

AGORA É LEI

pag.
11 *Só médico do tráfego pode realizar exames de aptidão física e mental para condutores de veículos automotores*

pag.
24 **PANORAMA DO TRÂNSITO NO BRASIL**

Abramet reúne em publicação dados sobre frota de veículos, óbitos, internações e custos dos sinistros para o SUS e muito mais

pag.
38 **NOVAS DIRETRIZES**

Transtorno do espectro autista, transporte de crianças em ambulâncias e uso de celular ao volante estão na mira da especialidade



ABRAMET ABRAP SIT

2021

XIV CONGRESSO BRASILEIRO DE MEDICINA DO TRÁFEGO
III CONGRESSO BRASILEIRO DE PSICOLOGIA DO TRÁFEGO

DE 16 A 18 DE SETEMBRO, O RIO DE JANEIRO SERÁ PALCO DO MAIOR CONGRESSO BRASILEIRO DE MEDICINA E PSICOLOGIA DO TRÁFEGO.

Nesta edição você terá acesso às principais novidades da ciência e da legislação aplicadas a preservação da vida no trânsito, além de palestras e mesas redondas com a participação dos melhores profissionais da área da atualidade.

Não fique de fora! Acesse nosso site e confira.

INSCRIÇÕES E INFORMAÇÕES:



www.abramet.org.br



(11) 97422-4441



Realização:

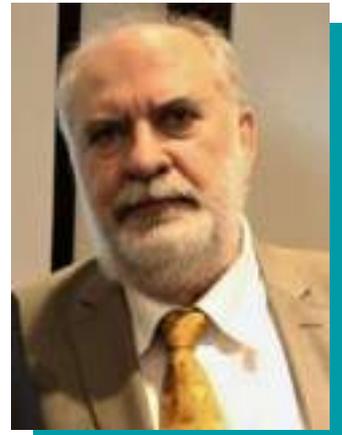


Apoio:



NA BUSCA PELA PRESERVAÇÃO DA VIDA NO TRÂNSITO, AS RECENTES ALTERAÇÕES NO CTB COMPROVAM QUE “O DIREITO ESTÁ A REBOQUE DOS FATOS DA VIDA”

Por José Heverardo da Costa Montal



“O Direito está sempre a reboque da realidade. A realidade, com efeito, é que dita as regras que se tornam Direito” (Antonio Samuel Colares).*

A trajetória da Abramet se confunde com a formulação e introdução de muitos dos mecanismos legais que hoje sustentam políticas públicas de mobilidade e outras iniciativas que resultaram na diminuição da violência no trânsito brasileiro e a consequente preservação da vida dos usuários da via. Em 1998, a entrada em vigência da Lei 9.503/1997 induziu uma significativa redução no número de mortos e feridos no trânsito.

Isso deixa clara a importância da elaboração de normas de circulação viária que estejam em consonância com os fatos evidenciados pela ciência. A esta primeira e importante inflexão na curva, seguiram-se outras, sempre relacionadas com o aperfeiçoamento normativo, campo em que a Abramet, por sua expertise, atua com força, credibilidade e propósito reconhecidos pelas diversas esferas do poder público.

Um exemplo marcante da importância da legislação veio com a chamada Lei Seca. Punição exemplar para motoristas flagrados conduzindo sob o efeito do álcool, independente da concentração encontrada no sangue ou no ar expirado. Definitivamente, não existe dose de álcool que possa ser considerada segura para conduzir veículos.

A Lei das Cadeiras, outro fruto de Diretriz Médica elaborada pela Abramet, escolhida pela Associação Médica Brasileira (AMB) como exemplo de elaboração de diretriz a ser seguido pelas demais entidades médicas, é outro marco da eficácia da legislação como fator de administração de riscos durante os deslocamentos no trânsito.

O risco à saúde e à vida é inerente ao trânsito motorizado, condição que obriga o Estado a cuidar da saúde, da vida e do bem-estar dos cidadãos que se utilizam da via, conforme determina a Constituição. A atuação da Abramet junto ao

Congresso Nacional demonstrou de maneira inequívoca que é o médico do trânsito quem acumula o conhecimento indispensável à execução dessa tarefa e fez com que fosse mantida a exigência de sua atuação como médico perito examinador de trânsito. Mais que uma vitória da especialidade, essa foi uma conquista da sociedade brasileira, pois preserva um dos mais importantes mecanismos de prevenção ao sinistro.

Que as alterações no Código de Trânsito Brasileiro cumpram a missão projetada pelos que contribuíram para a sua elaboração e que têm como pano de fundo o desejo de preservar vidas e propiciar a mobilidade saudável. Esse foi o princípio orientador do intenso trabalho de convencimento realizado pela Abramet ao longo dos 17 meses de debate com o legislativo nacional.

O Professor Carlos Tabasso, notável jurista uruguaio, uma vida inteira dedicada às questões do Direito em relação ao trânsito, autor de “Derecho de Tránsito”, obra de grande importância para a compreensão do vínculo do fenômeno trânsito com a necessidade de regramento da circulação viária, foi incansável na luta pela preservação da vida no trânsito, esteve sempre disponível para transmitir conhecimento nos eventos científicos promovidos pela Abramet. Aqui prestamos nossas homenagens pelo que contribuiu para que os médicos do trânsito se aproximassem do Direito e passassem a considerar as instâncias do Parlamento como ferramenta indispensável na luta pela preservação da vida no trânsito.

No momento em que o Brasil implementa importantes mudanças no seu Código de Tránsito, é oportuno tomar conhecimento de uma das máximas do Maestro Tabasso. Segundo ele, a “legislação de trânsito talvez seja o único regramento legal cujo desconhecimento pode ser fatal”. Para evitar que se cumpra tal desiderato, é dever de todos fazer com que o CTB e suas alterações estejam na consciência e no coração de cada cidadão. ▀

*Disponível em samuelaroc.comunidades.net

11

CÓDIGO DE TRÂNSITO

AGORA ESTÁ NA LEI

Com atuação intensa e diálogo pluripartidário, Abramet construiu o entendimento histórico, que levou parlamentares a reconhecerem em lei federal a importância de uma especialidade médica



Revista Abramet

Órgão oficial de divulgação da Abramet. Volume 41, nº 1, 2021.

CONSELHO EDITORIAL: Adriano Isabella; Carlos Alberto Guglielmi Eid; Dirceu Diniz; Dirceu Rodrigues Alves; Flavio Emir Adura; João Roberto Adura; Juliana Guimarães; Ricardo Irajá Hegele.

DIRETOR-EXECUTIVO: José Heverardo da Costa Montal.

EDITORES: Milton Souza Júnior e Paulo Henrique de Souza.

REDAÇÃO: Amanda Moura; Doca de Oliveira; Eliandra Bussinger; Jackelyne Amaral; Leonardo Martes; Müller Mendonça.

APOIO: Alex Sander Camargos.

FOTOGRAFIA: Istock photo e acervo pessoal.

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO: Kadu Caldas.

