da lista estão Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Paraíba, enquanto Rio Grande do Sul e Rio Grande do Norte aparecem entre os últimos colocados.

Manter esses dados atualizados é fundamental para entender as causas dos sinistros e criar políticas públicas mais eficazes para um trânsito seguro. O secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo

Catão, destaca que o ranking funciona como um incentivo para que os estados cumpram essa obrigação.

“A qualidade dos dados precisa ser monitorada constantemente. O Renaest é uma exigência legal, e nosso papel é cobrar que os estados enviem essas informações. Publicamos esse ranking a cada três meses justamente para estimular essa atualização”, reforça Catão, que participou da 4ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária, no Marrocos, ao lado do ministro Renan Filho.

Tecnologia para dados mais precisos



Para tornar a coleta de informações ainda mais ágil e precisa, a Senatran começou a testar, em 2024, uma versão digital do sistema. A ideia é que um gerenciamento mais eficiente dos dados ajude a identificar pontos críticos de sinistros, avaliar medidas já adotadas e embasar decisões estratégicas.

O ranking da Senatran é calculado com base na frequência de envio de dados sobre acidentes pelos órgãos locais. Estados que

mantêm o sistema atualizado recebem melhor pontuação, seguindo o prazo máximo de três meses após a ocorrência do sinistro. O Renaest está integrado a outros sistemas de registro de trânsito, como o Renavam (Registro Nacional de Veículos Automotores), o Renach (Registro Nacional de Condutores Habilitados) e o Renainf (Registro Nacional de Infrações), formando uma base robusta de informações para a segurança viária no Brasil.

Uso de faróis durante o dia não terá nova regra em 2025, esclarece Senatran

Nos últimos dias, algumas publicações têm divulgado que o uso de faróis durante o dia sofrerá alterações e terá novas regras em 2025, assim como aconteceu recentemente em relação a Lei da Cadeirinha. No entanto, essa informação é falsa. Não houve nenhuma atualização na legislação sobre esse tema, e as regras em vigor desde 2021 continuam as mesmas.

Diante da circulação da fake news, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) se manifestou oficialmente, esclarecendo que não há qualquer mudança prevista na norma atual e reforçando a importância de buscar informações apenas em fontes confiáveis.

O que diz a legislação atual

A obrigatoriedade do uso de faróis acesos durante o dia em rodovias ocorreu inicialmente pela Lei nº 13.290/2016,

mas sofreu modificações com a entrada em vigor da Lei nº 14.071/2020, válida desde abril de 2021. Atualmente, a regra determina que:

O uso de farol baixo durante o dia é obrigatório apenas em rodovias de pista simples fora do perímetro urbano.

Veículos que possuem luzes de rodagem diurna (DRL) podem utilizá-las em substituição ao farol baixo.

Para rodovias de pista dupla, não há exigência de uso do farol durante o dia.

O motorista que não seguir essa determi-

nação pode ser autuado por infração média, que resulta em 4 pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e multa no valor de R\$ 130,16.

O uso de faróis acesos durante o dia aumenta a visibilidade dos veículos, reduzindo o risco de colisões e atropelamentos, especialmente em estradas de pista simples, onde há maior possibilidade de ultrapassagens e tráfego nos dois sentidos.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Sinistros de trânsito

O sinistro de trânsito é definido pelo código de trânsito brasileiro como qualquer ocorrência que resulte em dano material, lesão corporal ou morte no trânsito.

Precisamos sacudir à sociedade e autoridades para o que acontece no trânsito brasileiro, morrem 92 pessoas por dia, uma a cada 15 minutos e a cada 2 minutos um é ferido e outro sequelado. Temos que combater com atitudes contundentes orientando sociedade e autoridades.

A situação no trânsito brasileiro é alarmante. Esses números são muito preocupantes e mostram a urgência de ações concretas tanto por parte da sociedade quanto das autoridades. Aqui estão algumas sugestões que podem ajudar a mudar essa realidade:

Campanhas de conscientização: Criar e promover campanhas educativas que enfatizem a importância da segurança no trânsito. Utilizar mídias sociais, televisão, rádio e escolas para disseminar essa informação.



Fiscalização rigorosa: As autoridades precisam aumentar a fiscalização e aplicar as leis de trânsito de maneira mais severa, incluindo multas e punições mais pesadas para infrações graves.

Infraestrutura: Melhorar a infraestrutura das ruas, estradas, incluindo a construção de passarelas, ciclovias e faixas de pedestres bem-sinalizadas para garantir a segurança de todos os usuários do trânsito.

Educação no trânsito: Incluir educação sobre segurança no trânsito no currículo escolar desde cedo. As crianças e jovens precisam entender a importância de comportamentos seguros no trânsito.

Iniciativas comunitárias: Encorajar a formação de grupos comunitários que promovam a segurança no trânsito e denunciem infrações. A participação ativa da comunidade pode ser um forte aliado nessa luta.

Tecnologia: Investir em tecnologia para melhorar a gestão do trânsito e detectar infrações, como câmeras de monitoramento e sistemas de controle de velocidade.

Promover uma cultura de respeito e responsabilidade no trânsito é essencial para salvar vidas. Só assim nossos hospitais terão redução significativa nos atendimentos do PS, centros cirúrgicos, internações em UTIs, enfermarias, fisioterapias, além de longos períodos de ocupação hospitalar.

Os acidentados mais frequentes são os motociclistas que necessitam de períodos longos de assistência hospitalar.

