



ESCLEROSE MÚLTIPLA

pag. 22 *Diretriz inédita reforça a segurança no trânsito*

pag. 08 **MEDICINA AEROESPACIAL**
Um novo horizonte para a Medicina do Tráfego

pag. 25 **DIREÇÃO DEFENSIVA**
Alta velocidade inspira reflexão sobre segurança viária

pag. 42 **CONGRESSO 2025**
Prepare-se para o maior evento da especialidade

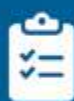
A ABRAMET FAZ A DIFERENÇA PARA VOCÊ E PARA O TRÁFEGO NO BRASIL

Associe-se à ABRAMET

Juntos, fortalecemos a Medicina do Tráfego, que previne sinistros, salva vidas e reduz sequelas, além de impulsionar políticas públicas essenciais para o trânsito no Brasil.

Com um histórico sólido de conquistas, a ABRAMET valoriza e defende a atuação do médico do tráfego, garantindo avanços significativos para a categoria.

Confira alguns dos benefícios e marcos já alcançados:



A exigência legal de um médico especialista para a realização do Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM);



Atualizações técnicas exclusivas e cursos certificados;



Representação ativa na formulação de políticas públicas e diretrizes de saúde no trânsito.

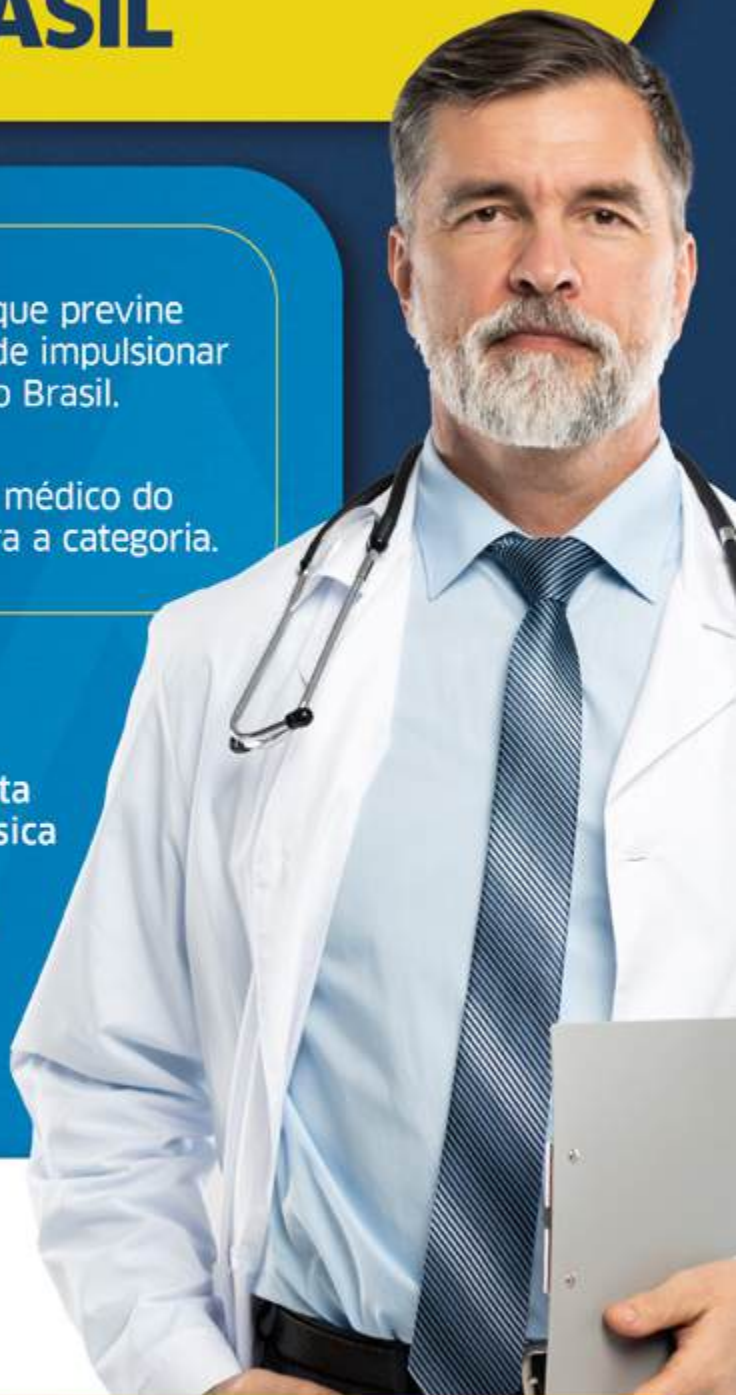
Amplie seu impacto na sociedade e conte com diversos benefícios para seu crescimento profissional:

- ◇ Acesso à nossa Rede de Benefícios;
- ◇ Descontos de até 100% em inscrições em eventos como Congressos e Jornadas Científicas;
- ◇ Descontos exclusivos na contratação de serviços prestados pela ABRAMET e muito mais.



**Associe-se
hoje mesmo**

e faça parte dessa
história de conquistas



HÁ 45 ANOS NA VANGUARDA DA MOBILIDADE SAUDÁVEL

No meio do caminho, havia um médico. Um profissional que, diante da crescente complexidade da mobilidade urbana, percebeu que os caminhos não eram apenas vias de concreto e asfalto, mas espaços vivos, pulsantes, que conectam pessoas, cidades e histórias. A medicina do tráfego surgiu como resposta a um desafio imposto pela própria evolução humana: a convivência entre a velocidade dos veículos e a fragilidade do corpo humano.

Em 1905, quando São Paulo registrava a circulação de apenas oito carros, a autoridade municipal já exigia licença para conduzir, pois os danos provocados assumiam proporção alarmante. O automóvel, invenção extraordinária baseada no ciclo de Otto - motor a explosão - se tornaria um dos maiores símbolos de progresso, mas também a principal causa de eventos indesejados nas vias.

A equação de Einstein, $E=mc^2$, mostrando que energia e massa estão intrinsecamente ligadas, encontrou no trânsito motorizado uma aplicação concreta, onde o conceito se traduz em movimento e velocidade. Infelizmente, essa mesma lógica revelou o enorme potencial destrutivo da máquina em impactos que desafiam a resistência humana.

Nesse contexto, a medicina do tráfego emergiu como uma especialidade fundamental, dedicada a prevenir, mitigar e tratar os efeitos colaterais da mobilidade. Pioneiros como Hilário Veiga de Carvalho, Urcício Santiago, Jorge Cerqueira, Albino Scieslevski, Fábio Racy, Moise Seid e Flavio Adura foram fundamentais na consolidação dessa área, que hoje se reflete em avanços como a Lei Seca e a Lei das Cadeiras, além da inclusão de pessoas com deficiência no trânsito motorizado.

A Abramet, Associação Brasileira de Medicina do Tráfego, completa 45 anos como protagonista nessa jornada.

Fundada em um momento em que os sinistros de trânsito começavam a ser reconhecidos como um grave problema de saúde pública, a Abramet tem sido incansável na promoção de pesquisas, educação e políticas públicas que salvam vidas. Seu trabalho vai além da abordagem curativa, focando na prevenção e na conscientização de que sinistros viários não são acidentes, mas eventos evitáveis que exigem ação coordenada e multissetorial.

Os sinistros de trânsito são, hoje, uma das principais causas de morte e incapacidade no mundo, especialmente entre jovens. Além de ceifarem vidas, impõem um alto custo social e econômico e representam um desafio ético para todos os envolvidos na gestão da mobilidade. A medicina do tráfego, com seu caráter interdisciplinar, nos lembra que a segurança viária é uma responsabilidade compartilhada, exigindo a atuação conjunta de engenheiros, legisladores, educadores e, claro, profissionais de saúde.

Nestes 45 anos, a Abramet tem sido um farol, iluminando caminhos para uma mobilidade mais saudável, segura e inclusiva. Seu legado nos inspira a continuar lutando por um trânsito que priorize a vida, respeitando a diversidade de usuários e promovendo a equidade no acesso às vias. Que os próximos anos sejam marcados por ainda mais conquistas, sempre com a certeza de que, no meio do caminho, haverá um médico do tráfego, cuidando de vidas e construindo um futuro melhor para todos. //

José HC Montal



22

CAPA

ESCLEROSE MÚLTIPLA

Diretriz inédita orienta médicos do tráfego no exame de pessoas com esclerose múltipla, abordando implicações importantes para a condução veicular.



Associação Brasileira de Medicina do Tráfego

ABRAMET

Associação Brasileira de Medicina do Tráfego

Fundada em 19 de agosto de 1980. Filiada à Associação Médica Brasileira.

Rua Afonso Celso, 552 - conj. 51-52
Vila Mariana - 04119-002 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 5083-2458

Publicação de periodicidade semestral, com tiragem de 5.000 exemplares, para distribuição gratuita, dirigida a especialistas em Medicina do Tráfego e outras especialidades médicas, psicólogos, engenheiros, educadores, advogados, legisladores, administradores e técnicos da área de segurança viária, além de instituições de ensino universitário do Brasil e do exterior, órgãos públicos de segurança e transporte. As matérias assinadas não representam necessariamente a opinião da Abramet. Conteúdo livremente reproduzível, se possível com citações da fonte e do autor.

ISSN 1809-8630

imprensa@Abramet.org.br | www.Abramet.org.br

Revista Abramet

Órgão oficial de divulgação da Abramet.

Volume 45, nº 1, 2025.

COMISSÃO EDITORIAL: Antonio Edson Souza Meira Júnior; Adriano José Fontes Isabella; Carlos Alberto Guglielmi Eid; Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer; Flavio Emir Adura; José HC Montal; Ricardo Irajá Hegele.

DIRETOR-EXECUTIVO: José Heverardo da Costa Montal.

EDITORES: Milton Souza Júnior.

REDAÇÃO: Doca de Oliveira e Milton Souza Júnior

APOIO: Alex Sander Camargos e Valéria Martins..

FOTOGRAFIA: Istock photo e acervo pessoal.

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO: Kadu Caldas.

IMPRESSÃO: Gráfica Elyon

REVISÃO: Doca de Oliveira.

EXPEDIENTE

Presidente:

Dr. Antonio Edson Souza Meira Júnior

Vice-presidentes:

1º Vice-Presidente: Dr. Ricardo Irajá Hegele

2º Vice-Presidente: Dr. Juarez Monteiro Molinari

3º Vice-Presidente: Dr. Fabio Ford Feris Racy

Diretor Financeiro

Dr. Adriano José Fontes Isabella

Diretor Administrativo

Dr. José Heverardo da Costa Montal

Diretor de Relações Institucionais

Dr. Arilson de Souza Carvalho Júnior

Diretor Científico

Dr. Flavio Emir Adura

Diretor de Comunicação

Dr. Áquilla dos Anjos Couto

Diretor de Qualidade Profissional

Dr. Alysson Coimbra de Souza Carvalho

Diretor de Ética Médica

Dr. Dirceu Diniz

Diretor de Relações com Federadas

Dr. Louis Philip Moses Camarão

08

MEDICINA AEROESPACIAL

RECONHECIMENTO OFICIAL

Medicina aeroespacial é reintegrada como área de atuação da Medicina do Tráfego, em decisão histórica do Comissão Mista de Especialidade. A vitória, impulsionada pela Abramet, reafirma o papel estratégico da especialidade

15

ATUALIZAÇÃO PROFISSIONAL

JORNADAS CIENTÍFICAS 2024

Um resumo completo das jornadas científicas realizadas em 2024, destacando o fortalecimento da especialidade e os principais debates promovidos por todo o País

42

INCLUSÃO

MÉDICOS PELA INCLUSÃO DE PCD

Em carta aberta, especialidade elenca as oito prioridades em prol da inclusão de pessoas com deficiência (PCD) nas discussões sobre mobilidade e acessibilidade

E AINDA NESTA EDIÇÃO

24

Direção defensiva na Semana Nacional do Trânsito

29

Navegar é preciso

34

Abramet responde

Comissões:**Comissão Científica**

Antonio Edson Souza Meira Júnior, Adriano José Fontes, Isabella, Alcides Trentin Júnior, Alyson Coimbra de Souza Carvalho, Áquilla dos Anjos Couto, Arilson de Souza Carvalho Júnior, Carlos Alberto Guglielmi Eid, Dirceu Diniz Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer, Ester Vago, Filipe Xavier do Sacramento Camara, Joan Faber, João Roberto Adura, José HC Montal, Josiene Germano, Lilian Kondo, Rita Cristina Mainieri Ramos de Moura e Victor Enrique Mendoza Ramos,

Comissão de Título de Especialista

Áquilla dos Anjos Couto, João Roberto Adura, José HC Montal e Rita Cristina Mainieri Ramos de Moura

Comissão de Ensino

Adriano José Fontes Isabella, Carlos Alberto Guglielmi Eid, Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer, Geraldo Gutemberg e Ricardo Irajá Hegele

Comissão de Assuntos Políticos

Alyson Coimbra de Souza Carvalho, Arilson de Souza Carvalho Junior, Fabio Racy e Juarez Monteiro Molinari