IMPRESSÃO: Gráfica Elyon

REVISÃO: Doca de Oliveira.

Publicação de periodicidade semestral, com tiragem de 5.000 exemplares, para distribuição gratuita, dirigida a especialistas em Medicina de 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

17

ROTEIRO PARA O EAFM

ABRAMET ATUALIZA PROCEDIMENTOS

A presença do médico no processo de habilitação foi ressignificada exigiu renovação do arcabouço técnico do exame aplicado pelo especialista, traduzindo-o à luz da nova versão da legislação federal.

25

SINISTROS DE TRÂNSITO

RELATÓRIO APRESENTA DIMENSÃO DO PROBLEMA

Estudo traz série histórica dos últimos dez anos nas áreas de saúde, demografia, infraestrutura e segurança pública no trânsito. Indicadores revelam verdadeira epidemia de violência que atinge motoristas, motociclistas, passageiros e pedestres em vias públicas, ruas e rodovias.

38

DIRETRIZES

ESPECIALIDADE NA PRÁTICA

Departamento Científico da Abramet mobiliza especialistas e publica orientações inéditas no Brasil para atender a temas do dia a dia do especialista. Documentos foram lançados em lives.

50

MOTOCICLETAS

RESENHA CIENTÍFICA

A convite da Abramet, especialistas renomados analisam em artigo a "A motocicleta no Brasil do século XXI", um panorama sobre a presença da motocicleta e indicadores de sinistros a ela associados no País.

E AINDA NESTA EDIÇÃO

8

XIV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego

19

Depoimentos reconhecem empenho da especialidade

33

ABNT altera expressão "acidente" para "sinistro" de trânsito

35

STF se prepara para nova sessão sobre Lei Seca

47

Problemas de visão podem impor restrições a condutores

Abramet**Associação Brasileira de Medicina de Tráfego**

Filiada à Associação Médica Brasileira e fundada em 19 de agosto de 1980.

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

Presidente:

Antonio Edson Souza Meira Júnior

1º Vice-presidente:

Ricardo Irajá Hegele

2º Vice presidente:

Juarez Monteiro Molinari

3º Vice-presidente:

Fabio Ford Feris Racy

Diretor Financeiro:

Dirceu Diniz

Diretor Científico:

Flavio Emir Adura

Diretor Administrativo:

José HHeverardo da Costa Montal

Diretor de Qualidade Profissional:

Alberto Francisco Sabbag

Diretor de Comunicação:

Dirceu Rodrigues Alves Júnior

Diretor de Relações Institucionais:

Geraldo Guttemberg Soares Júnior

Diretora de Relações com Federadas:

Sônia de Lourdes Pedrosa Guttemberg

Diretor de Ética Médica:

João Roberto Adura

Comissões:**Acessibilidade:**

Alberto Francisco Sabbag; Dirceu Diniz

Atendimento Pré-Hospitalar:

Antonio Toshimitsu Onimaru; Carlos Alberto Guglielmi Eid; Josiene Germano.

Assuntos Políticos:

Alysson Coimbra de Souza Carvalho; Arilson de Sousa Carvalho Júnior; Juarez Monteiro Molinari.

Comunicação:

Aly Said Yassine; Dirceu Rodrigues Alves Júnior; Rita Cristina Mainieri Ramos De Moura.

Enfrentamento à COVID-19:

Carlos Alberto Guglielmi Eid; Flavio Emir Adura

Estudos do Sono:

Lucila Bizari Fernandes do Prado; Regina Margis.

Estudos e Pesquisas:

Áquilla dos Anjos Couto; Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer; José HHeverardo da Costa Montal; Ricardo Irajá Hegele.

Habilitação da Pessoa com Deficiência:

Dirceu Diniz

Inovação e Tecnologia:

Adriano J. Fontes Isabella; Aly Said Yassine.

Integração do Médico Jovem:

Áquilla dos Anjos Couto; Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer

Medicina Aeroespacial e Transporte Aeromédico:

Janete Braga; Carlos Gerk.

Medicina de Tráfego Ocupacional:

Dirceu Rodrigues Alves Júnior; Juarez Monteiro Molinari; Ricardo Irajá Hegele.

Medicina Securitária:

Paulo Cesar Tourinho

Micromobilidade:

Áquilla dos Anjos Couto; José HHeverardo da Costa Montal; Lilian Kondo.

Residência Médica:

Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer; Lucila Bizari Fernandes do Prado; Ricardo Irajá Hegele.

Saúde Mental:

Alcides Trentin Júnior; Juliana de Barros Guimarães; Tatiana Laufer da Silva.

É LEI: ATUAÇÃO DA ABRAMET GARANTE RECONHECIMENTO DO MÉDICO DO TRÁFEGO

*Antonio Meira Júnior
Presidente da Abramet*



A proteção da vida no trânsito prevaleceu e a Medicina do Tráfego está fortalecida. Depois de um amplo debate em torno do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), concluído em março, o Congresso Nacional garantiu à sociedade brasileira uma legislação mais moderna, fortalecendo mecanismos decisivos para o esforço que o País tem feito para tornar o trânsito menos violento e preservar a vida do usuário. Entre as muitas iniciativas nessa direção, o legislativo federal estabeleceu a exigência de que o Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM) para os candidatos à concessão e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) seja aplicado por um médico do tráfego.

Essa é uma conquista histórica para a Medicina e para o Brasil, que ainda tem longo caminho a percorrer para reverter o quadro atual em que os sinistros de trânsito são a segunda principal causa de morte não natural no País. Ao reconhecer a importância da especialidade e incluir essa prerrogativa em uma legislação federal, os parlamentares endossaram a necessidade de o Brasil continuar combinando medicina de ponta à ciência para construir políticas que entendam e abordem os temas relacionados ao trânsito como saúde pública. Isso não será feito sem a medicina do tráfego.

Construído com muito diálogo, esse entendimento foi fruto do trabalho intenso e da credibilidade acumulada pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), que enfrentou nos últimos dois anos um dos mais importantes desafios desde sua criação. Ao compreenderem a natureza da nossa especialidade, principalmente a multidisciplinaridade e o trabalho preventivo da medicina do tráfego, os parlamentares afastaram argumentos que tenham

tentado reduzir a defesa das suas prerrogativas a questões corporativas. Um ganho institucional que fortalece o médico do tráfego em todo o País e renova o compromisso com a prevenção de sinistros que podem, e devem, ser evitados.

Representante legítima de milhares de especialistas espalhados pelo Brasil, a Abramet firmou-se, mais uma vez, como interlocutora preferencial e referência para o debate dos diversos temas que combinam saúde e trânsito. Em nossa gestão formamos uma Comissão de Assuntos Políticos que, apesar da pandemia, esteve presente em Brasília para acompanhar de perto a tramitação das mudanças no Código de Trânsito Brasileiro. Não perdemos nenhuma sessão, conversamos com dezenas de parlamentares de todos os partidos e matizes ideológicos, com os presidentes da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, além de integrantes do próprio Governo Federal.