Tudo tem sido tão vantajado que não se dispõe de leitos para os doentes da clínica cirúrgica, clínica médica. O paciente diabético, cardiopata e de todas as demais clínicas são internados sem direito a um leito ocupando espaços em macas pelos corredores já que existem urgências vindas dos sinistros de trânsito.

Se temos uma UTI, por exemplo, com dez leitos, seis estarão ocupados com esses sinistros. Muitas vezes o profissional de saúde tem que avaliar pacientes vendo qual é mais grave para o atendimento imediato.

Fora isso, a preocupação, estresse, responsabilidade a que são submetidos os profissionais da saúde que executam suas atividades em plantões de 12 h e a fadiga, cansaço sempre estão presentes.

O quanto tudo isso onera o Sistema Único de Saúde, as vítimas e a sociedade.

O IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) e a ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) citam que a sociedade brasileira perde cerca de 50 bilhões de reais por ano com sinistros de trânsito.

É tempo de reduzir os sinistros de trânsito. A adoção de medidas educativas, comunitárias e tecnológicas, aliada à promoção de uma cultura de respeito e responsabilidade é fundamental para salvaguardar vidas e reduzir os impactos negativos desses eventos. A colaboração entre governo e sociedade civil é essencial para construir um trânsito mais seguro e sustentável, garantindo um futuro melhor para todos.

* Membro das Comissões de Medicina do Tráfego Ocupacional e de Comunicação da Abramet (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego), Conselheiro do Instituto P.A.R.A.R. - (Plataforma de Educação de Gestão de Frotas) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.



SC-401: falta de infraestrutura e riscos de acidentes

A SC-401, principal ligação entre os bairros do Norte da Ilha e o Centro de Florianópolis, tem sofrido com o aumento expressivo no fluxo de veículos, especialmente durante a temporada de verão. Em janeiro de 2023, a rodovia registrou uma média diária de 98.965 veículos, um aumento de 38,7% em relação à média habitual de 60.592 veículos por dia. Esse crescimento reflete a alta movimentação de turistas e moradores que buscam acessar as praias e pontos turísticos da região.

A rodovia, que já apresenta desafios históricos de mobilidade, se tornou ainda mais congestionada nos horários de pico, como pela manhã e no fim da tarde. O aumento do tráfego tem elevado os tempos de deslocamento e ampliado os riscos de acidentes, o que chama atenção para a necessidade urgente de soluções estruturais para melhorar a mobilidade na região. Embora a temporada de verão

tenha acabado, as condições da SC-401 continuam a ser um reflexo das falhas crônicas do sistema viário local.

Recentemente, a rodovia foi palco de um transtorno que ilustra a fragilidade de sua infraestrutura. Um caminhão com problemas mecânicos parou no sentido Centro, próximo ao Cemitério Parque e Crematório Jardim da Paz, no bairro Saco Grande, causando um engarrafamento de mais de 15 quilômetros. Apesar da rápida ação de guincho, que retirou o veículo de forma eficiente, o impacto foi imediato, com veículos trafegando a apenas 15 km/h, comprometendo os deslocamentos de moradores do bairro Vargem Pequena até o Saco Grande.

Em resposta ao aumento do tráfego, o Governo de Santa Catarina planeja obras de ampliação da SC-401, que deveriam começar neste mês de fevereiro. O projeto inclui a expansão da rodovia entre o Cemitério do Itacorubi e o acesso

ao bairro Cacupé, totalizando cerca de 10 quilômetros. A expectativa é que as obras, com prazo de 18 meses, melhorem o fluxo de veículos e a segurança na região, que continua sendo o principal gargalo viário da Ilha de Santa Catarina.

Entretanto, enquanto as obras são aguardadas, a SC-401 segue sendo uma via saturada, com a falta de passarelas e infraestrutura que atenda adequadamente o grande volume de veículos. Além disso, a combinação do crescimento urbano, aumento da frota de veículos particulares e a ausência de opções de transporte público eficientes piora ainda mais o quadro. Para aliviar a pressão sobre a rodovia, investimentos em transporte coletivo, como ônibus mais rápidos e com faixas exclusivas, poderiam representar uma alternativa para reduzir a dependência de carros e minimizar os engarrafamentos e riscos à segurança no trânsito.

Contorno de Florianópolis reduz em 30% mortes na BR-101/SC

Com seis meses de operação, o Contorno Viário de Florianópolis reduziu em 30% o número de mortes na BR-101/SC, bem como diminuiu em 13% os acidentes, principalmente engavetamentos (49%), colisões laterais (35%) e colisões traseiras (21%).

Administrado pela Arteris, especialista em gestão de rodovias, o Contorno é considerado um dos maiores projetos viários da América Latina. Conforme os dados da Arteris

cerca de 1,7 milhão de veículos já passaram pela via, entre as cidades de Biguaçu, São José e Palhoça. Atualmente, a média de tráfego é de 12.150 veículos por dia, sendo 52% de veículos pesados e 48% de veículos leves.

As análises do trânsito ainda indicam que motoristas que utilizam o Contorno levam cerca de 40 minutos para atravessar a região, o que representa uma redução de até 50% do tempo de viagem antes da implantação do dispositivo.

O levantamento considera dados coletados desde a abertura ao tráfego aos usuários do novo trecho de 50



quilômetros, no dia 10 de agosto do ano passado.

“Com a conclusão do Contorno, conseguimos transformar um dos maiores desafios logísticos da região em um exemplo de eficiência para o mundo todo. Hoje, temos motivos concretos para celebrar o impacto positivo do projeto na região. Esses números mostram que o trecho não só melhorou o fluxo de veículos, como salvou vidas”, comenta Sérgio Garcia, diretor-presidente da Arteris.