Comissão de Atendimento Pré Hospitalar

Carlos Alberto Guglielmi Eid e Josiene Germano

Comissão de Comunicação

Antonio Edson Souza Meira Júnior, Áquilla dos Anjos Couto Alyson Coimbra de Souza Carvalho, Carlos Alberto Guglielmi Eid, Dirceu Rodrigues Alves Júnior, Flavio Adura, Filipe Xavier do Sacramento Camara, José HC Montal, Ricardo Hegele e Rita Cristina Mainieri Ramos de Moura

Comissão de Medicina Aeroespacial e Transporte Aeromédico

Janete Braga, Adriano José Fontes Isabella e Carlos Gerik

Comissão de Medicina do Tráfego Ocupacional

Dirceu Rodrigues Alves Júnior, Juarez Monteiro Molinari e Ricardo Irajá Hegele

Comissão de Medicina do Tráfego Aquaviária

João Roberto Adura, Ricardo Hegele e Victor Enrique Mendoza Ramos

Comissão de Estudos do Sono

Lucila Bizari Fernandes do Prado, Regina Margis e Ricardo Hegele

Comissão de Residência Médica

Áquilla dos Anjos Couto, Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer, Lucila Bizari Fernandes do Prado, Ricardo Irajá Hegele e Victor Enrique Mendoza Ramos

Comissão de Habilitação da Pessoa com Deficiência

Dirceu Diniz e Filipe Xavier do Sacramento Camara

Comissão de Estudos e Pesquisas

Áquilla dos Anjos Couto, Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer, José HC Montal, Ricardo Irajá Hegele e Victor Enrique Mendoza Ramos

Comissão de Inovação e Tecnologia

Adriano J. Fontes Isabella e Filipe Xavier do Sacramento Camara

Comissão de Integração do Médico Jovem

Áquilla dos Anjos Couto, Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer, Joan Faber e Victor Enrique Mendoza Ramos

Comissão de Saúde Mental

Alcides Trentin Júnior e Tatiana Laufer da Silva

Comissão de Micromobilidade

Áquilla dos Anjos Couto, José HC Montal e Lilian Kondo

Comissão Científica do Congresso de Salvador

Antonio Edson Souza Meira Júnior, Adriano J. Fontes Isabella, Áquilla dos Anjos Couto, Flavio Adura, Filipe Xavier do Sacramento Camara, José HC Montal e Ricardo Hegele



45 ANOS DE LUTA E COMPROMISSO

Fundada em 1980, a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego se prepara para comemorar seus 45 anos de atuação, em 2025. Nossa diretoria já está mobilizada preparando a celebração, que terá como palco nosso XVI Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego, marcado para setembro, na cidade de Salvador (BA). Para nós, será tempo de homenagear nossos antecessores e todos aqueles que lutaram e se dedicaram para que a medicina do tráfego existisse e se consolidasse entre as maiores especialidades médicas. Também será tempo de fortalecer os laços com nossos associados e estimular, cada vez mais, a adesão à nossa jornada associativa em benefício da especialidade.

Em 2025 renovamos a esperança, acreditando que será um grande ano, marcado pela alegria dessa celebração, mas não só. Estamos preparando mais um congresso de alta qualidade, emblemático, trazendo uma programação técnica intensa e aderente aos desafios e interesses do médico do tráfego, com especialistas relevantes para trocar ideias, experiências e novos conhecimentos em mais uma oportunidade imperdível de atualização profissional. Também traremos novas diretrizes de conduta, avançando em uma agenda técnico-científica estratégica para o exercício da medicina do tráfego e o atendimento de excelência.

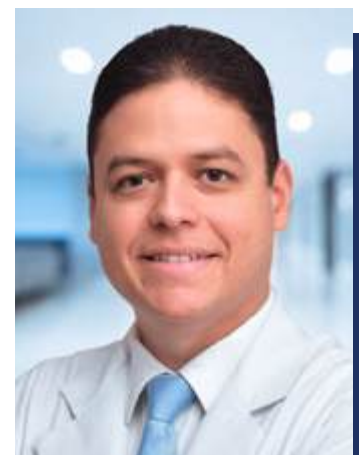
Vamos nos debruçar sobre a medicina aeroespacial, área de que nunca nos afastamos e que, recentemente, recuperamos a prerrogativa de atuar. Essa reintegração dá coerência às esferas da medicina, trazendo para a medicina do tráfego os segmentos associados à mobilidade, e reconhece a relevância da nossa atuação. Essa conquista, decorrente do amplo diálogo conduzido pela Abramet, vai gerar novos avanços para essa área e mais saúde e segurança para a população.

A Abramet também avançará na oferta de capacitação continuada, realizando novas jornadas científicas e outros eventos focados na disseminação de conhecimento e treinamento profissional. Em outro campo, faremos novas provas de título, para contemplar a demanda cada vez maior na nossa especialidade e abrir oportunidade para novos especialistas. A medicina do tráfego é uma das especialidades que mais crescem no Brasil e temos muito espaço para atuar.

Tudo o que estamos planejando serão passos novos no esforço pelo fortalecimento continuado da nossa especialidade e reconhecimento, cada vez maior, da Abramet como legítima representante da medicina do tráfego e seus profissionais. Essa é a nossa missão mais importante, que orienta a atuação de toda a diretoria. Em 2024, esse esforço gerou resultados eloquentes, especialmente a maior representação da medicina do tráfego no Conselho Federal de Medicina (CFM).

Fui eleito conselheiro federal suplente e passo a integrar a representação do estado da Bahia no CFM, para a gestão 2024-2029. Além disso, assumo a coordenação da Comissão de Assuntos Políticos da entidade. Essas posições me trazem grande honra e ampliam minha responsabilidade como líder e porta-voz da nossa especialidade. Muito nos alegrou essa conquista, que envolve outros três médicos do tráfego eleitos para essa missão tão importante. Nosso mandato teve início em outubro e trabalharemos para fomentar avanços que fortaleçam ainda mais a medicina brasileira.

Encerramos 2024 celebrando conquistas importantes e antevendo passos novos no objetivo de, cada vez mais, fazer a medicina do tráfego reconhecida por sua grande contribuição para a mobilidade saudável e segura no País. Esperamos um 2025 de renovação e esperança, com um ambiente mais amigável para a inovação em todos os campos da vida. A Abramet fará a sua parte. **///**



*Antonio Meira Júnior
Presidente da Abramet*

MEDICINA AEROESPACIAL É REINTEGRADA À ESFERA DE ATUAÇÃO DA MEDICINA DO TRÁFEGO

Fruto do diálogo conduzido pela Abramet, decisão corrige distorção e agrega um novo vetor de mobilidade à especialidade

Area de atuação focada na saúde, segurança e desempenho de pessoas e profissionais nos deslocamentos aéreos, a Medicina Aeroespacial foi reintegrada à esfera de atuação da Medicina do Tráfego. A decisão foi formalizada por intermédio de resolução do Conselho Federal de Medicina (CFM): a autarquia médica atualizou a relação de especialidades médicas brasileiras e suas prerrogativas, levando de volta para a medicina do tráfego o segmento essencial da mobilidade humana. A medida é uma vitória estratégica da atual gestão da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), que apresentou os argumentos técnicos que subsidiaram a decisão.

“Esse é um dos compromissos que havíamos assumido com o nosso associado. Conquistar esse resultado confirma o nosso compromisso com o médico do tráfego e consolida nossa especialidade como o ramo da medicina responsável pela mobilidade humana de forma ampla”, comenta Antonio

Meira Júnior, presidente da Abramet. “No nosso entendimento, o médico do tráfego carrega o conhecimento e a experiência necessários para atuar e contribuir com o melhor atendimento em todos os vetores de mobilidade”.

Segundo ele, a decisão do CFM reforça a qualidade no atendimento e na produção de conhecimento científico associado à medicina aeroespacial. Além disso, a medida abre novos horizontes profissionais para o médico especialista. “Teremos novas ferramentas para trabalhar pela preservação da saúde e da vida dos seres humanos que se deslocam”, complementou. O médico do tráfego interessado na área poderá atuar em clínica médica credenciada pela ANAC, realizando exames de saúde para avaliação da aptidão física e mental necessários à emissão ou renovação do Certificado Médico Aeronáutico (CMA), garantindo conformidade com os padrões regulamentares e contribuindo para a segurança das operações aeronáuticas.



Flavio Adura, diretor científico da Abramet, vivencia os desafios da aviação em visita a uma cabine de comando. A experiência reforça a importância da medicina aeroespacial para a segurança de tripulantes e passageiros

A formação multidisciplinar do especialista em Medicina do Tráfego capacita o médico a atuar em diferentes contextos relacionados ao transporte aéreo. Suas atribuições incluem trabalhar em companhias de transporte aeromédico, realizar inspeções de saúde de trabalhadores envolvidos em atividades aéreas, prestar atendimento em aeroportos e orientar pessoas que planejam viajar, seja de avião ou helicóptero. Além disso, com o avanço dos estudos sobre os fatores de estresse na aviação e seus impactos em passageiros e tripulantes, tornou-se indispensável que a equipe médica detenha conhecimento aprofundado sobre a fisiologia aeroespacial, promovendo segurança e bem-estar em todas as fases do transporte aéreo.

A inclusão da medicina aeroespacial entre as prerrogativas da medicina do tráfego foi formalizada por meio da Resolução CFM nº 2.380/2024, publicada pelo CFM no Diário Oficial da União (DOU) em junho. A norma atualiza a relação de especialidades e áreas de atuação médicas aprovadas

pela Comissão Mista de Especialidades, composta pela autoridade médica, pela Associação Médica Brasileira (AMB) e pela Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM).

Aderente à missão da medicina do tráfego, a medicina aeroespacial também está focada na prevenção de sinistros aéreos e o médico especialista tem muito a contribuir para melhorar normas e procedimentos apropriados nas atividades diárias das equipes envolvidas nesse tipo de deslocamento.

A Abramet mantém em seu organograma a Comissão de Medicina Aeroespacial e Transporte Aeromédico, cuja atuação busca integrar os conhecimentos da medicina e da aviação em benefício do cidadão. Esse colegiado acompanha as novidades da área, contribuindo para a produção e disseminação do conhecimento necessário à atuação do médico especialista. A entidade também oferece certificação em medicina aeroespacial, estimulando a capacitação continuada de seus associados. **▀**



FPMed
Frente Parlamentar da Medicina

Lutando em defesa da classe
médica e da saúde da população

Use seu leitor
de QR CODE

ACOMPANHE NOSSAS REDES:

   @FPMEDICINA





RÓTULOS DE MEDICAMENTOS PODEM GANHAR ALERTA PARA MOTORISTAS

Em um passo importante para a mobilidade saudável, a Comissão de Saúde da Câmara dos Deputados aprovou, em novembro, um Projeto de Lei (PL) que determina que medicamentos com substâncias capazes de afetar a habilidade de dirigir incluam alertas visíveis em seus rótulos, bulas e materiais publicitários. A medida, apresentada logo após a publicação da diretriz da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), em fevereiro de 2024, reforça a conscientização sobre os riscos de dirigir sob a influência de medicamentos que podem comprometer a cognição e a função motora dos motoristas.

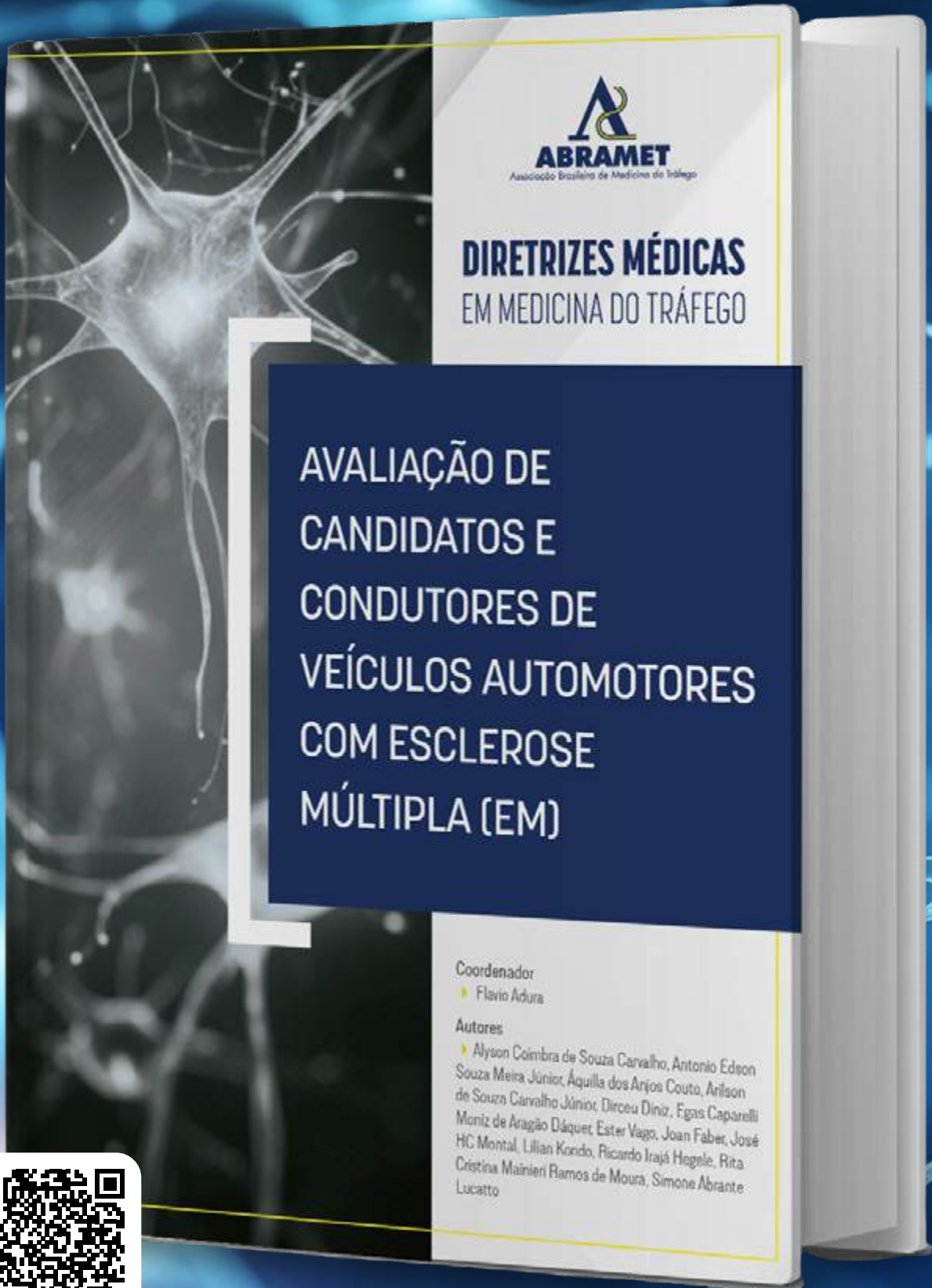
A justificativa do PL cita nominalmente a Abramet e as informações divulgadas pela entidade, como a relação entre a ingestão de determinados medicamentos e o aumento do tempo de reação do condutor e o desempenho psicomotor prejudicado no contexto da direção. O texto aprovado na Comissão é um substitutivo, da relatora deputada Rogéria Santos (Republicanos-BA), ao Projeto de Lei 877/24 do deputado Juninho do Pneu (União-RJ).