Cumprimos com transparência e tenacidade a missão de defender a especialidade e a você, médico do tráfego, coerente com o nosso principal compromisso: a Abramet é a instituição que congrega e cuida do médico especialista em Medicina do Tráfego no Brasil. Além da necessária defesa profissional, atuamos de forma continuada na prestação de serviços, apoio e atualização destes profissionais.

Para isso, nossa gestão tem tomado diversas iniciativas destinadas à atualização de protocolos e fluxos de atendimento para a medicina de tráfego, com base no que há de mais moderno no campo científico, mas sempre respeitando condutas éticas, legais e profissionais. No início deste ano, publicamos novas diretrizes, oferecendo ao médico especialista o conhecimento mais atual em campos de grande relevância para o manejo da saúde no trânsito.

A Abramet também tem atuado pela valorização da especialidade, seja pelo reconhecimento do seu papel para trazer segurança para motoristas, passageiros e pedestres, seja pela oferta de uma remuneração adequada ao compromisso e à competência demonstrados diariamente. A mobilização em torno do CTB foi apenas uma das ações nessa esfera.

Ainda com o objetivo de fortalecer a especialidade e estimular a atualização permanente do médico do tráfego, estamos preparando o XIV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego e III Congresso Brasileiro de Psicologia do Tráfego. Nesse 2021, nosso evento será realizado em setembro, na cidade do Rio de Janeiro.

Atendendo às medidas de prevenção ao novo coronaví-

rus, o Congresso será híbrido – simultaneamente presencial e online – e trará profissionais de renome na área. Principal evento da especialidade, o Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego mobiliza especialistas de todas as regiões e consagrou-se como espaço estratégico para atualização profissional e networking.

A medicina do tráfego conquistou um importante reconhecimento e, com isso, responsabilidade ainda maior sobre sua atuação. Ocupando espaço ainda mais relevante, é momento de olharmos para o futuro e discutir desafios e oportunidades para a especialidade. Para isso, queremos você na Abramet. Juntos vencemos e seremos cada vez mais fortes! 



➤ RESPEITE A VIDA, INCLUSIVE A SUA.

**MAIO AMARELO, MÊS DA
CONSCIENTIZAÇÃO SOBRE
A SEGURANÇA NO TRÂNSITO!**



ACOMPANHE NOSSAS REDES

f   **FPMEDICINA**



XIV CONGRESSO BRASILEIRO DE MEDICINA DO TRÁFEGO TRARÁ NOVIDADES SOBRE O EAFM

O médico do tráfego tem um encontro marcado com a atualização profissional e o debate dos temas mais atuais e relevantes sobre a especialidade no Brasil: está confirmada a realização do **XIV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego** e III Congresso Brasileiro de Psicologia do Tráfego, de 16 a 18 de setembro. Atendendo às medidas de prevenção à covid-19, a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) está preparando um evento híbrido – parte presencial e parte online – no Centro de Eventos do Hotel Windsor Barra, na cidade do Rio de Janeiro. O médico associado à Abramet contará com benefícios especiais para participar desse evento imperdível.

“Estamos preparando um Congresso de alto nível, como nas edições anteriores, trazendo os temas e os especialistas mais importantes para debater o momento atual e os caminhos da medicina do tráfego”, avisa Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet. “Além de uma programação robusta, estamos fixando um protocolo que dará segurança e conforto àqueles que vierem ao formato presencial e teremos toda a tecnologia necessária para transmitir ao vivo e com qualidade no formato online”, acrescenta.

Em 2021, a Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego (Abrapsit) se une mais uma vez à Abramet e realizará, no mesmo período e local, o III Congresso Brasileiro de Psicologia do Tráfego. Os dois eventos serão realizados simultaneamente, para receber médicos e psicólogos do tráfego, assim como profissionais de outras especialidades que atuam nas áreas da saúde e do trânsito, dirigentes de entidades, integrantes do poder público, advogados, especialistas e membros da Academia.



Mantendo a tradição e com foco na atualização profissional, o XIV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego vai oferecer cursos pré-evento, assim como palestras e mesas redondas. São esperados milhares de participantes inscritos de todo o País, para uma programação que percorrerá temas estratégicos para o exercício da medicina do tráfego.

O evento também oferece espaço para networking qualificado, aproximando especialistas e favorecendo a troca de experiências e contatos, e estímulo à produção científica: médicos e psicólogos do tráfego poderão inscrever trabalhos que tenham produzido sobre saúde no trânsito. Os conteúdos devem ser enviados no ato de inscrição para o congresso e serão apreciados pela comissão científica do evento.

Os trabalhos aprovados serão conhecidos e premiados na solenidade de encerramento. “Os trabalhos já são uma tradição no Congresso da Abramet e da Abrapsit. Todos podem participar. Os melhores trabalhos científicos são premiados, como estímulo à produção e disseminação de conhecimento científico”, informa o Ricardo Hegele, 1º vice-presidente da Associação.

MELHORES PRÁTICAS

A jornada do participante começará em 16 de setembro, com dois cursos online da Abramet: um deles sobre o Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM), ministrado pelo professor Flavio Emir Adura, diretor científico da Abramet; e outro sobre a avaliação de condutores e candidatos a condutores com deficiência física motora (mobilidade reduzida), conduzido por Dirceu Diniz, diretor da entidade. Ainda no pré-evento, a Abrapsit também ofe-

recerá cursos para atualização em psicologia do tráfego.

“Esses cursos abordam temas de grande relevância no dia a dia do médico do tráfego e com grande repercussão na vida das pessoas. É uma oportunidade de atualização importante, em que poderemos trazer ao especialista as melhores práticas e o que há de mais recente nesses temas”, afirma Adura. “O EAFM é um instrumento decisivo para a prevenção de sinistros e para garantir ao condutor habilitado a melhor condição para estar no trânsito. E nós, na Abramet, temos feito um trabalho contínuo de aperfeiçoamento da sua aplicação, em especial agora, que a Lei nos atribui a honra e a responsabilidade de conduzi-lo com exclusividade”, acrescenta.

Segundo ele, a entrada em vigor da nova redação do Código de Trânsito Brasileiro (*saiba mais nessa edição*) exige a qualificação dos especialistas em torno do exame, renovando o compromisso com os mais elevados padrões para a sua aplicação. “O novo Código reconhece o EAFM como mecanismo de prevenção ao sinistro e o médico do tráfego como guardião dessa ferramenta. Manter nossos associados atualizados sobre o exame é essencial para garantirmos eficiência e eficácia”, diz Flavio Adura.

Na noite do dia 16 de setembro, a abertura oficial dos eventos será palco da entrega dos prêmios dos Troféus Hilário Veiga de Carvalho e Troféu Reinier Rozestraten, lãureas com que a Abramet e a Abrapsit reconhecem a atuação de médicos e psicólogos do tráfego, respectivamente, que tenham contribuído para avanços das especialidades. A solenidade, que terá acesso presencial controlado, será transmitida ao vivo pelos canais da Abramet na internet. **///**



TEMAS DE IMPACTO

A partir da sexta-feira, 17 de setembro, os médicos especialistas iniciam uma imperdível jornada no debate de temas de grande interesse para o exercício da medicina do trânsito. Além dos cursos, a programação inclui palestras, mesas redondas e discussão de casos atualizando o conhecimento em torno de temas estratégicos e do dia a dia do especialista. Um deles, é o conjunto de mudanças no Código de Trânsito Brasileiro, cuja nova redação passou a vigorar em 12 de abril desse ano.