CAMINHONEIROS

Em abril de 2024, a Arteris também entregou o primeiro Ponto de

Parada e Descanso (PPD) de Santa Catarina numa rodovia federal, que se destina exclusivamente aos caminhoneiros. As especificações de sua estrutura, inclusive, tornaram-se referência para os demais pontos que o Governo Federal instalará, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em outras regiões do país.

O local fica localizado no km 220 da BR-101/SC e oferece 43 vagas gratuitas para veículos pesados, inclusive com pontos elétricos para cargas refrigeradas, além de espaços com acessibilidade a Pessoas com Deficiência, como sala de descanso,

cozinha, banheiros e chuveiro. A instalação conta ainda com sinal de wi-fi.

De lá para cá, o PPD da Arteris Litoral Sul já atendeu mais de 94 mil profissionais transportadores, uma média de 10 mil por mês, ou seja, o que mostra a sua importância de caminhoneiros terem à disposição um espaço para atender a Lei Nº 13.103/15 (Lei do Motorista), que dispõe sobre o tempo de descanso obrigatório, pausa essencial para a redução de acidentes nas rodovias devido à fadiga e sonolência.

A OBRA - O Contorno Viário da Grande Florianópolis recebeu um investimento total de R\$3,9 bilhões da Arteris, que projetou a construção da nova via para reduzir, principalmente, a circulação de aproximadamente 18 mil caminhões e carretas da BR-101/SC.

O corredor expresso possui uma extensão de 50 quilômetros de pistas duplas, seis acessos por trevos, quatro túneis duplos automatizados, 21 passagens em desnível, sete pontes duplas e 25 passagens de fauna para proteção de animais silvestres.

VLT de Santo Amaro a Canasvieiras é nova aposta de mobilidade para a Grande Florianópolis

Veículo leve sobre trilhos volta ao radar da Grande Florianópolis



Veículo Leve sobre Trilhos, em Natal, no Rio Grande do Norte (Foto: Divulgação/CBTU)

O governador Jorginho Mello (PL) anunciou que será contratada uma empresa para realizar o projeto de engenharia para viabilizar um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) de “Santo Amaro da Imperatriz ou Palhoça até Jurerê ou Canasvieiras”. A informação partiu do chefe do Poder Executivo Estadual em café da manhã com jornalistas na Casa d’Agrônômica, no dia 18 de fevereiro.

O tema é fundamental, ainda mais quando a região metropolitana enfrenta uma crise de mobilidade, agravada nos últimos anos.

A população da Grande Florianópolis cresceu em um ritmo muito

superior à oferta de infraestrutura, sistema viário e, principalmente, um transporte coletivo eficiente.

Não há corredores exclusivos de ônibus e quem pode, na primeira oportunidade, compra uma moto, carro ou usa transporte individual. É a fórmula perfeita do colapso.

Em paralelo, o Banco Mundial está aprofundando e atualizando um estudo de “OD” (origem e destino) dos deslocamentos feitos na Grande Florianópolis, pra agregar essa evolução nos dados do Plamus, o Plano de Mobilidade Urbana. O Plamus previa o BRT (ônibus rápido) em corredores exclusivos, mas nada ocorreu ainda.



JUDICIÁRIO

Motorista acusado de homicídio qualificado após perseguição no trânsito continuará preso

O ministro Herman Benjamin, presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), indeferiu o pedido de liminar em habeas corpus que buscava a revogação da prisão preventiva de um homem acusado de matar um passageiro de carro de aplicativo.

De acordo com a denúncia apresentada pelo Ministério Público de São Paulo, o acusado perseguiu por quase cinco quilômetros o veículo de um motorista de aplicativo, após ter sido supostamente “fechado” por ele em uma rodovia. Ao alcançá-lo, emparelhou seu carro, exibiu uma arma de fogo e começou a proferir ofensas.

O motorista de aplicativo acelerou o carro para fugir, mas nesse momento o acusado teria disparado a arma e atingido o passageiro, que estava no banco traseiro. A

vítima chegou a ser levada a um posto de saúde, mas não resistiu ao ferimento.

O autor do disparo teve a prisão em flagrante convertida em preventiva e foi acusado de homicídio qualificado por motivo fútil e com o uso de recurso que dificultou a defesa da vítima.

Liminar é negada por falta de urgência no pedido

No habeas corpus impetrado no STJ, a defesa afirmou que a prisão não estaria apoiada em fundamentos capazes de autorizá-la. Sustentou, ainda, que medidas cautelares alternativas, previstas no artigo 319 do Código de Processo Penal, seriam adequadas e suficientes para que o processo pudesse prosseguir, sem a necessidade da prisão.

Ao analisar o pedido de limi-



Ministro Herman Benjamin

nar, o ministro Herman Benjamin afirmou que a situação não tinha a urgência necessária para justificar a intervenção do STJ em regime

de plantão. Indeferida a liminar, o habeas corpus vai tramitar na Sexta Turma, sob a relatoria do ministro Rogério Schietti Cruz.

STF mantém prisão preventiva de acusado de provocar acidente de trânsito com morte em SP



O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal, rejeitou um pedido de habeas corpus (HC 250216) apresentado pelo empresário Fernando Sastre de Andrade Filho, acusado de provocar acidente de trânsito com morte em São Paulo.

Em decisão, o relator considerou que não houve ilegalidades na decisão que determinou a prisão preventiva. Como consta nos autos, o empresário dirigia sob efeito de álcool e em velocidade três vezes superior ao permitido, o que resultou em um acidente

de trânsito que matou outro motorista.