Na avaliação do presidente da Abramet, Antonio Meira Júnior, a aprovação da legislação representa um avanço

para a segurança no tráfego do País, uma vez que a condução de veículos automotores, quando associada ao uso de alguns medicamentos, pode aumentar substancialmente o risco de sinistros de trânsito. “Dar mais visibilidade à informação sobre os possíveis efeitos dos medicamentos traz mais segurança aos condutores”, considera o especialista.

“A diretriz da Abramet trouxe uma visão científica detalhada sobre os impactos de medicamentos na capacidade de dirigir, reunindo evidências que serviram como base para essa importante iniciativa legislativa”, complementa Flavio Adura, diretor científico da Abramet e um dos autores da diretriz. “Nosso objetivo sempre foi fornecer informações claras para ajudar motoristas e profissionais de saúde a tomarem decisões mais conscientes”.

O texto também será analisado, em caráter conclusivo, pelas Comissões de Defesa do Consumidor e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Após a tramitação, para virar lei, a proposta precisará ser aprovada pela Câmara dos Deputados e pelo Senado. Se obtiver maioria, o PL será inserido na Lei 6.360/76, que trata da vigilância sanitária a que ficam sujeitos os medicamentos. /



DIRETRIZES MÉDICAS
EM MEDICINA DO TRÁFEGO

**AVALIAÇÃO DE
CANDIDATOS E
CONDUTORES DE
VEÍCULOS AUTOMOTORES
COM ESCLEROSE
MÚLTIPLA (EM)**

Coordenador

▶ Flavio Adura

Autores

▶ Alyson Coimbra de Souza Carvalho, Antonio Edson Souza Meira Júnior, Áquila dos Anjos Couto, Arilson de Souza Carvalho Júnior, Dirceu Diniz, Egas Caparelli Montiz de Aragão Dáquer, Ester Vago, Joan Faber, José HC Montal, Lilian Kondo, Ricardo Irajá Hegele, Rita Cristina Mainieri Ramos de Moura, Simone Abrante Lucatto



DIRETRIZ INÉDITA ORIENTA AVALIAÇÃO MÉDICA DE PESSOAS COM ESCLEROSE MÚLTIPLA

A Associação Brasileira e Medicina do Tráfego (Abramet) dá mais um passo para capacitar médicos do tráfego com informações essenciais para um atendimento de excelência. Em uma iniciativa pioneira, o departamento científico da entidade publicou uma diretriz inédita sobre a esclerose múltipla, doença crônica, neurodegenerativa e autoimune que afeta cerca de 40 mil brasileiros – principalmente adultos jovens entre 20 e 40 anos. Com impacto direto no sistema nervoso central, a condição pode causar deficiências graves em áreas como cognição, mobilidade e visão, influenciando diretamente a segurança no trânsito.

Concluída em agosto, a formulação da diretriz envolveu um grupo de especialistas liderado por Flavio Emir Adura, diretor científico da Abramet. “Essa diretriz é uma contribuição nova para a atualização e capacitação continuada do médico do tráfego brasileiro, cumprindo a nossa missão de oferecer a esse profissional o conhecimento necessário para um atendimento de alto nível”, afirma Adura. Segundo ele, é essencial conhecer os riscos associados à doença para colaborar com a prevenção de sinistros e com a preservação da vida no trânsito.

Também participaram da elaboração os médicos Antonio Meira Júnior, Alyson Coimbra de Souza Carvalho, Aquilla dos Anjos Couto, Arilson de Souza Carvalho Júnior, Dirceu Diniz, Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer, Ester Vago, Joan Faber, José Heverardo Montal, Lilian Kondo, Ricardo Irajá Hegele, Rita Cristina Mainieri Ramos de Moura e Simone Abrante Lucatto. O documento combina referências bibliográficas pesquisadas nas principais bases de dados científicos e recomendações trazidas pelos especialistas envolvidos.

No documento, a Abramet apresenta um panorama sobre a esclerose múltipla e os riscos para a condução veicular. “A maioria das PEM (pessoas com esclerose múltipla) não tem a

capacidade de perceber que as deficiências provocadas pela patologia podem prejudicar seu desempenho na condução de veículos automotores. Esse quadro é frequentemente agravado pelo comprometimento cognitivo, que pode ocorrer desde os estágios iniciais da doença, interferindo na decisão de cessarem a condução ou mesmo de modificarem a frequência e o comportamento com que dirigem para que os riscos sejam minimizados”, diz o documento.

“Cerca de 23% das PEM cessam a condução veicular após a confirmação do diagnóstico. Aquelas que permanecem dirigindo o fazem com menor frequência sendo que as que apresentam déficits cognitivos leves são mais conscientes de suas limitações”, apontam os especialistas.

A diretriz esclarece que estudos realizados em simuladores de direção mostram que pessoas com a doença, mesmo nos estágios iniciais, cometem mais erros na direção, têm tempo de reação mais lento e se envolvem com maior frequência em situações de risco no trânsito. “Aproximadamente um quarto das PEM são consideradas inaptas para conduzir em condições reais quando avaliadas em estudos naturalísticos que utilizam registro de vídeo, coordenadas geográficas e análise de velocidade”, destaca.

PASSO A PASSO DA AVALIAÇÃO

A diretriz ressalta que, a despeito da ausência de farta literatura científica, estudos permitem apontar características da doença que podem interferir na capacidade de dirigir. O documento apresenta os principais aspectos de déficit cognitivo, visual e motor, assim como instrumentos para aferir a presença de tais sintomas e abordagens para apoiar o portador da doença. A diretriz traz os testes cognitivos que podem ser realizados para o diagnóstico e que devem ser conhecidos pelo médico do tráfego, ainda que não seja sua responsabilidade aplicá-los.


<p>Teste de Modalidades de Símbolos e Dígitos (SDMT)</p>	<p>Considerado o padrão ouro para avaliar a cognição de PEM, o mais amplamente recomendado devido à sua confiabilidade e validade preditiva, enfatiza a velocidade de processamento ^(37,38). Marcador de atividade da doença, único teste que fornece resultados consistentes associados a recaídas cognitivas isoladas ⁽³⁸⁾. A National Multiple Sclerosis Society, o Consórcio de Centros de Esclerose Múltipla e a Sociedade Internacional de Cognição para Esclerose Múltipla recomendam a triagem inicial com o Teste de Modalidades de Símbolos e Dígitos (SDMT) ou teste similarmente validado ⁽³⁹⁾.</p>
<p>Testes de memória RAVLT, CVLT e BVMT-R</p>	<p>Quase tão eficazes quanto o SDMT na distinção do comprometimento cognitivo em pacientes com EM ⁽³⁶⁾. PEM raramente apresentam evidências de esquecimento rápido nestes testes de memória, ao contrário dos pacientes com doença de Alzheimer, nos quais o esquecimento rápido da informação aprendida é uma característica.</p>
<p>Teste de velocidade de processamento (PST)</p>	<p>Ferramenta autoaplicável em iPad, preenchida em tela sensível ao toque pelo paciente; semelhante ao SDMT, mas não idêntico (a chave é gerada aleatoriamente em cada aplicação). Em estudo unicêntrico foi ligeiramente mais sensível que o SDMT e correlacionou-se mais fortemente com a carga de lesão cerebral T2 ⁽⁴⁰⁾.</p>
<p>Teste Cognitivo de Velocidade Computadorizado (CSCT)</p>	<p>Semelhante ao SDMT, mas não idêntico (a chave é gerada aleatoriamente a cada aplicação). Possui alta sensibilidade para prever comprometimento da velocidade de processamento ⁽⁴¹⁾.</p>
<p>Questionário de Triagem Neuropsicológica de Esclerose Múltipla (MSNQ)</p>	<p>Sedação, diminuição do tempo de reação, reflexos e coordenação, déficit de atenção, miose e diminuição da visão periférica ^(28, 52-54).</p>
<p>Breve Avaliação Cognitiva Internacional para Esclerose Múltipla (BICAMS)</p>	<p>Escolhido por um Painel Internacional para padronizar e facilitar o monitoramento da cognição em pacientes. Validado no Bfasil ^(46,47).</p>
<p>Avaliação Mínima da Função Cognitiva na EM (MACFIMS)</p>	<p>Teste de série de adições, teste de modalidades de um dígito e aprendizagem verbal ⁽⁴⁸⁾.</p>

A diretriz também ilumina os aspectos associados aos déficits motor e visual, que aumentam os riscos na condução veicular para esse público. “A condução de veículos automotores pode tornar-se insegura em decorrência de distúrbios visuais frequentemente encontrados na EM, dos quais a neurite optica é a manifestação mais comum. Os sintomas típicos da neurite optica incluem perda visual, dor periorbital e déficits de visão de cores. A perda de visão é geralmente unilateral, e a gravidade dos déficits podem variar de leve (visão de 20/20) a grave (sem percepção de luz)”, explica o documento.

Outro esclarecimento relevante diz respeito ao diagnóstico: a investigação não cabe ao médico do tráfego, mas conhecer o procedimento ajuda esse profissional a lidar com portadores da doença no dia a dia. “O diagnóstico deve ser feito com base nos Critérios de McDonald, revisados em 2017, que requerem a evidência de disseminação das lesões desmielinizantes no tempo e no espaço. Para isso são

considerados os sintomas clínicos, a ressonância magnética e a presença de bandas oligoclonais (imunoglobulina G - IgG) no líquor”, explica a entidade, acrescentando as três formas principais de esclerose múltipla: remitente recorrente (EMRR), secundariamente progressiva (EMSP), e primariamente progressiva (EMPP).

O documento sinaliza, inclusive, o efeito potencial das medicações usadas pelo paciente com esclerose múltipla, que também podem impactar sua capacidade de dirigir. “Conhecer as características dessa doença e a forma de obter o diagnóstico dá segurança ao médico do tráfego para cumprir os procedimentos de avaliação desse candidato a condutor”, aponta Flavio Adura, diretor científico da Abramet.

A diretriz apresenta instrumentos para a avaliação do candidato à concessão ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), assim como uma visão da legislação brasileira e internacional e dos direitos do portador da doença. 



JORNADAS CIENTÍFICAS PERCORREM O BRASIL



PARÁ: CONHECIMENTO E INOVAÇÃO

Pela primeira vez, a Jornada Científica de Medicina do Tráfego chegou à Amazônia, marcando um novo capítulo na capacitação continuada de especialistas. Realizado em outubro de 2024, em Belém, capital do Pará, o evento reuniu profissionais e especialistas no auditório do Conselho Regional de Medicina (CRM-PA) para uma experiência 100% presencial. A I Jornada Amazônica de Medicina do Tráfego destacou-se como um marco de troca de conhecimento, compartilhamento de experiências e fortalecimento de redes profissionais na região Norte do País.

“Foi um passo muito importante para nós chegarmos ao Norte com a Jornada, uma oportunidade única para os médicos do tráfego atualizarem seus conhecimentos, abordando temas críticos e que impactam diretamente a saúde dos condutores”, diz Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet. “A escolha de Belém como sede de uma das edições deste ano traduz o nosso compromisso de ampliar o alcance de nossa missão educativa, tornando-a acessível em diversas regiões, integrando cada vez mais nossos associados. O Brasil é muito grande e queremos levar conhecimento a todos os médicos do tráfego”, acrescentou.