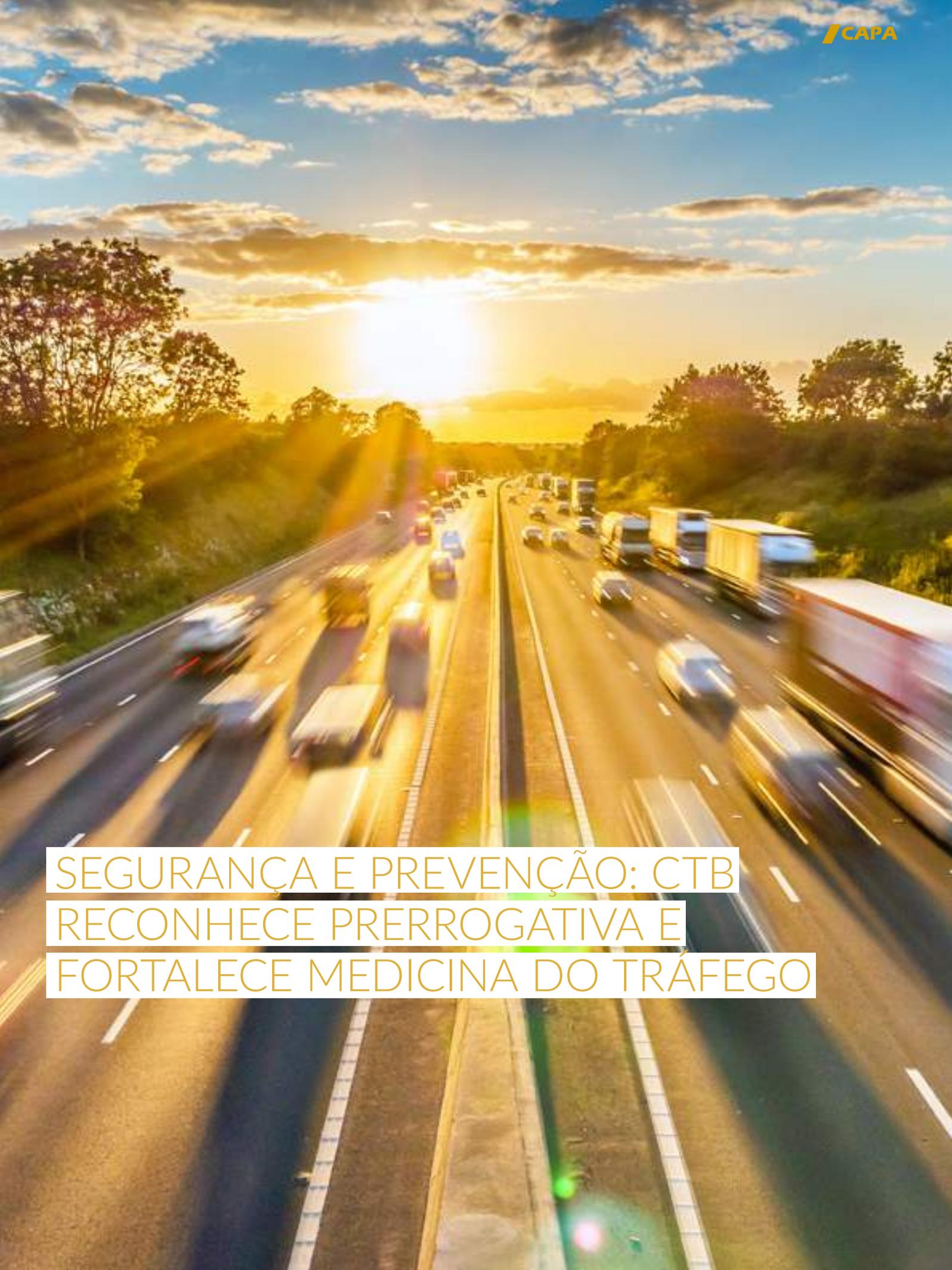
Também serão abordados diversos assuntos de grande relevância para o especialista e para as políticas e iniciativas de prevenção a sinistros de trânsito, entre eles aqueles tratados em diretrizes inéditas publicadas pela Abramet (*veja mais nessa edição*) como o uso do celular e a direção veicular. Entre os temas previstos estão:

- Alterações do Código de Trânsito Brasileiro: repercussões da legislação sobre a segurança, Medicina e Psicologia do Tráfego
- Os Novos Prazos de Validade do Exame Médico e da Avaliação Psicológica: cumprimento da Lei 14.071 X riscos jurídicos para médicos e psicólogos
- Neurociência e a capacidade para condução veicular: o que precisamos evoluir na avaliação médica e psicológica dos condutores
- A qualidade do EAFM a ser realizado pelo especialista em Medicina do Tráfego e critérios adequados para a diminuição do prazo de validade
- Novas Diretrizes da Abramet padronizam condutas e tomada de decisões: Recomendações para o transporte seguro de crianças em ambulâncias; Portadores de doença renal crônica dialítica e condução veicular
- Mais de quatro milhões de condutores idosos no Brasil: como avaliá-los apropriadamente no EAFM?

No sábado, 18 de setembro, concluídos os painéis da manhã, será realizado o encerramento dos eventos com o tradicional anúncio da sede da próxima edição do Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego, que acontecerá em 2023. Na parte da tarde, a Abramet realizará prova de título para o médico do trânsito.



CONHEÇA A
PROGRAMAÇÃO E
INSCREVA-SE!

An aerial, high-angle photograph of a multi-lane highway during sunset. The sun is low on the horizon, creating a strong golden glow and lens flare effects across the scene. The traffic is captured with a motion blur effect, showing a variety of vehicles including cars and large trucks moving in both directions. The road is flanked by green trees and vegetation. The overall atmosphere is one of a busy, active transportation corridor.

SEGURANÇA E PREVENÇÃO: CTB
RECONHECE PRERROGATIVA E
FORTALECE MEDICINA DO TRÁFEGO

A proteção da vida e o fortalecimento dos mais importantes mecanismos de prevenção e redução da morbimortalidade em sinistros de trânsito são a principal conquista do conjunto de mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), cuja nova redação entrou em vigor no mês de abril. Após 17 meses de debate profundo e qualificado, o legislativo federal finalizou a apreciação do Projeto de Lei 3267/2019 – agora Lei 14.071/2021 – com a derrubada de veto presidencial e o restabelecimento a exigência de um médico e psicólogo do tráfego para aplicar o Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM) e a avaliação psicológica, respectivamente, nos candidatos à concessão e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

“Incluída de forma inequívoca no Código de Trânsito, a Medicina do Tráfego fez história e conquistou um reconhecimento justo da importância de sua atuação. O Poder Legislativo entendeu o papel da nossa especialidade para proteger a vida das pessoas e isso vai reverberar por toda a sociedade”, avalia o Antonio Meira Júnior, presidente da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet). “A legislação continua oferecendo à população uma ferramenta decisiva para prevenir sinistros e evitar milhares de mortes no trânsito brasileiro. É para isso que nossa entidade tem trabalhado nesses mais de 40 anos de atuação”.