O ministro Gilmar Mendes ainda verificou que o motorista ficou desaparecido por três dias depois do acidente e que tinha recuperado o direito de dirigir (suspensão por grave infração de trânsito) 12 dias antes. Também constatou que seu prontuário de condutor é comprometedor.

“O modus operandi do delito, praticado em veículo em alta velocidade e sob efeito de álcool, aliado ao histórico de condutor e às manifestações de astúcia do paciente logo após o crime, revela que não há manifesta ilegalidade a reclamar a concessão da ordem de ofício, razão por que é inviável a substituição da prisão preventiva por outras medidas”, afirmou.

LEGISLATIVO



PL propõe fim das multas para infrações leves registradas por radares

O Projeto de Lei 266/25, apresentado pelo deputado Max Lemos (PDT/RJ), propõe mudanças significativas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O texto prevê que infrações registradas por radares eletrônicos deixem de gerar multas pecuniárias, resultando apenas na aplicação de pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A cobrança financeira seria mantida apenas para infrações gravíssimas que representem risco imediato à segurança no trânsito.

A proposta também exige que os radares sejam devidamente sinalizados com placas visíveis e padronizadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), além de restringir a aplicação de multas eletrônicas às infrações mais graves, como dirigir sob efeito de álcool ou drogas (art. 165 do CTB), transitar em faixa de pedestre (art. 191) e ultrapassar em mais de 50% o limite de velocidade permitido (art. 220).



Outro ponto central do projeto é a criação de um programa educativo pelo CONTRAN. O objetivo seria conscientizar motoristas sobre as regras de trânsito, priorizando a segurança viária. Além disso, o texto prevê que os órgãos de trânsito invistam na fiscalização presencial por agentes capacitados, especialmente em situações de alto risco,

como desrespeito ao sinal vermelho, estacionamento irregular em locais perigosos e ultrapassagens arriscadas.

Infrações que resultem em danos materiais ou corporais a terceiros, independentemente do método de fiscalização, continuarão sujeitas a penalidades rigorosas. Assim, incluindo remoção do veículo e aplicação de multas.

Crítica - Na justificativa do projeto, o deputado Max Lemos argumenta que a proposta busca um equilíbrio entre fiscalização e conscientização. Segundo ele, há uma crescente percepção de que os radares eletrônicos são utilizados mais como ferramenta de arrecadação do que como instrumento de segurança. “A educação no trânsito é essencial para reduzir a reincidência de infrações e promover uma cultura de respeito às leis. A eliminação das multas financeiras para infrações registradas exclusivamente por radares permitirá focar na conscientização, sem penalizar excessivamente os motoristas”, defendeu o parlamentar.

O PL 266/25 ainda passará pelas comissões temáticas da Câmara dos Deputados antes de seguir para votação no plenário. Caso aprovado, poderá representar uma mudança significativa na forma como se aplica a fiscalização eletrônica no Brasil.

Uso de vídeos de cidadãos poderá servir como prova de infrações de trânsito

O Projeto de Lei 62/2025, apresentado pelo deputado Dimas Fabiano (PP/MG), propõe uma mudança no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para permitir que vídeos e fotos gravados por cidadãos sejam utilizados como prova na autuação de infrações de trânsito. A medida busca ampliar a fiscalização e reduzir a impunidade em casos de infrações que representam alto risco à segurança viária, como ultrapassagens forçadas e direção perigosa.

Para garantir a veracidade das denúncias, o projeto estabelece uma série de critérios que devem ser seguidos para que o material audiovisual seja aceito, incluindo:

- O vídeo ou foto deve ter qualidade suficiente para

identificar com clareza a infração, a placa do veículo, a data, a hora e o local do ocorrido.

- O material deve ser enviado por meio de canais oficiais criados pelos órgãos de trânsito.
- O denunciante deve se identificar, apresentar um documento oficial com foto e assinar uma declaração de veracidade da gravação.
- O material será analisado por uma autoridade de trânsito e, se necessário, poderá passar por perícia técnica para comprovação de autenticidade.
- Conteúdos gerados por inteligência artificial serão automaticamente descartados.

O projeto também prevê punição para denúncias falsas. Caso um cidadão envie



material fraudulento ou de má-fé, ele poderá ser enquadrado no crime de falsa comunicação de infração, previsto no artigo 340 do Código Penal.

Maior fiscalização e participação da sociedade

Atualmente, o CTB permite a aplicação de multas apenas quando a infração é flagrada por um agente de trânsito ou por equipamentos regulamentados, como

radares. Conforme Dimas Fabiano, essa limitação dificulta a fiscalização em locais e horários de menor presença policial, permitindo que muitos infratores escapem sem punição.

“A tecnologia evoluiu, e hoje qualquer pessoa pode registrar infrações de forma clara e precisa. Com esse projeto, buscamos fortalecer a fiscalização e dar à sociedade um papel ativo na segurança do trânsito,

sem comprometer o direito à ampla defesa dos motoristas”, argumenta o deputado.

O PL 62/2025 também obriga os órgãos de trânsito a desenvolverem plataformas eletrônicas seguras bem como acessíveis para o envio de denúncias. Dessa forma, garantindo a privacidade dos denunciadores.

A proposta segue para análise nas comissões da Câmara dos Deputados antes de ser votada em plenário.

O que é veículo autopropeleido que não precisa de CNH para dirigir?

No cenário atual da mobilidade urbana, os equipamentos de mobilidade individual autopropeleidos emergem como alternativas práticas e sustentáveis para deslocamentos curtos. Esses veículos autopropeleidos, que incluem patinetes elétricos, skates motorizados, hoverboards e monociclos elétricos, destacam-se por dispensarem a necessidade de habilitação (CNH) para condução, desde que atendam a critérios específicos estabelecidos pela legislação brasileira.