Anfitrião da imersão, Nicholas Mota, presidente da

Abramet Pará, destaca a importância de aproximar o conhecimento científico e as oportunidades de networking aos médicos da região amazônica. “São muitas as dificuldades enfrentadas pelos nossos médicos em acessar grandes eventos no Sul e Sudeste devido às limitações logísticas e financeiras. Essa Jornada capacitou não só os médicos locais, mas também atraiu participantes de estados vizinhos e do Nordeste”, disse.

Segundo ele, a iniciativa da Abramet é importante também no contexto da COP 30, que acontecerá na cidade de Belém em 2025, uma agenda que poderá envolver o debate de estratégias sustentáveis para a mobilidade urbana. “Receberemos no Pará autoridades globais para discutir questões como a sustentabilidade. Essa é uma oportunidade significativa para que possamos debater, também, estratégias mais sustentáveis para tornar mais saudável e segura a mobilidade humana”, ressaltou.

Em Belém, os participantes da I Jornada Amazônica de Medicina do Tráfego cumpriram uma programação intensa, pensada para esclarecer dúvidas e agregar novos conhecimentos em torno de temas que fazem parte do dia a dia de atendimento à população. A pauta do encontro incluiu questões como o uso de preditores clínicos na condução por pessoas com Parkinson; mobilidade e condução da pessoa idosa; o impacto do uso de medicamentos sobre motoristas; e a avaliação de pacientes com diagnósticos como déficit de atenção e hiperatividade (TDAH) entre outros.



BAHIA: ADEQUAÇÃO À LEGISLAÇÃO

O evento científico da entidade também passou pelo Nordeste: no final de maio, a Jornada Baiana de Medicina e Psicologia do Tráfego, em parceria com a Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego (Abrapsit) e o Departamento de Trânsito do Estado da Bahia (Detran-BA), mobilizou cerca de 500 participantes na cidade de Salvador. A entidade ofereceu uma agenda de palestras e treinamentos, em uma grande oportunidade de atualização profissional e relacionamento.

“A jornada foi um sucesso”, afirma Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet. “É importante nos mantermos atualizados para oferecer um atendimento de excelência ao cidadão e temos levado todo conhecimento novo para o médico do tráfego nos Estados, com o apoio de nossas federadas”, acrescentou. Segundo ele, a alta presença dos médicos do tráfego confirma a demanda por atualização profissional e reforça a missão da Abramet na organização de eventos focados na educação continuada do médico especialista.

A jornada científica de Salvador também respondeu a uma necessidade importante do especialista, pois permitiu aos profissionais o cumprimento da exigência da Portaria Detran-BA nº 59/2021, que determina às clínicas credenciadas a participação em seminários, jornadas, fóruns, congressos e reuniões promovidas pelo órgão. O Detran-BA inclusive convocou os médicos do tráfego credenciados para o evento, a fim de estimular e garantir sua qualificação e educação continuada.

Em Salvador, a jornada contou com a presença de diversas autoridades: a abertura foi prestigiada por representantes do Conselho Regional de Medicina (Cremeb), Conselhos Federal e Regional de Psicologia, Conselho Estadual de Trânsito da Bahia (Cetran-BA), Instituto Brasileiro de Direito de Trânsito (IBDTrânsito) e do Detran-BA. A programação percorreu temas como a realização do Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM); os efeitos do uso de medicamentos sobre a condução veicular; e atualização em medicina aero-especial e transporte aeromédico.

Os participantes também passaram por uma revisão da diretriz sobre a habilitação de condutores com transtorno do espectro autista. Todos os painéis abriram espaço para a solução de dúvidas, em um debate qualificado e apro-





fundado sobre os temas, permitindo ao médico especialista esclarecer dúvidas sobre os desafios do dia a dia no atendimento à população.



**MATO GROSSO DO SUL:
CELEBRAÇÃO NO
CENTRO-OESTE**

Em novembro, o evento científico ampliou sua agenda na região Centro-Oeste, onde foi realizada a Jornada de Medicina do Tráfego, organizada em parceria com a federada do Mato Grosso do Sul, na cidade de Campo Grande. O encontro, que também foi palco da celebração dos 30 anos da Abramet-MS, reuniu médicos do tráfego, autoridades e especialistas em saúde e segurança no trânsito para celebrar e discutir temas relevantes para a especialidade.

Na ocasião, o representante da Abramet-MS, Marcos Chaves, destacou a importância da jornada científica para a troca de conhecimentos e a capacitação dos médicos do Estado. “A I Jornada de Medicina do Tráfego é uma realização muito especial para nós. Este evento representa o compromisso com a atualização constante dos profissionais da área, visando a saúde e segurança no trânsito e a

qualidade do atendimento aos condutores,” afirmou.

O evento recebeu representantes do Conselho Regional de Medicina de Mato Grosso do Sul (CRM/MS) e do Conselho Federal de Medicina (CFM), parceiros da Abramet no Estado e em âmbito nacional. Representando o CRM/MS, Jorge Alberto Sakai Fujimoto ressaltou o valor da jornada para a capacitação dos médicos do tráfego. “Esta jornada trouxe uma atualização imprescindível para os médicos do tráfego. Os temas foram cuidadosamente selecionados e são de grande importância para o exercício da profissão”, afirmou.

A participação do CFM também foi marcante, representado pelo conselheiro Flávio Freitas Barbosa, que destacou o valor de iniciativas como essa para a qualidade do atendimento médico. “O CFM valoriza fortemente essas iniciativas, pois a ciência deve sempre orientar nossas discussões para garantir segurança e excelência no atendimento,” declarou Barbosa.

Também presente, o diretor-presidente do DETRAN-MS, Rudel Trindade Júnior, enfatizou a relevância da capacitação contínua para os médicos do tráfego. “Este evento contribui diretamente para a qualidade do serviço prestado aos motoristas. A capacitação é fundamental





para que os médicos possam realizar avaliações precisas, garantindo a segurança no trânsito e o bem-estar dos condutores,” comentou Trindade.

A Jornada de Medicina do Tráfego de Mato Grosso do Sul cumpriu uma programação científica com palestras sobre temas essenciais para a medicina do tráfego, como a avaliação de candidatos à habilitação, condições de risco para motoristas, avaliação de motoristas idosos e o impacto de medicamentos que afetam a capacidade de dirigir.

Diretor científico da Abramet, Flavio Emir Adura, avalia que as iniciativas de 2024 foram muito bem-sucedidas, levando conhecimento e oportunidade de integração aos médicos do tráfego em regiões estratégicas do Brasil, objetivo permanente da entidade. “Nosso objetivo com tais eventos é trazer atualização para o especialista e, cada vez mais, construir coesão e unidade entre nossos associados”, disse. “O compromisso com uma medicina do tráfego de excelência é de todos nós e temos sido muito bem recebidos onde levamos as jornadas”.



SÃO PAULO: DIRETRIZES E RELACIONAMENTO

A Abramet cumpriu essa agenda de atualização profissional também na cidade de São Paulo: a Jornada Paulista de Medicina do Tráfego 2024, realizada em setembro, reuniu mais de 500 pessoas, entre associados e convidados, que aproveitaram uma programação que ofereceu palestras, treinamentos, workshops e muito relacionamento. A abertura da Jornada Paulista recebeu o presidente da Associação Médica Brasileira (AMB), César Augusto Fernandes, a diretora de Habilitação do Detran-SP, Talita Rodrigues, e o presidente do Conselho Estadual de Trânsito (Cetran-SP), Frederico Pierotti.

Para César Fernandes, é dever da AMB buscar sinergia com as afiliadas. “Temos 54 sociedades de especialidades com suas peculiaridades e diversidades. Tem sido muito tranquilo trabalhar com a Abramet na figura do presidente Meira, que é muito ativo para construir nossas estratégias”, destacou. O presidente do Cetran-SP também destacou a





importância da atuação dos especialistas. “Temos o dever de atuar com responsabilidade e ética, porque se um exame não for feito com qualidade e assertividade, o que a gente prega não faz sentido”, alertou Frederico Pierotti.

Já Talita Rodrigues reforçou o desafio que enfrenta o Detran de São Paulo, que contabilizou 5,5 milhões de Exames de Aptidão Física e Mental nas renovações de habilitação em 2023. “Temos um terço da frota de veículos e um terço de condutores do Brasil. Os exames aumentaram em 20% no Estado entre 2019 e 2023, por isso, o trabalho com a Abramet é essencial”, disse.

ATUALIZAÇÃO DE PROTOCOLOS

O evento foi palco da celebração da publicação de 23 diretrizes de conduta médica, protocolos produzidos pelo departamento científico da Abramet, mobilizando os especialistas da entidade e parceiros de outras instituições na busca de esclarecimento e atualização sobre os temas mais importantes na esfera da medicina do trânsito.

Na oportunidade, o diretor científico da Abramet, Flavio Adura, apresentou as condutas de avaliação para candidatos portadores de Parkinson e para idosos. “Não podemos nos basear na idade cronológica para fazer uma avaliação, mas sim no nível de declínio cognitivo no caso do idoso”, lembrou.

A apresentação das diretrizes para candidatas gestantes e portadores de TDAH ficou sob responsabilidade do diretor de comunicação da Abramet, Áquilla Couto. “É importante ressaltar que não há conduta que impeça esses candidatos de dirigir, mas precisamos orientar sobre todos os riscos”, alertou.

Os participantes também puderam discutir as diretrizes para candidatos com Transtorno do Espectro Autista (TEA), portadores de esquizofrenia e sobre o uso de medicamentos potencialmente prejudiciais ao condutor. Tais temas foram apresentados pelo vice-presidente da Abramet, Ricardo Hegele. “A esquizofrenia atinge 23 milhões de pessoas no mundo e é a quarta maior doença que mais causa incapacidade. Mas é importante lembrar que, como atinge pessoas de 18 a 35 anos, teremos pessoas com o diagnóstico depois de já serem habilitadas”, destacou. //





DEBATES NO II FÓRUM DO CFM TRAZEM AVANÇOS NO ATENDIMENTO INCLUSIVO

Em junho, Brasília foi palco de uma ampla discussão sobre inclusão e mobilidade. Durante o II Fórum de Medicina do Tráfego, promovido pelo Conselho Federal de Medicina (CFM), a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) destacou-se ao liderar debates sobre a habilitação de pessoas com deficiência (PcD). O evento culminou na aprovação da carta Médicos pela Justa Inclusão de Pessoas com Deficiência no Trânsito Brasileiro, um documento que reúne propostas para garantir mais acessibilidade e segurança aos motoristas PcD no sistema viário nacional.

“Foi um evento muito importante, que fortaleceu o diálogo institucional com o Conselho e reforçou a importância da nossa especialidade”, avalia Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet. Na ocasião, o dirigente agradeceu à autoridade médica pelo apoio crescente às pautas da medicina do tráfego, agregando a especialidade aos esforços para defender a prática médica de qualidade e levar serviços de excelência à população. “Temos tido com o CFM um relacionamento estreito e proveitoso, parceria que se fortaleceu durante a discussão da modernização do Código de Trânsito Brasileiro”, disse.

Promovido em formato virtual e transmitido ao vivo pelos canais oficiais do CFM, o II Fórum de Medicina do Tráfego foi aberto pelo presidente da autarquia, José Hiran Gallo, que elogiou o trabalho do médico especialista e des-

tacou a importância da especialidade para a saúde e a segurança nas vias brasileiras. Também participaram da abertura Cleiton Cássio Bach, coordenador da Câmara Técnica de Medicina do Tráfego do CFM; Etelvino de Souza Trindade, vice-presidente da Região Centro-Oeste da Associação Médica Brasileira (AMB); e Givaldo Vieira da Silva, presidente da Associação Nacional dos Detrans (AND).

ISENÇÃO FISCAL

O encontro promoveu um debate aprofundado sobre o atendimento do público PcD, focando os protocolos para habilitação desse público. Na ocasião, representada por Dirceu Diniz, diretor de Ética, e Flavio Emir Adura, diretor científico, a Abramet apresentou o conhecimento acumulado sobre o tema. Há muito, os procedimentos para a correta avaliação do candidato PcD têm sido estudados pela entidade e é objeto de protocolo de conduta que já orienta a atuação do médico do tráfego.

Outro tema na programação, em painel coordenado pelo presidente da Abramet, foi a isenção de impostos para a aquisição de veículos pela pessoa com deficiência. Os painelistas abordaram as regras para isenção de ICMS e IPVA, do IPI e IOF, que já contemplam esse público. Flavio Adura abordou as competências do médico do tráfego nos procedimentos periciais associados à avaliação dos pedidos de isenção.



A correta concessão dos laudos para isenção fiscal foi abordada em palestra do diretor de Ética Médica da Abramet, Dirceu Diniz, que falou sobre os “Laudos de avaliação da deficiência física”. Na ocasião, ele ressaltou que não é uma determinada doença que dá direito à isenção fiscal para a aquisição de veículos, mas “a condição de saúde do motorista”.

“Uma pessoa pode ter artrite reumatoide e conseguir dirigir um veículo sem adaptação e outro com a mesma doença não ter a mesma condição”, exemplificou. Diniz também ressaltou que não cabe ao médico determinar se o motorista tem direito, ou não, à isenção. “Nós damos o laudo, mas a decisão é do fisco”.