Auxiliar o Congresso Nacional na construção de uma proposta que modernizasse o Código de Trânsito Brasileiro sem produzir retrocessos, nem enfraquecer os instrumentos mais importantes para o manejo das questões do trânsito com um enfoque de saúde pública, foi o compromisso assumido pela nova diretoria da Abramet já na sua eleição, em agosto de 2019. Iniciativa do poder Executivo federal, o projeto de lei original foi apresentado em outubro daquele ano à Câmara dos Deputados. Se aprovado sem ajustes, teria flexibilizado regras determinantes no esforço pela redução de sinistros graves e com vítimas fatais no Brasil.

Liderada por seu presidente, a diretoria da Abramet deslocou seu eixo de ação para a capital federal e acompanhou a tramitação da proposta de perto. Prioridade da agenda institucional e de defesa profissional da entidade, participar do debate em torno do CTB não encontrou empecilho sequer na pandemia do novo coronavírus. “Com a eclosão da crise sanitária passamos a enfrentar dois desafios, o risco da covid-19 e a possibilidade de os parlamentares tomarem decisões à revelia do interesse público, comprometendo a preservação da vida no trânsito”, lembra Meira.

DEFESA PROFISSIONAL

Sempre acompanhado de diretores e presidentes de federações, especialmente do coordenador da Comissão de As-

sunto Político da Abramet, Arilson Carvalho; o diretor de Relações Institucionais da Abramet, Geraldo Gutemberg; e o diretor da Associação Mineira de Medicina do Tráfego, Alysson Coimbra, Meira Júnior manteve rotina de trabalho em Brasília.

Nos 17 meses de tramitação, os dirigentes participaram de todas as sessões da Comissão Especial criada na Câmara dos Deputados – desde as audiências públicas até a votação do substitutivo ao projeto; e acompanhou todas as votações nos plenários da Câmara e do Senado Federal. A mobilização também envolveu encontros frequentes com o presidente da Frente Parlamentar da Medicina, deputado Hiran Gonçalves (Progressistas-RR), assim como reuniões com dezenas de parlamentares nas duas Casas do Legislativo. Esse diálogo alcançou as bancadas de todos os partidos e Estados.

Nesses encontros, a Abramet levou aos parlamentares esclarecimentos técnicos sobre a multidisciplinaridade da formação, qualificação e atuação do médico do tráfego, assim como seus reflexos no enfrentamento à letalidade do trânsito. Também foi demonstrada a especificidade do Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM) e a pertinência de sua aplicação por um médico do tráfego. Com isso, a obrigatoriedade da especialização para aplicação do EAFM, até então prevista em resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), agora ficou estabelecida no CTB.

“Destacamos a abordagem pericial, que exige do médico um conhecimento multidisciplinar que só está estabelecido na medicina do tráfego, com abordagens de diversas especialidades médicas como a clínica geral, cardiologia, oftalmologia, otorrinolaringologia, ortopedia e neurologia”, conta Arilson. No diálogo com os parlamentares, a Abramet também destacou que, embora reconhecida pelo CFM, a medicina do tráfego não é abordada com a devida ênfase no currículo básico da graduação em Medicina.

CIÊNCIA E SAÚDE PÚBLICA

Em outra abordagem, a entidade também levou dados científicos para mostrar os desafios colocados perante o Brasil, em que sinistros de trânsito ainda são a segunda principal causa de morte não natural e da imposição de sequelas nas vítimas, com impactos relevantes sobre o sistema de saúde público e privado. Dados oficiais registram mais de 1,6 milhão de feridos nas vias brasileiras nos últimos 10 anos. Como uma epidemia, os sinistros de trânsito geram custo de cerca de R\$ 3 bilhões para o Sistema Único de Saúde (SUS).

“Foi um trabalho intenso e continuado para mostrar os efeitos negativos de uma possível flexibilização do Código e do afrouxamento da avaliação do candidato à concessão ou renovação da carteira de habilitação”, comenta Arilson. “Os dados falam por si e os parlamentares compreenderam que

não estávamos defendendo questões corporativas e, sim, a manutenção de instrumentos que têm ajudado a reduzir o número de mortos no trânsito brasileiro”, acrescenta.

Segundo ele, ainda que o País esteja avançando devagar na redução dos sinistros graves, manter os mecanismos de combate e prevenção é essencial para impedir retrocessos. “Essa, sem dúvida, é a conquista mais importante: o Congresso Nacional acolheu os argumentos da ciência médica e enxergou o grande potencial de dano para a população caso os instrumentos de prevenção fossem flexibilizados ou enfraquecidos”, concorda Flavio Adura.

Diretor científico da Abramet, ele representou a entidade na audiência pública realizada pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados. Sua apresentação foi decisiva para assentar o entendimento do relator da matéria, deputado Juscelino Filho (DEM-MA), e construir os passos que levariam ao resultado final, mais de um ano depois. O substitutivo aprovado pela Comissão – e, depois, pelo plenário da Casa – estabeleceu as bases para a modernização pretendida pelo governo federal fortalecendo, porém, normas indispensáveis para a preservação da vida.

APOIO DIVERSIFICADO

O substitutivo foi ratificado pelo Senado Federal e levado à sanção presidencial. A proposta, fruto do entendimento soberano das duas Casas do Congresso, entretanto, foi objeto de nova investida do Poder Executivo – as mudanças no Código de Trânsito Brasileiro foram sancionadas com um conjunto de vetos, cuja manutenção teria afastado o importante entendimento construído no parlamento e esvaziado as normas mais importantes.

“Foi grande a luta para derrubar os vetos. Mais uma vez, a credibilidade e o respeito de que a Abramet desfruta foram fundamentais para abrir portas de diálogo e dar voz para o médico do trânsito”, diz Antonio Meira Júnior. “A proteção da vida no trânsito prevaleceu”, resume, referindo-se ao veto presidencial 52/2020, que havia modificado os dispositivos 8 (artigo 147), 12 (artigo 268) e 13 (artigo 5) extinguindo a exigência da aplicação do EAFM por um médico do trânsito.