De acordo com a Resolução nº 996/2023 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), um equipamento de mobilidade individual autopropeleido é definido por possuir: Uma ou mais rodas; Sistema de autoequilíbrio ou não; Motor de propulsão com potência nominal máxima de até 1.000 W; Velocidade máxima de fabricação não superior a 32 km/h; Largura não superior a 70 cm e distância entre eixos de até 130 cm.

Atendendo a essas especificações, esses veículos autopropeleidos estão isentos de registro, licenciamento e da exigência de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para seus condutores.

Regras de circulação

Embora não exijam habilitação, a

condução desses equipamentos deve obedecer a normas específicas para garantir a segurança de todos os usuários das vias:

- **Áreas de Pedestres:** Permite-se a circulação com velocidade máxima de 6 km/h
- **Ciclovias e Ciclofaixas:** Permitida com velocidade máxima de 20 km/h.
- **Vias Urbanas:** A circulação pode ocorrer em vias com velocidade máxima de até 40 km/h, respeitando as regras de trânsito aplicáveis a ciclistas. É importante ressaltar que a circulação em calçadas é restrita às condições acima mencionadas, visando a segurança dos pedestres.

Para garantir a segurança na condução, os equipamentos autopropeleidos devem estar equipados com: Indicador de velocidade (podendo ser um aplicativo de celular); Campainha; Sinalização noturna dianteira, traseira e lateral. Embora o uso de capacete não seja obrigatório por lei, seu uso é altamente recomendado para aumentar a segurança do condutor.

Antes de adquirir um veículo autopropeleido, é fundamental verificar se suas especificações atendem aos critérios estabelecidos pela legislação. Veículos que excedem os limites de potência



ou velocidade podem ser classificados como ciclomotores, os quais exigem registro, licenciamento e habilitação específica para condução.

Além disso, é crucial estar atento às regulamentações municipais, pois algumas cidades podem possuir normas adicionais para a circulação desses veículos, incluindo restrições de áreas e exigências de equipamentos de segurança.

Os equipamentos de mobilidade

individual autopropeleidos representam uma solução eficiente e ecológica para deslocamentos urbanos de curta distância. Ao optar por esses veículos, os usuários contribuem para a redução do tráfego e da emissão de poluentes. No entanto, é imprescindível que os condutores estejam cientes das regulamentações vigentes e adotem práticas seguras de condução, garantindo a segurança própria e a de outros usuários das vias.

Veja como manter uma distância segura de outros veículos

A responsabilidade de evitar colisões com o veículo da frente recai diretamente sobre o motorista que segue atrás. Embora a falta de atenção possa resultar em sinistros graves de trânsito, algumas práticas simples de direção defensiva podem reduzir consideravelmente os riscos. A distância de segurança, a velocidade adequada e a constante vigilância são elementos fundamentais para evitar batidas traseiras, que são um dos tipos de sinistro mais comuns nas estradas.

A distância entre o veículo do condutor e o que segue à frente deve ser suficiente para permitir uma parada segura caso o outro veículo precise frear abruptamente. Essa distância de segurança não é fixa e varia de acordo com diversos fatores, como a velocidade em que se está circulando e as condições da via. Quanto mais alta a velocidade, maior deve ser a distância entre os carros. A distância necessária também aumenta em condições adversas, como piso molhado, neblina ou chuva, que podem reduzir a aderência dos pneus ao solo e aumentar o tempo de reação do motorista.

Outro fator importante é o estado



do próprio veículo, especialmente os freios e os pneus. Pneus em bom estado e uma manutenção preventiva adequada contribuem para a redução da distância de frenagem, tornando a viagem mais segura.

Além da velocidade, outros fatores devem ser considerados para garantir uma distância segura. Se a pista for mal pavimentada, esburacada ou tiver trechos com o piso molhado, a distância necessária para evitar uma colisão aumenta consideravelmente. Em situações de baixa visibilidade, como sob chuva intensa ou neblina,

o motorista deve dobrar a atenção e aumentar ainda mais a distância de segurança.

É importante também considerar as condições do veículo. Veículos mais pesados, como caminhões e ônibus, necessitam de mais espaço para frear, portanto, é essencial que os motoristas evitem circular muito perto desses tipos de veículos. Da mesma forma, motocicletas podem demandar uma distância maior devido à sua dinâmica de frenagem e estabilidade, especialmente em alta velocidade.

O tempo de reação de um moto-

rista é o intervalo entre perceber a necessidade de parar e efetivamente acionar o freio. Esse tempo varia de pessoa para pessoa e pode ser afetado por fatores como cansaço, distrações e até o nível de alerta do motorista.

Diversos métodos, como a conhecida “regra dos dois segundos”, são frequentemente utilizados para calcular a distância segura. No entanto, essas fórmulas não levam em conta todos os fatores de risco que podem alterar a necessidade de espaço entre os veículos. O bom senso ainda é o método mais eficaz para garantir uma distância adequada. O motorista deve sempre estar atento a fatores como a velocidade, as condições da estrada e a visibilidade.

Em suma, a segurança no trânsito não depende apenas de sorte ou da habilidade individual do motorista, mas também da adoção de boas práticas e do respeito às condições de tráfego e segurança. A manutenção de uma distância segura é uma responsabilidade fundamental de todos os condutores. Além disso, deve ser observada com atenção em todas as situações de trânsito.