Vice-presidente da Abramet, Ricardo Irajá Hegele debateu o tema “A quem compete a emissão de laudos para isenção fiscal”, abordando as prerrogativas na expedição do documento. Ele esclareceu que muitas vezes os laudos são fornecidos por médicos do Sistema Único de Saúde (SUS). “Daí a necessidade de uma padronização”, defendeu. Hegele apresentou um modelo de Formulário Padronizado Nacional a ser adotado em perícias para a concessão de isenção. “É apenas um modelo, mas acho que temos de começar este debate”, afirmou.

MAIS INCLUSÃO

Coordenador da Câmara Técnica de Medicina do Tráfego do CFM, o conselheiro federal Cleiton Bach elogiou a qualidade dos debates e colocou o Conselho à disposição para formular e apoiar medidas destinadas a aumentar a segurança no trânsito. “Tenho certeza de que este evento vai gerar frutos positivos, principalmente para a inclusão de pessoas com deficiência”, afirmou.

Ratificada durante o II Fórum, a carta Médicos pela justa inclusão de pessoas com deficiência (PcD) no trânsito brasileiro sugere, que os Detrans implementem normas uniformes, para que todos sigam as mesmas diretrizes para a habilitação de PcDs; e o estabelecimento de Juntas Médicas Especiais (JME) em todas as regiões do País, com pelo menos dois médicos especialistas em Medicina do Tráfego para o atendimento desse público. Uma das recomendações é qualificar a avaliação e promover a inclusão social desses candidatos a condutor.

A adoção de modelos de laudos para a isenção fiscal também é defendida na Carta. Os signatários do documento preconizam que a emissão de laudos para isenção de quaisquer tributos para aquisição de veículos automotores “deverá ser realizada por médicos com especialização em Medicina do Tráfego, preferencialmente credenciados pelo órgão ou entidade executiva de trânsito. //



II FÓRUM DE MEDICINA DO TRÁFEGO DO CFM

Médicos pela justa inclusão de Pessoas com Deficiência no trânsito brasileiro

No âmbito do II Fórum de Medicina do Tráfego do Conselho Federal de Medicina (CFM), diversas questões relevantes foram discutidas e importantes propostas foram elaboradas para garantir que as Pessoas com Deficiência (PcD) tenham acesso igualitário e seguro à habilitação para a condução de veículos automotores. A Medicina do Tráfego, preocupada com a inclusão e mobilidade saudável, busca constantemente soluções para os desafios enfrentados por pessoas com essa condição, assegurando seus direitos e propiciando seu deslocamento com segurança.

Embora exista uma legislação abrangente para a habilitação da PcD no Brasil, o País ainda carece de uniformidade na aplicação dessas normas nos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans). Essa disparidade resulta em diversos problemas, incluindo a concessão indevida de benefícios fiscais a pessoas sem deficiência, incentivadas por centros de formação de condutores e revendedores de veículos.

Além disso, pessoas com deficiência enfrentam longas esperas e falta de acesso à Junta Médica Especial (JME) em muitas localidades, sendo frequentemente habilitadas para veículos não adaptados adequadamente às suas necessidades. A falta de padronização das normas e procedimentos entre os estados também tem gerado confusão e injustiça, com algumas localidades renunciando aos requisitos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Enfatiza-se que o exame a ser realizado na pessoa com deficiência candidata a motorista é ato médico pericial que, por sua própria característica de busca e demonstração da verdade, depende do alto grau de conhecimento da matéria e formação acadêmica específica na área; onde a relação perito/periciando não se estabelece nos mesmos termos da relação médico/paciente; onde o médico do tráfego é o perito delegatário da confiança da Administração Pública e não do periciando. Por isso é vedado a este escolher o perito e o local da realização da perícia.

Inimaginável supor, portanto, dada a exigência intransponível da isenção pericial, que a vontade do periciando dite a escolha do perito ou do local da sua realização.

Diante disso, e considerando o papel dos médicos do tráfego na avaliação e habilitação de PcDs, bem como sua competência e responsabilidade para garantir que os candidatos estejam aptos a conduzir veículos automotores, as instituições representadas no II Fórum de Medicina do Tráfego do CFM sugerem:

1. A implementação de normas uniformes em todos os Detrans do País, garantindo que todos sigam as mesmas diretrizes para a habilitação de PcDs;
2. estabelecimento de Juntas Médicas Especiais (JME) em todas as regiões, com pelo menos dois médicos especialistas em Medicina do Tráfego, bem como a redução do tempo de espera para a avaliação, resguardando-se os critérios rigorosos e adaptados à realidade da deficiência de cada candidato;
3. A garantia de que as PcDs sejam habilitadas para conduzir veículos com as devidas adaptações mecânicas e eletrônicas recomendadas pela Medicina do Tráfego;
4. A capacitação contínua dos médicos peritos examinadores e o controle ético rigoroso da sua atuação para evitar fraudes e garantir que a política de inclusão esteja verdadeiramente direcionada para a população alvo;
5. As isenções de impostos para a aquisição de veículos pela Pessoa com Deficiência (PCD), quer sejam condutores e/ou não condutores, devem atender as normas preconizadas na legislação vigente para isenção dos tributos e impostos (ICMS, IPVA, IPI, IOF);
6. A emissão de laudos para isenção de quaisquer tributos para aquisição de veículos automotores deverá ser realizada por médicos com especialização em Medicina do Tráfego, preferencialmente credenciados pelo órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
7. Modelos de Laudos para Isenção Fiscal. Em virtude das modificações sugeridas nesse protocolo, os modelos atuais deverão ser adaptados e atualizados.
8. A ampliação e defesa dos direitos das PcDs, garantindo isenção de impostos como IPI, ICMS e IPVA, conforme previsto em lei, e assegurando a inclusão plena dessas pessoas na sociedade, com acesso ao transporte seguro e adequado.

Essas propostas visam não apenas corrigir as inconsistências e injustiças atuais, mas também promover um ambiente mais inclusivo e acessível para todas as pessoas com deficiência, garantindo-lhe o pleno exercício de seu direito de dirigir de maneira saudável, segura e justa.

Conclamamos a sociedade e os órgãos competentes a apoiarem e implementarem essas mudanças, em prol de um trânsito mais justo e inclusivo para todos.

Brasília, 28 de junho de 2024 Conselho Federal de Medicina



*José Hiran Gallo
Presidente do Conselho Federal de Medicina (CFM)*

ABRAMET: EXEMPLO DE ATUAÇÃO DA MEDICINA

Vocês já pensaram em quantas vidas foram salvas com a exigência de instalação de cadeirinhas para crianças nos carros brasileiros? Têm uma ideia de quantos sinistros foram evitados com a proibição de dirigir para motoristas que beberam bebidas alcoólicas? Avaliam o impacto que normas para uso do celular no trânsito trouxeram à segurança de vias e rodovias?

Nem as estatísticas são capazes de dar a dimensão do alcance dessas medidas para a vida e a saúde dos brasileiros. Até porque trabalha-se nos campos quase subjetivos da prevenção de agravos e da educação, buscando a mudança de comportamentos e a adoção de boas atitudes. A intenção é criar um ambiente favorável aos hábitos saudáveis dos pontos de vista individual e coletivo.

Neste sentido, é preciso reconhecer o trabalho que vem sendo realizado ao longo das décadas pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet). Com 45 anos de relevantes serviços prestados ao País, certamente, sem a motivação cidadã dos seus especialistas muitas perdas teriam sido registradas pela Nação.

Nomes, como os de Flavio Adura e José Montal, assim

como o de Antonio Meira Junior, atual presidente da Abramet, têm ajudado a colocar a Associação em sintonia para encontrar respostas ao desafio de trazer mais saúde e segurança ao trânsito brasileiro.

Não é por caso que essa entidade é referência inquestionável para o Congresso Nacional e todas as autoridades e instâncias do Executivo que se dedicam ao tema. Presença obrigatória em audiências públicas e debates técnicos e éticos, a Abramet carrega consigo o compromisso da medicina com a defesa da vida em todos os cenários.

Foi assim que aconteceu em 2004, quando passou a integrar o Conselho Estadual para a Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transporte (CEDATT), em São Paulo. Quatro anos depois, a Abramet fez história ao publicar a diretriz “Alcoolemia e direção veicular segura”.

Esse documento, elaborado de forma rigorosa, fez uma ampla revisão do tema e serviu como referencial teórico e científico para a criação da Lei Seca (nº 11.705/08). Pouco tempo depois, a Associação apresentou o País com outra diretriz de alto nível: “Segurança no transporte veicular de crianças”, que foi o ponto de partida para a chamada Lei das

Cadeiras (Resolução nº 277, do Conselho Nacional de Trânsito - Contran).

Desde 2018, os temas relativos à medicina do tráfego passaram a ganhar destaque internamente também no Conselho Federal de Medicina (CFM), com a criação de uma Câmara Técnica dedicada especialmente a esse tema, na qual a Abramet passou a contribuir ativamente com trabalho realizado.

Assim, com o apoio do CFM, a Associação ganhou fôlego para defender no Legislativo Federal a manutenção de importantes pontos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que estavam sob risco de alteração, atendendo a interesses outros.


Essa foi senha para a permanência no escopo legal da exigência de uso de equipamentos de retenção para crianças menores de dez anos e de obrigatoriedade de título de especialista em Medicina do Tráfego para realizar o Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM), entre outros pontos.

Atualmente, com relação ao número de integrantes, a medicina do tráfego ocupa a 16ª posição entre as 54 es-

pecialidades reconhecidas pelo CFM, Associação Médica Brasileira (AMB) e Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM). Estima-se que, em breve, ela avance nesse ranking pelo interesse que desperta entre os profissionais, em especial os mais jovens.

O CFM se orgulha em testemunhar essa história de fortalecimento não apenas da Abramet, mas de toda a medicina brasileira, que ganha em credibilidade e confiança junto aos tomadores de decisão e à população por conta de entregas tão consistentes.

Com seu trabalho, a Abramet, sob a liderança de Antonio Meira Júnior (uma liderança jovem e dinâmica, com grande capacidade de mobilização, em especial na área política) mostra à Nação o tamanho do compromisso da categoria médica com a defesa da saúde e da vida.

Como esperado, para tanto, a Abramet se apoia nas melhores evidências científicas, na experiência da prática clínica e no respeito à legislação. É dessa forma que seguiremos nossa rota em direção a um País mais justo, ético e seguro também no trânsito brasileiro! 





ALTA VELOCIDADE INSPIRA REFLEXÃO SOBRE SEGURANÇA VIÁRIA NO VELOPARK

O Autódromo Velopark, em Nova Santa Rita (RS), tradicional palco da adrenalina e da alta velocidade, transformou-se em um espaço de reflexão sobre segurança e saúde no trânsito. Durante a Semana Nacional de Trânsito, uma parceria inédita entre a Escola de Negócios e Seguros (ENS), o Roberto Manzini Centro de Pilotagem e a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) promoveu uma ação especial durante a prova da categoria Turismo Nacional de automobilismo. O objetivo foi chamar a atenção para práticas seguras no trânsito, conectando o universo das pistas às ruas e estradas brasileiras.

Para isso, um carro adesivado pelas entidades foi dirigido pelo piloto Víctor Manzini, mais jovem competidor da categoria que é a base de acesso à Stock Car Pro Series. O veículo, um Peugeot 208 #117, trouxe a identidade visual do curso de direção defensiva oferecido pelas três instituições. O objetivo foi reforçar a importância da direção defensiva para a prevenção de sinistros e estimular uma conduta mais responsável e amigável dos condutores.

"Esta foi uma ação inédita e inovadora no esforço que temos feito para levar a mensagem da segurança no trânsito a um público cada vez maior e mais diverso", comenta Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet. "Ratificamos o nosso compromisso com a segurança e saúde no trânsito. A direção defensiva salva vidas e essa é uma mensagem que queremos levar a cada condutor, especialmente durante a Semana Nacional do Trânsito", acrescentou.

Além de conscientizar o público que acompanha o automobilismo, a ação buscou enfatizar a relevância da edu-

cação para o trânsito e da conscientização do motorista para a mobilidade segura. As seis provas da etapa do Velopark foram transmitidas ao vivo pelo canal oficial da Turismo Nacional no YouTube, para permitir que mais pessoas acompanhassem e se engajassem.

Lançado em 2023 durante a campanha Maio Amarelo – outra iniciativa apoiada pela Abramet, o curso on-line de direção defensiva já foi recebido mais de 1.200 participantes. ENS, Roberto Manzini e Abramet formularam um programa focado na redução de sinistros de trânsito. O curso é gratuito, com metodologia simples e interativa: as aulas têm duração de uma hora e o curso é dividido em módulos. Ao final, o condutor recebe um certificado, que pode ser usado na busca por descontos na contratação de seguro para automóvel em seguradoras parceiras da iniciativa. /





Clarissa Pacheco, Rodrigo Pimentel e Antonio Meira durante a 2ª edição do Conversa de Valor

ESPECIALISTAS DISCUTEM TECNOLOGIA E POLÍTICAS PÚBLICAS NO TRÂNSITO

A segurança no trânsito foi o foco central da segunda edição do Conversa de Valor, evento que encerrou com chave de ouro a Semana Nacional de Trânsito 2024 na Bahia. Promovido pelos portais BA DE VALOR e iNEWS, dois dos maiores sites do Estado, o encontro reuniu autoridades, gestores e especialistas em setembro para discutir soluções inovadoras. Entre os temas abordados, destacaram-se as políticas públicas e o papel da tecnologia na construção de um trânsito mais seguro, com ênfase na importância da medicina do tráfego para reduzir sinistros e salvar vidas.