A vitória da especialidade foi construída com o apoio decisivo da Frente Parlamentar da Medicina – seu presidente, deputado Hiran Gonçalves (PP-RR), foi um grande apoiador da medicina do trânsito; além do empenho pessoal de diversos parlamentares que atuam na área médica e da saúde no Congresso Nacional, como os senadores Eduardo Gomes (MDB-TO), Davi Alcolumbre (DEM-AP), Ciro Nogueira (PP-PI) e Fabiano Contarato (REDE-ES), e os deputados Hugo Leal (PSD-RJ), Ricardo Barros (PP-PR), Christiane Yared (PL-PR), Arthur Lira (PP-AL), Dr. Luizinho (PP-RJ), Efraim Filho (DEM-



Acompanhados pelo deputado Hiran Gonçalves, Abramet pede a derrubada de veto ao presidente do Senado Federal, Rodrigo Pacheco

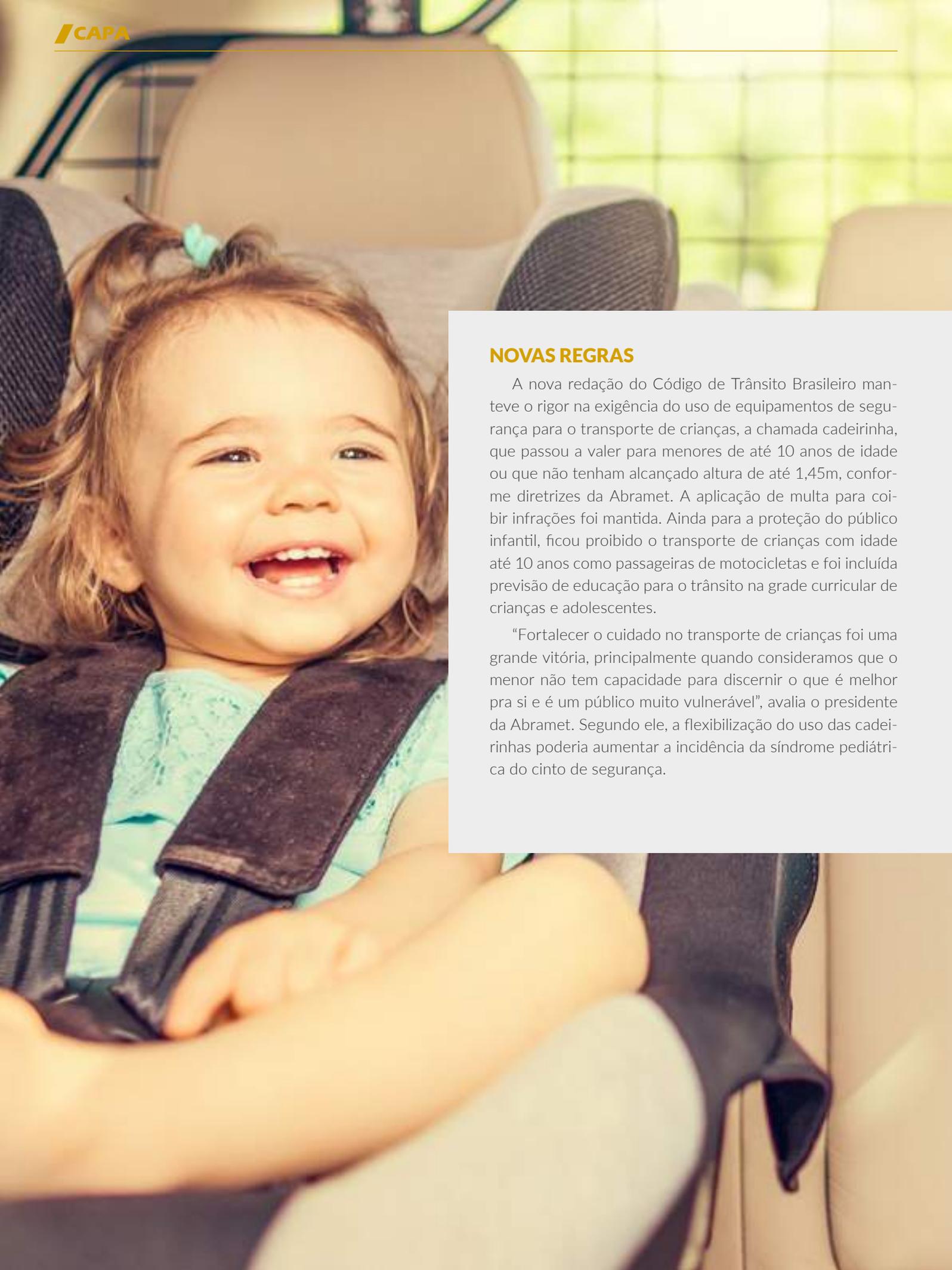


Em audiência pública realizada em 2019, Abramet defende realização do EAFM por especialistas

-PB), Mauro Lopes (MDB-MG), Dr. Frederico (Patriota-MG), Luis Miranda (DEM-DF), além do próprio relator da matéria na Câmara, Juscelino Filho (DEM-MA). A tramitação das mudanças no CTB também evidenciou a credibilidade da Abramet, cuja atuação foi reconhecida por diversos parlamentares durante os debates (*veja reportagem a seguir*).

Nessa mobilização, a Abramet também conquistou o apoio de outras entidades médicas nacionais, entre elas a Associação Médica Brasileira (AMB), a Federação Nacional dos Médicos (Fenam) e o Conselho Federal de Medicina (CFM). Por todo o País, a diretoria da entidade e suas federadas atuaram fortemente no convencimento dos parlamentares em suas bases, em um movimento ativo e bem articulado de persuasão que deixou clara a presença nacional da Abramet.

A medicina do trânsito também recebeu o apoio do Conselho Federal de Psicologia (CFP), Associação Brasileira dos Condutores de Ambulância (ABRAMCA), Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (ABRAVA), Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego (ABRAPSIT), Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas do Estado de SP (SindimotoSP), Associação Nacional de Detrans (AND), Fórum Nacional dos Conselhos de Trânsito (Focotran), Academia Nacional de Seguros e Previdência (ANSP), Fundação Thiago de Moraes Gonzaga, Movimento Não Foi Acidente, e Associação de Parentes, Amigos e Vítimas de Trânsito (Trânsito Amigo).



NOVAS REGRAS

A nova redação do Código de Trânsito Brasileiro manteve o rigor na exigência do uso de equipamentos de segurança para o transporte de crianças, a chamada cadeirinha, que passou a valer para menores de até 10 anos de idade ou que não tenham alcançado altura de até 1,45m, conforme diretrizes da Abramet. A aplicação de multa para coibir infrações foi mantida. Ainda para a proteção do público infantil, ficou proibido o transporte de crianças com idade até 10 anos como passageiras de motocicletas e foi incluída previsão de educação para o trânsito na grade curricular de crianças e adolescentes.

“Fortalecer o cuidado no transporte de crianças foi uma grande vitória, principalmente quando consideramos que o menor não tem capacidade para discernir o que é melhor pra si e é um público muito vulnerável”, avalia o presidente da Abramet. Segundo ele, a flexibilização do uso das cadeirinhas poderia aumentar a incidência da síndrome pediátrica do cinto de segurança.