Curitiba poderá adotar campanha para segurança de animais no trânsito

A Câmara Municipal de Curitiba (CMC) começará a analisar um projeto de lei que propõe a criação da campanha permanente “Eu Freio para Animais”. De autoria da vereadora Andressa Bianchessi (União), a iniciativa busca conscientizar motoristas e pedestres sobre a presença de animais no trânsito, reduzindo acidentes com espécies domésticas e silvestres.

A campanha prevê ações educativas para orientar a população e com mais intensidade no mês de maio, em alinhamento com o movimento Maio Amarelo, dedicado à segurança viária. Entre seus objetivos estão a promoção de programas de educação ambiental e o incentivo à participação de escolas, empresas e organizações da sociedade civil (005.00090.2025).

Campanha não terá impacto no orçamento municipal

O projeto estabelece que a Prefeitura de Curitiba desenvolva materiais educativos e campanhas publicitárias sobre o tema, além de autorizar parcerias com instituições para viabilizar as ações. Para evitar custos adicionais ao município, a proposta prioriza o uso de materiais reciclados e o envolvimento de voluntários e empresas socialmente responsáveis.



Atropelamentos justificam criação da campanha

Dados do Centro Brasileiro de Estudos em Ecologia de Estradas (CBEE) apontam que cerca de 300 mil animais são atropelados anualmente no Paraná. Diante dessa realidade, a campanha “Eu Freio para Animais” pretende reduzir esses números e incentivar o respeito à vida animal no trânsito.

“Ao integrar a causa animal ao movimento Maio Amarelo, ampliamos o público-alvo e fortalecemos a importância da coexistência harmoniosa entre humanos e animais no espaço urbano”, destaca a vereadora Andressa Bianchessi.

O projeto de lei aguarda agora a análise das comissões da Câmara Municipal de Curitiba. (As informações são da Câmara Municipal de Curitiba)

Médicos alertam: mototáxis podem aumentar acidentes e sobrecarregar hospitais em SP

A Associação Paulista de Medicina (APM) manifestou-se contrária à liberação do transporte de passageiros por aplicativo utilizando motos na cidade

de São Paulo. Em nota pública, a entidade alertou para os riscos dessa modalidade de mototáxis, apontando o potencial aumento de acidentes de trânsito.



De acordo com a APM, em 2023, o número de mortes de motociclistas na capital paulista cresceu cerca de 20%, totalizando 483 vítimas, o que representa 37% das fatalidades no trânsito na cidade. Nacionalmente, os acidentes com motocicletas resultam em aproximadamente 300 mil atendimentos na rede pública de saúde. Para a entidade, a liberação do serviço de mototáxis poderia agravar esse cenário de acidentes, colocando em risco passageiros e condutores.

“Além de possivelmente piorar a sobrecarga do sistema de Saúde, com o potencial aumento do número de acidentes advindos da popularização dessa opção de transporte”, destacou a associação.

Conflito entre legislação e atuação de aplicativos

A cidade de São Paulo possui uma legislação que proíbe o serviço de mototáxi. No entanto, em janeiro deste ano, as empresas 99 e Uber começaram a operar o serviço, argumentando que a proibição não se aplicaria ao transporte intermediado por aplicativos.

A legalidade do serviço e os impactos na segurança viária geram divergências entre a prefeitura e as empresas, deixando a questão em aberto. (As informações são da Agência Brasil)



CARTAS

DESACELERAR

Revoltante saber que a velocidade excessiva é uma das maiores responsáveis pelas estatísticas de acidentes e mortes nas vias Brasil. Quanta irresponsabilidade! Sinceramente, esses motoristas apressadinhos deveriam ser proibidos de circular nas ruas. Por favor, precisamos desacelerar e termos, de fato, a consciência de que o nosso bem maior é a vida!

Aline Moura – Campo Grande/MS

ABSURDO

Fiquei revoltada com a demora das autoridades em coibir a ação de torcedores do Avaí flagrados em cima de um ônibus em movimento em Florianópolis, no último mês de janeiro. Como é que um ônibus transita com pessoas no teto e penduradas na janela, desde a Via Expressa Sul até o Estádio do Avaí, em dia de clássico, e nenhum policial ou guarda municipal consegue pegar em flagrante? Eu morro e não vejo tudo.

Cláudia Gomes – Florianópolis/SC

ASSENTO DE ELEVAÇÃO

Achei ótima a explicação do motivo pelo qual o uso do assento de elevação é fundamental para garantir a segurança das crianças em caso de sinistro de trânsito. Por favor pais e responsáveis, se atentem a informação de que o cinto de segurança foi desenvolvido para proteger pessoas que têm pelo menos 1,45 m de altura. Por isso a necessidade imperativa dos dispositivos popularmente conhecidos como cadeirinha para crianças menores. Parece óbvio, mas muitos insistem em ignorar.

Júlia de Souza – Belo Horizonte

PATINETES

Parabéns à Prefeitura de Balneário Camboriú que está dando um baita exemplo de como regulamentar o uso de patinetes elétricos no município, coibindo o mal uso destes veículos tão importantes para a micromobilidade das grandes cidades. Certamente, esta é uma medida preventiva que irá garantir a segurança de todos e contribuirá como uma solução prática para a mobilidade urbana.

Carlos Augusto Franza – Londrina – PR

MOBILIDADE

Sou motorista de aplicativo e tenho refletido profundamente em sugestões de melhorias para a mobilidade entre Biguaçu, São José, Palhoça e Florianópolis. Acredito que a solução passa pela criação de pistas exclusivas para ônibus e a construção de uma central de integração no bairro Kobrasol, em São José. Essa central permitiria que os passageiros trocassem de ônibus sem precisar passar pelo centro de Florianópolis, otimizando o trajeto e reduzindo a quantidade de carros nas ruas. Acredito que a liberação de mais vias para carros não resolve o problema e que, com um transporte coletivo eficiente, o trânsito seria mais leve e organizado.