A programação percorreu temas relevantes na agenda da saúde e segurança no trânsito. Mediado pela diretora dos sites, Clarissa Pacheco, e em formato de conversa, a conferência magna reuniu o diretor-geral do Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (Detran-BA), Rodrigo Pimentel, e o presidente da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), Antonio Meira Júnior. Juntos, eles avaliaram o cenário e desafios da mobilidade nas vias baianas, cuja incidência de sinistros repete o que acontece em todo o Brasil.

Na ocasião, Pimentel traçou um panorama da mobilidade na Bahia, cuja frota alcança 1,1 milhão de veículos, dos quais apenas 11.509 são elétricos. O Estado tem cerca de três milhões de condutores habilitados, sendo um terço composto por mulheres que, de acordo com as estatísticas, são responsáveis por um número expressivamente menor de sinistros em comparação aos homens. “Os homens são responsáveis por 90% dos sinistros de trânsito”, afirmou Pimentel, ressaltando a importância da presença feminina no trânsito.

Presidente da Abramet, Antonio Meira Júnior trouxe uma visão sobre a atuação dos profissionais de saúde no trânsito,

destacando o papel do médico do tráfego na avaliação da capacidade dos condutores. “O médico especialista deve avaliar o condutor de forma completa, analisando a mobilidade e a cognição, além de seguir protocolos estabelecidos pelo Contran”, disse Meira Júnior, explicando a importância de um olhar técnico e detalhado sobre a saúde dos motoristas.

MUDANÇA DE CULTURA

Os palestrantes apontaram que educação e fiscalização são vetores estratégicos para a redução de sinistros. Pimentel enfatizou a necessidade de incluir a educação para o trânsito nas escolas, com o objetivo de formar uma geração mais consciente. “Precisamos da CNH na escola, no ensino médio, para que a educação seja nossa parceira na promoção de um trânsito mais seguro”, afirmou o diretor-geral do Detran-BA.

Durante o painel, ficou demonstrado que, apesar dos avanços, os desafios permanecem. Segundo dados da Secretaria de Saúde da Bahia (Sesab), cerca de 3.700 pessoas morrem em sinistros de trânsito no Estado a cada ano. O presidente da Abramet destacou a necessidade de uma mudança cultural no Brasil, onde a população ainda percebe o carro como um símbolo de poder.

“Infelizmente, ainda se vê o carro como sinônimo de força. A educação é fundamental para mudar essa cultura”, afirmou Meira Júnior, defendendo a intensificação da fiscalização e das punições para quem descumpra normas, especialmente quanto ao uso de álcool e outras substâncias psicoativas, além do uso de celulares ao volante. **///**



CUIDADOS ESSENCIAIS PARA PREVENIR SINISTROS NAS ESTRADAS

As férias escolares são um período de tráfego mais intenso nas vias brasileiras, o que exige cuidado redobrado do condutor. Para estimular e orientar uma mobilidade mais segura, a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) alerta a população para cuidados preventivos com a saúde do condutor, as condições dos veículos e o respeito às regras de trânsito. “Seja qual for o motivo da viagem, o principal objetivo é ir e voltar em segurança. Preservar a vida em todo o sistema viário é o nosso maior objetivo”, aponta José Montal, diretor da entidade.

Segundo ele, engajar a população na promoção de uma mobilidade segura e saudável é essencial para reduzir a incidência de sinistros e a morbimortalidade no trânsito, uma missão permanente que deve mobilizar todos os entes envolvidos com o tema. “As boas férias começam no deslocamento. É muito importante que as pessoas se preparem para viajar da forma correta e tomem cuidados que são essenciais antes, durante e depois”, destaca. “A prevenção é uma tarefa de todos os condutores, trazendo benefícios para toda a sociedade”.

Os cuidados recomendados pela Abramet estão consolidados em diretrizes de conduta que orientam médicos do tráfego e profissionais do sistema de saúde, assim como a própria população. Tais documentos trazem recomendações importantes em torno do uso do cinto de segurança, transporte seguro de crianças e animais domésticos, sono de qualidade e cuidados com o consumo de bebidas alcólicas e medicamentos – substâncias que não combinam com a direção.

CUIDADO COM CRIANÇAS E JOVENS

Uma das preocupações da entidade é com o deslocamento do público infantil. O uso de dispositivos de retenção veicular é a decisão mais acertada, e essencial, para transportar crianças em veículos automotores. Elas devem ser transportadas, sempre, no banco de trás e acomodadas em um dispositivo de segurança: equipamentos como o bebê conforto, a cadeirinha e o assento de elevação foram criados para garantir que o público infantil se desloque com segurança e não devem ser dispensados pelos responsáveis.

Além disso, o uso apenas do cinto de segurança, sem dispositivo de retenção, é indicado para crianças a partir de dez anos ou que tenham atingido 1,45m de altura. Estudos científicos apontam que crianças acomodadas em dispositivos de retenção apropriados têm alta redução nos índices de risco de morte e de sofrer ferimentos graves em caso de sinistros.

Para tirar o melhor proveito de tais equipamentos, pais e responsáveis devem se informar sobre os modelos disponíveis e aquele mais adequado para suas crianças: essa escolha deve obedecer a faixa etária e o uso deve atender as recomendações de fábrica sobre instalação e manutenção. Um ponto que exige atenção é o uso do cinto de segurança, equipamento importante, mas que tem o momento correto para ser apropriado para o público infantil.

A Abramet alerta que o uso indevido e precoce do cinto de segurança pode trazer prejuízos ao público infantil: a faixa subabdominal posiciona-se sobre o abdome e a transversal atravessa o pescoço e a face, o que pode causar lesões

graves, já que a criança ainda não tem estatura adequada, podendo ocorrer a chamada síndrome pediátrica do cinto de segurança. Assim, é importante identificar o equipamento de segurança apropriado para cada faixa etária e posicioná-lo corretamente no banco traseiro do veículo.

- Sempre que possível, as crianças deverão ocupar a posição central no banco traseiro do veículo. Caso o veículo não possua cinto de três pontos na posição central do banco traseiro, o dispositivo de retenção infantil deverá ser instalado nas posições laterais onde houver esse cinto.

- O airbag do passageiro deverá ser desativado quando o veículo transportar crianças no banco da frente.

“O uso do cinto de segurança por condutores e passageiros é essencial para a redução dos efeitos mais graves dos sinistros, como óbitos e sequelas. Esse equipamento de segurança deve ser usado por todos os adultos, nos bancos dianteiros e traseiros, assim como pelo público infantil a partir dos dez anos de idade. No Brasil, usar o cinto de segurança é obrigatório”, lembra o diretor científico da Abramet, Flavio Emir Adura.


Estudos demonstram que o cinto de segurança é efetivo na redução do índice de vítimas fatais ou com lesões graves decorrentes dos sinistros automobilísticos. Quando utilizado de forma adequada, ele reduz lesões em diversas regiões do corpo, como quadris, de coluna vertebral, de cabeça, de tórax, de abdome, além de diminuir o risco de perfuração do globo ocular. A entidade reitera a importância do uso correto e rotineiro do cinto, como fator de proteção do condutor e demais ocupantes do veículo.

ÁLCOOL ZERO

A Abramet também alerta o condutor em férias para evitar dirigir se consumir bebidas alcoólicas ou outras substâncias psicoativas. Os efeitos da bebida alcoólica na condução de veículos são diversos, podendo levar a sinistros de trânsito. A Abramet reforça que a ingestão de bebida alcoólica em qualquer quantidade pode prejudicar a direção veicular e a segurança de trânsito.

O mesmo cuidado deve ser tomado quanto ao uso de medicamentos, cujos efeitos colaterais podem afetar diretamente a habilidade de dirigir dos usuários. A Abramet publicou diretriz esclarecendo os efeitos do uso de remédios sobre o condutor, trazendo uma análise da literatura científica disponível com a comprovação da associação entre o uso de medicamentos e o desempenho na condução veicular e/ou sinistros automobilísticos, com foco predominantemente em ansiolíticos, sedativos, hipnóticos, antidepressivos, analgésicos opióides e anti-histamínicos;

“Remédios para dor, depressão, dormir, epilepsia, alergia, doenças dos olhos, emagrecer, gripe, entre outros podem prejudicar o motorista, causando tonturas, dificuldades de concentração, confusão, alucinações, convulsões, distúrbios visuais, bem como sonolência e sedação. É recomendado que o motorista pergunte ao seu médico se o medicamento receitado pode prejudicar a direção”, orienta José Montal.

Estimular uma mobilidade saudável e segura é missão estratégica da Abramet. A entidade atua com abordagens de educação para o trânsito, levando para a população informações e orientações para fomentar a redução de sinistros nas vias brasileiras. 





PROTOCOLOS DE ATENDIMENTO PRÉ-HOSPITALAR NAS EMERGÊNCIAS PSIQUIÁTRICAS

Nem tudo é psiquiátrico: no contexto do APH, o que chamamos no Brasil de Emergência Psiquiátrica é, na verdade, uma simplificação das muitas alterações mentais que podem, sim, ser de origem psiquiátrica, mas também decorrem de afecções neurológicas, metabólicas, uso de drogas, traumas ou outros fatores.

Desde que iniciei no APH, em 1981, como plantonista no que chamávamos de “Plantão da Calamidade” e depois, em 1986, como gestor do órgão que abrigava o serviço de APH da Cidade de São Paulo, víamos a Emergência Psiquiátrica como um capítulo muito difícil. Na época, dividíamos as emergências no APH em Clínicas, Traumáticas, Obstétricas e Psiquiátricas, sendo que estas últimas correspondiam a cerca de 10% a 20% do total de atendimentos.



*Carlos Alberto Guglielmi Eid,
coordenador da Comissão de
Atendimento Pré-Hospitalar
da Abramet*

Não temos os números atuais desse tipo de atendimento nas centenas de serviços de APH que hoje existem no Brasil, mas eles são elevados e tecnicamente complexos, especialmente no Suporte Avançado com médico, e ainda mais no Suporte Básico, que atua com bombeiros e profissionais de enfermagem. Mesmo com o apoio do Médico Regulador à distância, esses casos representam grandes desafios.

Reforçamos que a legislação brasileira exige a presença do Médico Regulador de forma permanente em todas as centrais dos serviços de APH, como SAMU, Bombeiros, Rodovias, Serviços Privados, entre outros. Isso é essencial para enfrentar as dificuldades no atendimento de pacientes no modelo de socorro atual.

Protocolos: o desenvolvimento e uso de protocolos de atendimento, entendidos aqui como o passo a passo do que deve ser feito – desde a avaliação até a conduta final –, vieram para facilitar o atendimento e o processo de capacitação das equipes de socorro. Protocolos também padronizam os procedimentos e otimizam a participação do Médico Regulador.

Lidar com pacientes ou pessoas com distúrbios de comportamento, sejam eles de origem psiquiátrica, neurológica ou de outras causas, é particularmente desafiador para os profissionais e representa momentos de muita dificuldade e sofrimento para as famílias, com destaque para os casos de tentativas de suicídio. Médicos que estão fora da área de socorro também podem se beneficiar dos protocolos aqui disponibilizados para uso pessoal ou profissional, e, por vezes, até no contexto de suas próprias famílias.

Os materiais disponíveis no Brasil ainda são escassos, e alguns já estão desatualizados. Aguardamos a breve publicação da atualização dos protocolos do SAMU pelo Ministério da Saúde.

Como pesquisar: há muitas expressões utilizadas nas buscas internacionais sobre este tema, e apresentamos aqui as mais comuns: emergência psiquiátrica (no Brasil), mental status, behavioral emergencies, altered mental, mental disorders, agitated patient, trastornos mentales, persona en crisis, entre outras. //

PROTOKOLO REGIÃO 7 DO ESTADO DE ILLINOIS, EUA - 2022

Os Protocolos nº 79 e 80 (pág. 92) trazem uma ótima sequência no atendimento e enfatizam a busca de causas da alteração mental, justificando a não utilização do termo "Emergência Psiquiátrica" para todas as situações. Transcrevemos a lista do que pode causar alteração mental, conforme descrito neste protocolo:

"Isso inclui determinar a orientação da pessoa e a presença de qualquer coisa que possa produzir um estado mental alterado, como intoxicação ou abstinência de drogas/álcool, trauma (lesão na cabeça), hipóxia, hipotensão, hipoglicemia, AVC, infecções, emergências psicológicas (como homicídio, suicídio, psicose, etc.) ou demência (como síndromes orgânicas cerebrais agudas ou crônicas)." (tradução livre)

Neste documento, a palavra "mental" é citada nos protocolos 12, 15, 52, 53, 79, 80, 81 e no apêndice D, abrangendo muitas situações distintas, incluindo emergências clínicas.



NEW YORK CITY PREHOSPITAL TREATMENT PROTOCOLS - 2022

Regional Emergency Medical Advisory Committee

O protocolo "Altered Mental Status (Adult and Pediatric)", pág. 12, apresenta uma sequência simples e cuidadosa do que deve ser feito pelos diversos tipos de profissionais envolvidos no atendimento. Dá atenção especial à identificação de possíveis casos de hipoglicemia em pacientes agitados.