O NOVO CTB E A INTERFACE COM A MEDICINA DO TRÁFEGO

Estabelece maior rigor na exigência do uso da chamada cadeirinha para o transporte de crianças, restrito à faixa etária de 10 anos e altura de 1,45m; e fixa multa para infratores

Reconhece os médicos e psicólogos do tráfego como profissionais responsáveis pela realização dos Exames de Aptidão Física e Mental (EAFM) e de avaliação psicológica, respectivamente

Fixa prazo de três anos para que os médicos e psicólogos peritos examinadores credenciados não especialistas obtenham o título

Torna exigência a realização do Exame Toxicológico para condutores das categorias C, D e E

Confere autonomia para o médico do tráfego reduzir a validade do EAFM, no caso de doença progressiva que constitua risco para a direção veicular

Aumenta de 7 para 10 anos a idade mínima para que crianças sejam transportadas em motocicletas

Cria cadastro positivo para motoristas que não cometerem infrações de trânsito

Inclui a avaliação psicológica para condutores que se envolverem em acidentes graves

Entre as novas regras do Código de Trânsito Brasileiro, estão ainda alguns temas que merecem a atenção e mobilização dos médicos do tráfego: para condutores com menos de 50 anos de idade, o novo prazo de validade do exame para renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) aumentou para dez anos. Para condutores entre 50 e 69 anos de idade, foi mantido em cinco anos o prazo de validade do exame. Condutores com 70 anos de idade ou mais precisam renovar a habilitação a cada três anos.

Em outro campo, foi estabelecido um escalonamento na pontuação que pode levar à suspensão da CNH, que aumentou de 20 para 40 pontos para motoristas profissionais ou sem infrações gravíssimas; de 20 para 30 pontos para condutores com uma infração gravíssima; e para 20 pontos nos casos de condutores com duas infrações gra-

víssimas. Além disso, houve um abrandamento da norma em torno do respeito aos limites de velocidade: condutores que trafegarem em velocidade superior a 50% do limite da via sofrerão processo administrativo antes de terem a carteira apreendida e o direito de dirigir suspenso.

Por outro lado, o Código tornou mais rigoroso o tratamento de casos de homicídio ou lesão corporal culposa protagonizados por motoristas embriagados: a partir de agora a prisão não poderá ser substituída por penas mais brandas. Também foram revistas as regras para a circulação de veículos de duas rodas motorizados (motocicletas, motonetas e ciclomotores). Para esse público, foi criada, por exemplo, a área de espera para motociclistas junto aos semáforos, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos. //



Abramet, Hiran Gonçalves e Juscelino Filho



Abramet e o líder do Governo na Câmara dos Deputados, Ricardo Barros



Abramet e o líder do Governo no Congresso, senador Eduardo Gomes



APÓS MUDANÇAS NO CTB, ABRAMET ATUALIZA ORIENTAÇÕES E PROCEDIMENTOS PARA APLICAÇÃO DO EAFM

Entidade renova arcabouço técnico do exame aplicado pelo médico do tráfego, traduzindo a nova versão da legislação federal

A Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) atualizou os procedimentos adotados pelo médico do tráfego na aplicação do Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM), para adequá-los às mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), cuja nova redação entrou em vigor em abril deste ano. Em decisão emblemática da Congresso Nacional, o CTB manteve a exigência de um médico do tráfego e do psicólogo do trânsito para a avaliação clínica dos candidatos à concessão e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A regra, estabelecida na Lei 14.071/2021, fortalece o mais importante mecanismo de prevenção ao sinistro de trânsito, reforçando a importância do médico especialista.

“Com esse roteiro entregamos ao médico do tráfego, e a todos os atores da saúde e do trânsito, recomendações técnicas atualizadas para a aplicação do Exame de Aptidão

Física e Mental”, justifica o diretor científico da Abramet, Flavio Emir Adura. “Ao reconhecer e atribuir maior responsabilidade ao médico do tráfego, o Congresso Nacional dá uma contribuição decisiva ao esforço que temos feito para preservar a vida no trânsito e construir avanços na prevenção ao sinistro”, acrescenta.

Destinado ao médico de tráfego, o documento é do interesse de todos os atores envolvidos com o trânsito, como as demais especialidades médicas, órgãos públicos e Academia; e percorre todo o arcabouço técnico-científico que envolve o EAFM, desde a descrição preliminar sobre a quem se destina sua aplicação até as condições para o procedimento. A íntegra está publicada no Portal do Associado (socio.abramet.org.br).

O roteiro apresenta as diversas etapas da avaliação inerentes ao EAFM, como a anamnese e o exame físico geral, em que o médico especialista afere as condições gerais de saúde e o comportamento do candidato a condutor a fim de identificar eventuais doenças ou sintomas que indiquem potenciais distúrbios de saúde e cognitivos que possam comprometer sua capacidade de dirigir.

PASSO A PASSO – Nessas abordagens iniciais, o médico especialista observa o estado físico geral, o humor, a aparência, a fala, memória e concentração, e investiga, inclusive, sinais do uso de substâncias psicoativas. “Para avaliar se o candidato idoso apresenta algum grau de comprometimento cognitivo que possa levar a alteração de sua funcionalidade, deverá ser aplicado o miniexame do estado mental (MEEM) ou a Mini Avaliação Cognitiva (MINI-COG) como teste de rastreamento, para identificar aqueles que necessitam de uma avaliação mais acurada.”, acrescenta o documento.

O conjunto de recomendações também atualiza o protocolo adotado pelo médico do tráfego quando da necessidade do pedido de exames complementares para subsidiar as conclusões em torno do candidato a condutor. A Abramet estabelece as premissas para tais procedimentos e ilumina os casos em que o especialista deve propor a avaliação por uma Junta Médica Especial.

A Abramet atualizou os procedimentos das avaliações oftalmológica, otorrinolaringológica, cardiológica e neurológica. Introduziu protocolos para avaliar pessoas com deficiência e diretrizes para avaliar candidatos com diabetes, portador de doença renal crônica em procedimentos dialíticos, portadores de Transtorno do Espectro Autista e Esquizofrenia.

“Esse passo é essencial na aplicação do EAFM, com

grande impacto na prevenção de sinistros. A condição de saúde do condutor é um dos elementos mais importantes quando observamos a incidência do sinistro e a avaliação criteriosa pelo médico do tráfego tem contribuído para estabelecer maior segurança no trânsito brasileiro”, afirma José Montal, diretor da Abramet.

"O EAFM É UM ATO MÉDICO ESTRATÉGICO PARA A PRESERVAÇÃO DA VIDA NO TRÂNSITO"

PÚBLICOS ESPECÍFICOS – As recomendações publicadas pela entidade abordam, também, os aspectos operacionais que devem ser observados no atendimento da medicina do tráfego, como o

perfil das instalações físicas de clínicas e consultórios – tamanho, equipamentos etc; e as normas para o credenciamento dos médicos especialistas.

A entidade também atualiza as orientações para o atendimento de públicos específicos, como candidatas gestantes, idosos, diabéticos que fazem uso de insulina; assim como candidatos jovens e interessados em conduzir motocicletas.