Patrick Maurecy – São José/SC

PARAÍSO CAÓTICO

Muito pertinente o artigo do Dr. José Roberto Dias! A capital catarinense precisa com urgência adotar medidas que promovam uma mobilidade urbana eficiente e sustentável. Estive passeando de férias recentemente pela Ilha nestas férias e confesso que precisei exercitar altas doses de paciência. Fico imaginando o sofrimento dos moradores locais

com toda esta desordem. Lamentável!

Thiago Boeira – Cuiabá/MT

AR CONDICIONADO

Muito necessário o esclarecimento do Dr. Dirceu no artigo sobre os cuidados com a manutenção do ar condicionado nos veículos que, se estende, inclusive à rotina de cuidados com os aparelhos domésticos e também utilizados em ambientes corporativos. Todavia, os carros necessitam de uma atenção prioritária, visto circularem em maior contato com agentes contaminantes.

Mônica Coelho – São Paulo/SP

SAÚDE MENTAL

Assustadora a constatação do laudo toxicológico do caminhoneiro que provocou aquele acidente terrível em Minas Gerais, no final do ano passado. Como bem destacou a presidente da Associação de Clínicas de Trânsito do Estado de Minas Gerais (ACTRANS-MG), enquanto negligenciarmos a saúde mental dos motoristas, estaremos fadados a enterrar um número cada vez maior de vítimas do trânsito.

Telma Honorato – Rio de Janeiro/RJ

BRAIN ROT

Parabéns pela matéria sobre o chamado 'brain rot' ou 'cérebro apodrecido'. O excesso de tempo nas redes sociais e o consumo de conteúdos de baixa qualidade podem comprometer funções cognitivas essenciais, como atenção, memória e tomada de decisão – habilidades indispensáveis para quem precisa enfrentar o trânsito. Uma situação crítica que não pode mais ser ignorada.

Sérgio Freixes – Brasília/DF

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

Art. 213. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada:

I - por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

II - por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

ESPAÇO LIVRE

*Fernanda Maciel



Os desafios do Cidadão local de Florianópolis durante a Temporada de Verão

Florianópolis é um destino turístico de renome, com suas praias paradisíacas, cultura rica e natureza exuberante. No entanto, para os moradores locais, especialmente aqueles que vivem em bairros costeiros, a temporada de verão é sinônimo de desafios extremos. Como manezinha e moradora do Sambaqui há 33 anos, posso atestar a crescente tensão que toma conta da cidade entre os meses de novembro e fevereiro, quando a população da capital catarinense triplica, e os problemas se multiplicam de forma direta e incontrolável.

O impacto da superlotação na cidade é evidente. Congestionamentos intermináveis, preços abusivos cobrados por comerciantes ansiosos por lucrar a qualquer custo, e a escassez de recursos básicos, como a água, são apenas alguns dos sintomas dessa pressão. Para quem mora na ilha, a experiência de viver em sua própria casa durante o verão muitas vezes se transforma em um exercício de paciência. A mobilidade urbana se torna um pesadelo, e a rotina, uma série de obstáculos.

A superlotação nas ruas e avenidas da cidade é uma das questões mais sensíveis durante a alta temporada. A população local sofre com os congestionamentos diários, que não são apenas um incômodo, mas uma verdadeira ameaça à qualidade de vida. As vias costeiras, estreitas e já saturadas pela demanda de transporte local, tornam-se ainda mais congestionadas devido à quantidade de turistas, que dirigem frequentemente a velocidades incompatíveis com as normas de segurança, empacando o fluxo normal do tráfego.

Essa falta de empatia de parte dos turistas se torna um fator adicional de estresse para quem precisa ir ao trabalho, levar os filhos à escola ou cumprir compromissos médicos. O caso que relato aqui é de um cenário recorrente e lamentável: minha mãe, idosa e com mobilidade reduzida, precisou ser levada a uma consulta médica no centro da cidade. Saímos com uma hora de antecedência, mas o tempo de deslocamento extrapolou amplamente o que foi estimado pelos aplicativos de trânsito, como o Waze. A consequência disso? Um atraso imensurável, que, no caso dela, gerou um sofrimento ainda maior por conta de suas condições de saúde.

É inegável que o turismo seja uma fonte de divisas e crescimento econômico da cidade. No entanto, essa realidade não pode ser uma desculpa para o descontrole absoluto sobre os fluxos de pessoas que ingressam na ilha. Ao mesmo tempo que o turismo traz benefícios financeiros, ele também acarreta uma



série de custos sociais e urbanos que parecem ser ignorados pelas autoridades locais.

Falar de “turismo sustentável” em Florianópolis se tornou, infelizmente, apenas uma expressão vazia. O planejamento urbano e o controle de fluxo de turistas, tão essenciais para o bem-estar dos moradores, ainda são promessas vazias que não se concretizam. A ilha, por ser de fato uma ilha, tem a possibilidade de implementar um controle de entrada e saída de visitantes, algo que já é feito com sucesso em outras localidades, mas isso exigiria uma gestão pública capaz de encarar desafios impopulares. O simples controle de carros e pessoas nas vias públicas, por exemplo, poderia ser um primeiro passo crucial, mas, claramente, nenhum gestor se atreve a tomar medidas efetivas que seriam, sem dúvida, mal recebidas por quem lucra com o caos gerado pela falta de organização.