O protocolo "Excited Delirium (Adult and Pediatric)", pág. 15, complementa de maneira eficaz o tema aqui tratado.



NEW YORK STATE-2024

Department of Health-Bureau of Emergency Medical Services and Trauma System

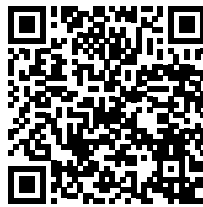
Collaborative Advanced Life Support Adult and Pediatric Patient Care Protocols

“THESE PROTOCOLS ARE NOT A SUBSTITUTE FOR GOOD CLINICAL JUDGEMENT”

Protocolo robusto, com interessante apresentação. Destacamos:

"Altered Mental Status – Adult and Pediatric Patients," pág. 39: Assim como em outros protocolos já citados, este também destaca a importância de identificar as possíveis causas das alterações mentais. Orienta o socorrista a seguir protocolos específicos, citando exemplos como hipoglicemia, overdose de opioides, envenenamento, entre outros.

Behavioral: Agitated Patient – Adolescent (pg 44), Adult (pg 46) e Pediatric (pg 48)



MASSACHUSETTS, EUA - 2024

Os protocolos e seus números (não estão paginados) que abordam nosso tema são:

2.3A: Altered Mental/Neurological Status/Diabetic Emergencies/Coma – Adult

2.3P: Altered Mental/Neurological Status/Diabetic Emergencies/Coma – Pediatric

2.4: Behavioral Emergencies – Adult & Pediatric

2.5: Behavioral Emergencies – Restraint

No protocolo de restrição, uma recomendação que parece óbvia, mas é essencial para reduzir problemas maiores, é registrar na ficha de atendimento os motivos que levaram à restrição e os métodos escolhidos pela equipe para realizá-la. Em uma possível litigância, isso pode fazer toda a diferença.

A indicação de imobilização e as diversas formas de realizá-la representam dificuldades técnicas e riscos para a equipe. Frequentemente, famílias solicitam o uso de medicamentos em vez de imobilização física, o que pode gerar reclamações e insatisfações. Medicamentos só podem ser administrados por equipes de Suporte Avançado com médico, mas, muitas vezes, não há indicação técnica ou existem riscos associados a esse procedimento. Já equipes de Suporte Básico, compostas por bombeiros ou profissionais de enfermagem, não têm autorização para decidir ou administrar medicamentos. Podem solicitar o apoio do Suporte Avançado, mas, em algumas ocasiões, a resposta não será imediata.

No Brasil, recomenda-se que, sempre que a restrição dos movimentos for utilizada, o Médico Regulador seja informado. Além disso, é importante registrar na ficha do paciente alguns sinais vitais obtidos após a imobilização.



ATENDIMENTO PRÉ-HOSPITALAR EM SAÚDE MENTAL: NOÇÕES DAS URGÊNCIAS E EMERGÊNCIAS EM SAÚDE MENTAL

Governo do Distrito Federal – Brasília - 2021

Esta publicação não está no formato de um protocolo, mas dada a escassez de materiais abordando o tema, especialmente no Brasil, Navegar é Preciso optou por referenciar esta publicação. Vale a leitura para se aprofundar no assunto



STF RATIFICA LEI SECA, UMA VITÓRIA DA VIDA NO TRÂNSITO

O Supremo Tribunal Federal (STF) confirmou, por unanimidade, a constitucionalidade da Lei 11.705/2008, conhecida como Lei Seca, mantendo-a inalterada. A decisão encerrou definitivamente a análise de mérito do Recurso Extraordinário (RE) 1224374, apresentado pelo Detran-RS, e das Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) 4017 e 4103, movidas pela CNC e pela Abrasel.

Todos os ministros do STF votaram a favor da validade integral da lei, com exceção de Nunes Marques, que divergiu ao considerar inconstitucional a proibição da venda de bebidas alcoólicas em rodovias. Entre os votos que respaldaram a legislação, destacaram-se os de Luiz Fux, Alexandre de Moraes, Cármen Lúcia e Rosa Weber, reforçando o consenso sobre a importância da norma para a segurança no trânsito.

“O Supremo salvou a lei que salva vidas, endossando que o direito fundamental à vida está acima de quaisquer outros direitos”, reagiu Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet. “Para a Abramet, que tem na busca pela preservação da vida no trânsito sua razão de existir, este resultado é um alento e sinal de que não nos faltará o apoio necessá-

rio para impedir retrocessos nessa luta”. A entidade acompanhou toda a tramitação das ações e do recurso.

Meira reafirmou o princípio que ancora a Lei Seca: álcool e direção não combinam. “Não existe tolerância possível para isso. Para a segurança no trânsito, a alcoolemia tem de ser zero”, destacou. A Abramet contribuiu diretamente para a formulação e aprovação dessa norma pelo Congresso Nacional, em 2008. A entidade identificou a alcoolemia como principal vetor de mortes e sequelas decorrentes de sinistros de trânsito.

Naquele mesmo ano, a Abramet elaborou e publicou a diretriz “Alcoolemia e direção veicular segura”, que tornou-se referência técnico-científica para a formulação da legislação. Durante audiência no STF, o diretor científico da entidade, Flavio Adura, defendeu a importância da tolerância zero com base em estudos e dados científicos que comprovaram os efeitos nocivos da combinação da ingestão de álcool com a direção.

A Abramet participou como *amicus curiae* no julgamento – trata-se de um ente que, mesmo sem ser parte, devido à sua representatividade, é chamado para intervir em processo relevante, com o objetivo de apresentar ao Judiciário



sua opinião sobre o debate travado nos autos.

Representada por sua assessora jurídica, a advogada Priscila Calado Corrêa Neto, a Abramet defendeu a rejeição das ações e o provimento do recurso. “A única concentração segura de álcool no sangue é zero. Não há argumentos válidos para se decidir pelo fim da Lei Seca”, afirmou a advogada em sua sustentação oral. “Recusar-se a atender à fiscalização não é um direito, e o motorista pode ser punido administrativamente”, sentenciou.

Priscila Calado foi taxativa ao refutar a alegação de que os artigos 165 e 165-A violam os princípios da liberdade individual e econômica, da livre iniciativa e da mínima intervenção do Estado na vida privada, assim como o direito adquirido do comerciante que atua nas estradas. “A liberdade de iniciativa não é uma liberdade anárquica. É uma liberdade social, e que pode, conseqüentemente, ser limitada”, destacou.

PRESERVAÇÃO DA VIDA

Desde que foi editada, a Lei Seca já sofreu alterações, aprofundando regras que já eram duras para a realidade nacional. A primeira delas foi em 2012, quando a Lei nº 12.760

estabeleceu pena de detenção, multa e suspensão ou cassação da habilitação aos motoristas que conduzam com “capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa”.

Em 2016, a Lei nº 13.281 passou a considerar infração gravíssima, com valor pecuniário multiplicado por dez, a recusa do condutor a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permitisse certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa.

No ano seguinte, com o advento da Lei nº 13.546/2017, foi incorporada ao CTB a previsão de pena de reclusão de cinco a oito anos para o condutor que praticar crime culposo na direção de um veículo automotor sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Todos esses avanços contaram com a participação e assessoramento técnico da Abramet, que manteve diálogo permanente com os poderes Executivo e Legislativo federais para impedir que a legislação fosse desidratada. “É preciso, cada vez mais, introjetar a cultura de que álcool e direção não combinam. Já avançamos muito, mas ainda há muito a fazer”, aponta Meira Júnior. //

A ABRAMET RESPONDE

Como diretor científico da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), é uma grande satisfação apresentar mais uma edição desta seção, dedicada a esclarecer dúvidas frequentes e relevantes sobre a especialidade e a legislação que a permeia. Este espaço é uma oportunidade única para compartilhar informações que impactam diretamente a vida de profissionais da área de saúde, condutores e a sociedade em geral.

Contando com o respaldo da ciência, reunimos respostas cuidadosamente elaboradas para algumas das perguntas mais recorrentes e desafiadoras. Entre os tópicos tratados, destacamos as principais recomendações para avaliar a aptidão de um candidato com Transtorno do Espectro Autista (TEA) à condução veicular, a importância de reduzir os limites de velocidade nas vias brasileiras e o impacto que a perda progressiva do campo visual, causada pelo glaucoma, pode ter na capacidade de dirigir.

Nossa abordagem combina conhecimento técnico-científico, base jurídica e o compromisso com a inclusão e a mobilidade responsável. Nesta edição da seção "Abramet Responde", contamos com o compromisso e a inestimável contribuição de diversos médicos do tráfego em disseminar conhecimento de qualidade. Esperamos que as informações aqui apresentadas sejam não apenas esclarecedoras, mas também inspiradoras. Convidamos você, leitor, a explorar cada resposta e a compartilhar conosco suas dúvidas e sugestões. Juntos, podemos construir um trânsito mais saudável.



Flavio Emir Adura, diretor científico da Abramet



POR QUE DEVEMOS REDUZIR OS LIMITES DE VELOCIDADE PERMITIDOS NAS VIAS BRASILEIRAS?

A velocidade excessiva é o principal fator que contribui para as lesões no trânsito, influenciando tanto o risco de colisões quanto sua gravidade.

- Quanto maior a velocidade, maior a distância necessária para parar o veículo, o que, conseqüentemente, eleva o risco de sinistros.
- À medida que a velocidade aumenta, o campo visual do motorista diminui, dificultando a percepção de possíveis obstáculos e situações de perigo.
- O tempo de reação do condutor também se alonga com o aumento da velocidade, comprometendo a capacidade de evitar sinistros.
- Em altas velocidades, os efeitos dos erros cometidos pelos motoristas são potencializados, aumentando a probabilidade de sinistros graves.

Em uma colisão, quanto maior a velocidade, maior é a quantidade de energia cinética que deve ser absorvida pelo impacto, resultando em lesões mais graves e, frequentemente, fatais. Além disso, os usuários vulneráveis das vias públicas, como pedestres, ciclistas e condutores de ciclomotores ou motocicletas, enfrentam um risco elevado de lesões graves ou fatais quando atropelados por veículos motorizados. Isso ocorre porque esses indivíduos não possuem proteção, ou, no caso dos motociclistas, têm uma proteção muito limitada.

A probabilidade de um pedestre morrer ao ser atropelado por um veículo aumenta consideravelmente com a velocidade do veículo. Enquanto a maioria dos usuários mais vulneráveis sobrevive a um atropelamento por um carro a 30 km/h, a maioria morre quando o atropelamento ocorre a 50 km/h.

O uso de cintos de segurança e a condução de veículos bem projetados oferecem proteção significativa aos ocupantes em impactos frontais até uma velocidade de 70 km/h e em impactos laterais até 50 km/h. No entanto, a



maioria dos sistemas viários não é projetada levando em consideração a tolerância humana.

Muitas vezes, a separação entre veículos e pedestres, por meio de calçadas e meios-fios, não é implementada. Além disso, os limites de velocidade de 30 km/h em áreas residenciais raramente são cumpridos. As frentes dos automóveis e ônibus, por sua vez, não foram projetadas para proteger os pedestres em colisões a velocidades superiores a 30 km/h.

Até um terço das colisões fatais envolvem o fator de excesso de velocidade, que agrava todas as situações de sinistro. Pequenos aumentos na velocidade resultam em um grande aumento no risco de colisão. Velocidades apenas 5 km/h acima da média de 60 km/h em áreas urbanas, ou 10 km/h acima da média em áreas rurais, podem dobrar o risco de colisões com vítimas fatais. Esse aumento de risco é equivalente ao impacto de um nível de concentração alcoólica no sangue após o consumo de duas ou mais doses de bebidas alcoólicas.

Cada aumento de 1% na velocidade média, por exemplo, resulta em um aumento de 4% no risco de um sinistro fatal. O risco de morte para pedestres atingidos frontalmente por veículos aumenta consideravelmente, multiplicando-se por 4,5 vezes quando a velocidade sobe de 50 km/h para 65 km/h. Em colisões entre veículos automotores, o risco de morte para os ocupantes é de 85% quando a velocidade atinge 65 km/h.



UM PACIENTE COM GLAUCOMA PODE TER UMA PERDA PROGRESSIVA DE SEU CAMPO VISUAL. QUAL O IMPACTO NA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS?

A visão é o fator físico mais crucial para a condução de um veículo, sendo impossível substituí-la ou complementá-la adequadamente. Portadores de glaucoma, por exemplo, estão muito mais propensos a se envolver em sinistros de trânsito em comparação com motoristas sem essa condição.

Numerosos estudos comprovam a relação entre o campo visual e o aumento dos índices de sinistros automobilísticos. Em uma avaliação de 52.000 motoristas, aqueles com campo visual inferior a 120° apresentaram uma incidência significativamente maior de colisões laterais.

Uma análise envolvendo 20.000 voluntários habilitados na Califórnia revelou que motoristas com campo visual reduzido bilateralmente tiveram duas vezes mais sinistros durante um período de três anos. Um estudo publicado no JAMA concluiu que motoristas idosos com perda visual de 40% ou mais no campo visual têm 2,2 vezes mais chances de se envolver em sinistros no mesmo período.

Simulações de direção realizadas com motoristas que apresentam deficiências no campo visual mostram que esses condutores dirigem mais lentamente e têm um tempo de reação mais demorado.

O glaucoma é a principal causa de redução do campo visual em idosos, e motoristas com essa condição tendem a dirigir de forma menos segura, uma vez que há uma correlação significativa entre a perda da visão periférica e o aumento no número de sinistros automobilísticos. Mesmo que o motorista tenha uma acuidade visual satisfatória, a redução do campo visual compromete a percepção, prejudicando a condução do veículo. Nesse contexto, a aprovação para dirigir dependerá do grau de perda da visão periférica.

Para motoristas com deficiência visual, o uso de espelhos interiores panorâmicos e retrovisores laterais é fundamental para auxiliar a direção. É recomendável que utilizem óculos com aro e lentes finas, próximas aos olhos, o que amplia o campo visual. O uso de lentes de contato não limita o campo visual e pode ser indicado para esses condutores. A avaliação da Visão na Isóptera Horizontal (VIH) é feita por meio da campimetria manual (v. abaixo), e limitações nesse campo visual podem inabilitar o condutor ou permitir a aprovação apenas para determinadas categorias de veículos.





EM GERAL QUAL A MAIOR CAUSA DE ESTRESSE NO TRÂNSITO? ENGARRAFAMENTOS, FECHADAS, BATIDAS?

Comecemos esclarecendo alguns conceitos: Trânsito é um espaço coletivo onde circulam pessoas, animais e mercadorias. O estresse é uma resposta fisiológica, adaptativa dos animais, a uma adversidade apresentada; no passado, servia para fuga, combate, luta pela sobrevivência, já atualmente, toda a adrenalina liberada em nosso sangue serve para aumentar a incidência de doenças cardiovasculares e acelerar nosso envelhecimento.

Um dos principais meios de interação social ao longo das últimas décadas, o trânsito passou a ser associado ao estresse, tanto por fatores físicos (crescimento urbano desacompanhado de infraestrutura adequada), quanto psicossociais. Em relação ao primeiro, podemos responsabilizar o poder público, já no tocante ao segundo, cabem algumas considerações importantes.

Pessoas de todos os tipos convivem no trânsito e os seres humanos, especialmente quando se trata de preservação do tempo, não sabem respeitar suas diferenças. Tempo é dinheiro! O brasileiro é cada vez mais dependente de rapidez e velocidade na execução de tarefas, a fim de acumular cada vez mais atividades remuneradas que, por sua vez, criam para si novas necessidades e obrigações, a maioria delas atreladas ao deslocamento. Mais pessoas transitando e com cada vez menos tempo para chegar ao destino, assim se criam os congestionamentos, os quais, em resposta direta à pergunta acima, ainda são a causa principal de estresse no trânsito.

Para os que desejam se estressar menos no trânsito, recomendamos:

- 1- Reconhecer a importância do deslocamento no cotidiano de cada brasileiro, tomar consciência dos fatores que nele interferem e, assim, incluir o trânsito como critério fundamental para a tomada de decisões particulares como onde morar ou trabalhar, sempre que possível. Ter ciência dos horários e vias em que ocorrem os principais congestionamentos vai permitir evitá-los. Considerar uma margem de antecedência certamente irá aumentar a sua tolerância às adversidades possivelmente encontradas e, por fim, o uso de transporte coletivo em algumas situações tem se mostrado como opção inteligente, especialmente nos locais em que os ônibus possuem via exclusiva ou que dispõem de linhas de trem ou metrô. Não custa lembrar: o trânsito é, por definição, um espaço coletivo.
- 2- No tocante aos congestionamentos, usar caminhos alternativos com auxílio dos aplicativos e GPS atualizados constantemente tem se mostrado uma ótima ferramenta para evitar o estresse. Se inevitável, aproveite o tempo parado para relaxar no carro com exercícios de respiração, boa música ou quem sabe até aprender um novo idioma.
- 3- Refletir se o estresse sofrido poderia ter sido evitado e passar a prevenir a sua reincidência, implementando medidas como as elencadas acima. Ter sempre em mente que temos muito a perder ao insultar ou responder a um insulto, praticar a tolerância no trânsito e a indiferença aos insultos pode evitar que se coloque em risco todo um futuro.



QUAIS AS PRINCIPAIS RECOMENDAÇÕES AOS MÉDICOS ESPECIALISTAS EM MEDICINA DO TRÁFEGO PARA AVALIAR A APTIDÃO PARA A CONDUÇÃO VEICULAR DE UM CANDIDATO COM TRANSTORNO DO ESPECTRO AUTISTA (TEA)?

Cada pessoa com TEA possui características únicas, sendo fundamental que os médicos do tráfego realizem avaliações individualizadas e detalhadas para determinar a aptidão para dirigir. Dado que a condição se apresenta em um espectro amplo, a existência e a gravidade dos sintomas variam significativamente caso a caso e, da mesma forma, a segurança de dirigir. Assim, a avaliação complementada por um relatório padronizado, preenchido por neurologista ou psiquiatra, poderá auxiliar na conclusão do médico perito examinador.

Ao candidato que informar no questionário ou na anamnese a condição de pertencer ao Espectro Autista e/ou o médico do tráfego constatar indícios que possam sugerir o diagnóstico de TEA, será solicitado um relatório padronizado (v. abaixo) a ser preenchido por Neurologista ou Psi-

quiatra, preferencialmente aquele que assista ao candidato.

Candidato com TEA, que apresentar uma ou mais das condições seguintes, deverá ser considerado inapto no exame de aptidão física e mental: déficit intelectual moderado ou grave, disfunções que poderão afetar a tomada de decisões e processamento de informações e atenção e dificuldades para lidar com as multitarefas necessárias para a realização de uma direção veicular segura.

Na ausência das condições anteriores, o candidato com TEA poderá ser considerado apto, com diminuição do prazo de validade do exame, a critério do médico perito examinador. A avaliação psicológica deverá ser exigida na permissão para dirigir e em todas as renovações da CNH para a aprovação do condutor ou candidato a condutor com TEA. //



3º CONGRESSO
DE MEDICINA
GERAL DA AMB



O único Congresso de Medicina **Geral** do Brasil

24, 25 E 26 DE JULHO DE 2025
DISTRITO ANHEMBI, SÃO PAULO - SP



+3000

CONGRESSISTAS



+100

HORAS DE EVENTO



+250

NÚMERO DE AULAS



+300

PALESTRANTES



6

PALCOS SIMULTÂNEOS



PRÉ-INSCRIÇÃO:

30%



ABRAMET CONSOLIDA LIDERANÇA COMO REFERÊNCIA EM SAÚDE, EDUCAÇÃO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO

O ano de 2024 será lembrado como um marco na trajetória da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), que reforçou sua posição como uma voz essencial na promoção de saúde e segurança no trânsito. Com uma presença crescente na mídia e nas redes sociais, a entidade tem se destacado como referência para a sociedade civil, veículos de comunicação e outras organizações da área da saúde.

Ao longo do ano, mais de quatro mil notícias foram veiculadas em meios de comunicação nacionais e regionais, muitas delas contando com a contribuição de estudos realizados pela Abramet ou entrevistas com seus especialistas. A ampla cobertura reafirma o compromisso da entidade em disseminar conhecimento técnico-científico que impacte positivamente a saúde dos condutores e a segurança no trânsito.

Ao longo desses meses, a Abramet abordou uma diversidade de temas relevantes, com destaque para o lançamento de diretrizes sobre condutores com Transtorno do Espectro Autista (TEA), os efeitos do uso de medicamentos na direção, a mobilidade de pessoas com Esclerose Múltipla, além de estudos sobre vítimas graves no trânsito. Esses temas alcançaram grande repercussão e fomentaram debates importantes sobre mobilidade e saúde pública.

“Chegar ao fim de mais um ano e ver que o nosso trabalho tem dado resultado é extremamente motivador”, afirma Aquilla Couto, diretor de Comunicação da Abramet. “Sabemos que o contato direto com a população é fundamental para alcançarmos um trânsito mais seguro e saudável. Para que essas informações atinjam todos os estados, precisamos contar com a força da mídia, que desempenha um papel essencial na disseminação das notícias. É gratificante perceber que nossos alertas estão fazendo efeito e que as pessoas, mesmo que gradativamente, estão se conscientizando sobre a seriedade que a direção exige”.



Use seu leitor de código QR para acessar as matérias.



PRF REGISTRA AUMENTO NO NÚMERO DE MOTORISTAS DIRIGINDO BEM ACIMA DOS LIMITES DE VELOCIDADE



NÚMERO DE MORTES EM SINISTROS NO TRÂNSITO DE SP EM 2023 É O MAIOR DOS ÚLTIMOS OITO ANOS



BEM ESTAR #236: MEDICAMENTOS E DIREÇÃO



QUASE 80% DAS VÍTIMAS GRAVES DO TRÂNSITO SÃO PEDESTRES, CICLISTAS OU MOTOCICLISTAS, DIZ PESQUISA



QUASE 80% DAS VÍTIMAS GRAVES DO TRÂNSITO SÃO PEDESTRES, CICLISTAS OU MOTOCICLISTAS, DIZ PESQUISA



VEJA QUAIS REMÉDIOS PODEM INTERFERIR NA SEGURANÇA AO DIRIGIR



QUANTIDADE DE SINISTROS NAS RODOVIAS FEDERAIS CAI, MAS NÚMERO DE MORTES AUMENTA NO PAÍS

NAS REDES

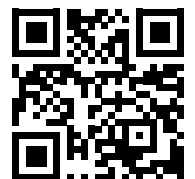
As mídias digitais também têm se mostrado um espaço fundamental para o diálogo com a população e com os médicos do tráfego. Por meio dos perfis oficiais, a Abramet divulga eventos, conteúdos informativos e temas relacionados à saúde no trânsito e à atuação dos especialistas. Embora a entidade esteja presente em diversas plataformas, o foco principal está no Instagram e no Facebook.

Em 2024, o perfil do Instagram (@abrametoficial) conquistou novos seguidores, alcançando mais de 74 mil pessoas ao longo do ano. No Facebook, o crescimento também foi expressivo e a página impactou mais de 350 mil pessoas. Para Aquilla Couto, os números refletem o esforço contí-

nuo da entidade em manter uma comunicação coerente e fundamentada em evidências científicas.

“Uma das principais fontes de informação são as redes sociais. Grande parte do tempo das pessoas é dedicada a essas plataformas, onde se mantêm atualizadas sobre o que está acontecendo. Por isso, levar dicas, informações e notas de alerta para nossos perfis tem sido um dos nossos grandes focos”, destaca. //

Faça parte você também das nossas redes: abramet.org.br





SALVADOR TE ESPERA EM 2025!

A capital baiana, conhecida por sua rica história, cultura vibrante e belezas naturais, foi escolhida como sede do XVI Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego e V Congresso Brasileiro de Psicologia do Tráfego. Promovido pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), o evento será realizado de 25 a 27 de setembro de 2025 e promete ser um marco na agenda científica da especialidade. Além disso, será palco da celebração dos 45 anos da entidade, destacando sua trajetória de contribuição para a saúde e segurança no trânsito.

Salvador, com seu cenário encantador que combina tradição e modernidade, oferece o ambiente ideal para receber congressistas de todo o Brasil. A cidade, famosa por suas paisagens deslumbrantes, culinária única e hospitalidade calorosa, se transformara em uma arena para intensos dias de troca de conhecimento, debates e integração entre especialistas e profissionais da área.

A Comissão Científica do congresso já iniciou os preparativos para a definição da programação e a seleção criteriosa de palestrantes renomados. “Estamos comprometidos em oferecer uma experiência enriquecedora e atualizada para os participantes, com temas de grande relevância para

a medicina do tráfego”, afirma o diretor científico da Abramet, Flavio Emir Adura.

Com uma expectativa de público em torno de 2.500 participantes, o evento reunirá médicos, psicólogos, gestores, advogados e outros profissionais ligados à área de trânsito, além de representantes de entidades do setor. Realizado a cada dois anos, o Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego é reconhecido por sua contribuição à formação continuada e pela oportunidade de discutir soluções inovadoras para a mobilidade saudável.

Segundo Adura, a programação científica contará com mesas-redondas, painéis interativos, apresentações de trabalhos científicos e palestras de especialistas nacionais e internacionais. Entre os temas previstos estão os avanços no Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM), impactos da legislação de trânsito, psicologia aplicada ao trânsito, direção defensiva, além de novas tecnologias e inovações na mobilidade.

A escolha de Salvador reforça o compromisso da Abramet em levar eventos de alta qualidade a diferentes regiões do Brasil, proporcionando acesso a conhecimento e integração entre os participantes em um ambiente repleto de cultura e encantos. //

save
the
date



**XVI CONGRESSO BRASILEIRO
DE MEDICINA DO TRÁFEGO
V CONGRESSO BRASILEIRO
DE PSICOLOGIA DO TRÁFEGO**

25 A 28 DE SETEMBRO DE 2025 | SALVADOR - BA

 **Centro de Convenções Salvador**



Saiba mais em:
abramet.org.br



ABRAMET

Associação Brasileira de Medicina do Tráfego

WWW.ABRAMET.ORG.BR



ACESSE NOSSAS
REDES SOCIAIS