A cidade, que deveria ser um refúgio para todos, torna-se um campo de batalha onde o bem-estar do morador local é constantemente colocado em segundo plano. Isso se deve à falta de medidas estruturais e à falta de uma visão mais equilibrada sobre como o turismo pode coexistir com as necessidades da população residente. Ao invés de tratar os problemas de forma sistêmica, muitos optam por romantizar o turismo e as festas, ignorando o caos cotidiano vivido pela grande maioria dos habitantes da cidade.

É urgente que se busque soluções reais para os problemas que afetam o cidadão local. A gestão pública precisa ser mais ousada e menos focada em agradar os turistas em detrimento dos interesses dos moradores. A implementação de políticas de controle de acesso, o reforço da infraestrutura urbana e o respeito às limitações da ilha são medidas que, embora impopulares, são imprescindíveis para garantir um futuro mais sustentável e equilibrado para todos.

Florianópolis não pode ser vista apenas como um produto turístico. Ela é, antes de tudo, um lar para muitos. E, como tal, merece ser tratada com o respeito e a atenção que seus cidadãos merecem. Até que se encontre um equilíbrio entre o turismo e a vida cotidiana de seus moradores, o colapso de sua infraestrutura será uma questão de tempo.

Por fim, agradeço a oportunidade de compartilhar minha angústia. O espaço oportunizado pelo Jornal do Monatran, para abordar esses temas é fundamental para que nossas vozes sejam ouvidas. Precisamos que os gestores públicos, os turistas e a sociedade como um todo entendam que o equilíbrio entre o turismo e a vida local não é apenas desejável, mas essencial para o futuro de Florianópolis.



Remédios que podem ser tão perigosos quanto álcool ao volante

Você sabia que alguns medicamentos podem comprometer a capacidade de dirigir, assim como o consumo de bebidas alcoólicas? A Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) divulgou, recentemente, uma nova diretriz sobre o efeito do uso de medicamentos ao dirigir.

O documento lista alguns remédios que podem afetar a atenção, a coordenação motora e os reflexos dos motoristas ao volante, aumentando o risco de sinistros de trânsito.

Conforme Celso Alves Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, conduzir um veículo sob o efeito de substâncias que alteram as funções cognitivas é um fator de risco significativo, podendo resultar em sinistros graves. “Por esse motivo, é fundamental que motoristas fiquem atentos aos efeitos colaterais dos medicamentos que utilizam. Essas informações podem ser encontradas nas bulas, mas a orientação de um médico é essencial para esclarecer dúvidas”, afirma o especialista.

Efeitos dos medicamentos

De acordo com a Abramet, embora muitos remédios não tragam contraindicações específicas para motoristas, seu uso pode causar sonolência, redução dos reflexos e dificuldades na concentração. O ideal é que condutores evitem tomar esses medicamentos antes de dirigir, especialmente em viagens longas. A diretriz preparada pela entidade avalia um conjunto de medicamentos comumente usados pela população e aponta os riscos associa-

dos à direção segura.

“Essa é uma informação estratégica e de grande importância não só para o médico especialista, mas também para o usuário”, frisa Flávio Emir Adura, diretor científico da Abramet, lembrando que o brasileiro cultiva o hábito da automedicação.

Segundo ele, no dia a dia de atendimento, mais que conhecer o efeito de remédios consumidos por prescrição médica, é relevante o médico do tráfego aferir o uso de medicação sem prescrição pelo candidato a condutor. A Abramet apresenta a classificação de diversos princípios ativos no quesito segurança, tornando clara a interface de tais medicações com o ato de dirigir.

Confira os principais remédios que podem comprometer a capacidade do condutor ao volante:

- **Antidepressivos** (fluoxetina, amitriptilina): podem causar sonolência, tontura, redução da pressão arterial e alterações psicomotoras.
- **Ansiolíticos e sedativos** (diazepam, lorazepam): induzem sonolência e relaxamento excessivo, podendo comprometer o estado de alerta.
- **Antialérgicos** (dexclorfeniramina): dificultam a concentração e podem gerar sonolência.
- **Anticonvulsivantes** (carbamazepina, fenobarbital): podem provocar tontura, fadiga, visão dupla e tremores.
- **Medicamentos para controle da glicose** (glibenclamida, gliclazida): podem levar à perda

de consciência ou crises convulsivas em casos de hipoglicemia.

- **Analgésicos opióides** (tramadol, metadona): possuem efeito sedativo, podendo causar sonolência intensa.
- **Relaxantes musculares** (ciclobenzaprina, orfenadrina): podem provocar confusão mental, dificuldades de concentração e agitação.

Se você faz uso de algum desses medicamentos, consulte um profissional de saúde antes de dirigir. “Pergunte sempre ao seu médico se o medicamento por ele receitado pode prejudicar a direção”, sugere a diretriz da Abramet.

Uso de remédios no Brasil

De acordo com a Abramet, a preocupação da entidade vem da observação do cenário nacional. Para se ter uma ideia, dados divulgados pela Fundação Instituto de Administração (FIA) em conjunto com o Instituto Brasileiro de Executivos de Varejo & Mercado de Consumo (IBEVAR) registram que a compra de remédios já responde por 6,5% dos gastos das famílias brasileiras.

Ainda conforme a Associação, o Sindicato da Indústria de Produtos Farmacêuticos divulgou que a venda de medicamentos psiquiátricos disparou no Brasil após a pandemia de covid-19. O consumo de remédios para ansiedade cresceu 10% entre 2019 e 2022; o de sedativos, usados para dormir, aumentou 33%. Além deles, o de antidepressivos saltou 34%.