“O EAFM é um ato médico estratégico para a preservação da vida no trânsito e a atualização do seu protocolo atende a necessidade de traduzir a modernização do Código de Trânsito Brasileiro. A responsabilidade do médico do tráfego saiu fortalecida e ampliada nesse debate e a Abramet segue atuando para que o especialista tenha todo o conhecimento e ferramental necessários para manter um atendimento de excelência”, destacou o presidente da entidade, Antonio Meira Júnior. ▀



MÉDICOS E PARLAMENTARES RECONHECEM CONTRIBUIÇÃO DA ABRAMET PARA A MODERNIZAÇÃO DO CTB

Lideranças médicas, deputados e senadores de diversos partidos destacam importância da atuação da entidade na construção de mudanças que promovem a preservação da vida no trânsito

Foram 17 meses de convivência e diálogo intensos, em busca de um entendimento que garantisse a modernização da legislação sem brechas para retrocessos nas políticas públicas e demais iniciativas destinadas a preservação da vida no trânsito, com a redução de sinistros com vítimas fatais e portadores de sequelas.

Interlocutores da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), parlamentares dos mais diversos parti-

dos e matizes ideológicos avaliam a relevância do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e reafirmam a importância do médico do tráfego no esforço para a prevenção de sinistros e no cuidado com a saúde do condutor.

Em depoimentos enviados à **Revista Abramet**, integrantes do Legislativo e lideranças médicas reconhecem a atuação da Abramet e sua contribuição para a aprovação de normas que protegem o cidadão:

Deputado Hiran Gonçalves (PP-RR)

Um país que tem políticas públicas voltadas para a segurança no trânsito é um país desenvolvido.

É o caso do Brasil que, com a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conquistou um patamar de excelência ao priorizar a vidas de condutores e pedestres. Ao reconhecer os médicos do tráfego e psicólogos do trânsito como profissionais responsáveis pela realização dos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica, o país pavimentou o caminho para ampliar a saúde no trânsito. Elaborado para reduzir o número de mortes no trânsito, o CTB traz novidades para dia a dia dos condutores que vão desde a mudança no tempo de validade da Carteira Nacional de Habilitação até o limite de pontos. Todas essas alterações tiveram a participação ativa da Abramet, que esteve presente incansavelmente no Congresso Nacional para ver aprovada uma lei que contasse com suas legítimas contribuições.

Deputado Juscelino Filho (DEM-MA)

Após 23 anos de vigência do velho CTB, tive o privilégio de ser relator e autor do substitutivo que fez alterações tendo como pilares a proteção à vida, a segurança no trânsito e a redução de acidentes. Sentimo-nos honrados por ter cumprido o compromisso assumido em 2019, quando foi instalada a Comissão Especial do PL 3267, apresentado pelo governo. Ao longo de meses, ouvimos especialistas, entidades, parlamentares, governo e sociedade, de quem recebemos e acatamos importantes contribuições de melhoria, atualização e modernização da antiga lei. Durante todo o processo, destaco a atuação da Abramet, que foi essencial na preservação da obrigatoriedade de que exames de aptidão física e mental dos condutores sejam feitos exclusivamente por médicos e psicólogos especialistas. Esses dois profissionais são aliados indispensáveis no gigantesco desafio de termos um trânsito mais seguro no dia a dia. Estamos convencidos de que essa iniciativa traz muita esperança aos brasileiros, e, certamente, é motivo de orgulho para todos nós que, juntos, conduzimos a exitosa reformulação do Código de Trânsito.

Senador Fabiano Contarato (REDE-ES)

É lei: cadeia para motorista embriagado que matar no trânsito! Resultante de emenda de nossa

autoria, essa regra mais dura do novo Código de Trânsito Brasileiro entrou em vigor e é uma grande conquista para a sociedade brasileira. Agora, dependendo do ato praticado, as penas variam de 2 a 8 anos de prisão. No geral, as novas regras de trânsito favorecem a impunidade e a insegurança, mas nossa emenda garantiu rigor na punição a mais motoristas. Somos o 3º país do mundo em violência no trânsito. A atuação de entidades importantes como a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) é fundamental para o país fortalecer as normas dedicadas a reduzir o número de mortes no trânsito. A defesa da vida e de vias mais seguras é uma causa coletiva. Vamos juntos!

Deputado Alessandro Molon (PSB-RJ)

Cumprimento a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego pelo incansável trabalho feito no Congresso Nacional para priorizar a preservação da vida nas mudanças no Código de Trânsito aprovadas pelo Parlamento. Foi um trabalho importantíssimo, sobretudo neste período em que enfrentamos uma pandemia, o que dificultou a articulação política no Congresso. Cabe a nós, políticos, defendermos matérias que protejam a vida de todos em todas as áreas, e não seria diferente em relação ao Sistema Nacional de Trânsito. Durante a tramitação da modificação do código de trânsito, a atuação da Associação foi fundamental para garantir a permanência de médicos especialistas em medicina do tráfego para a avaliação do candidato a condutor.

**Deputado dr. Frederico
(PATRIOTA-MG)**



Com a segurança e a proteção não podemos retroceder. Esta foi a premissa que norteou meu trabalho durante o processo legislativo de elaboração e aprovação de parecer para a lei que estabeleceu as novas regras para o CTB. Como membro da Comissão Especial da PL 3267/19, participei de reuniões, votações, e apresentei emendas que julguei essenciais à melhoria do projeto, sendo quatro delas aprovadas. Nestas propostas garantimos aperfeiçoamentos, modernização do Código e principalmente maior qualidade na avaliação pericial de saúde exigida ao portador da CNH, feita por profissionais de saúde com especializações em medicina do tráfego e psicologia do trânsito. Quero agradecer à Abramet pelo trabalho fundamental de acompanhamento e levantamento de dados, que muito auxiliou no embasamento das propostas.”

**Deputado Hugo Leal
(PSD-RJ)**



Tenho com a Abramet uma intensa parceria desde minha passagem pela presidência do Detran/RJ, uma parceria intensificada após minha eleição para a Câmara dos Deputados. A Abramet participou dos debates para a formulação da Lei Seca e seus aperfeiçoamentos e outras iniciativas legislativas para a melhoria da segurança viária. Não foi diferente recentemente quando o Executivo enviou projeto com mudanças no Código Brasileiro de Trânsito - muitas delas, infelizmente, representavam retrocessos na legislação para o trânsito seguro. Com a participação da Abramet e de outras entidades e especialistas, conseguimos manter instrumentos fundamentais para a segurança viária como o exame toxicológico, a garantia de especialistas em medicina do tráfego no processo de habilitação dos condutores e a obrigatoriedade de equipamento para o transporte de crianças. Como presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, posso atestar a importância do trabalho da Abramet junto ao Congresso Nacional para o objetivo que nos une: salvar vidas.

**Deputado Bacelar
(PODEMOS-BA)**



É grande a nossa preocupação com a vida de todos os que usam diariamente a malha viária. É dever do estado garantir a segurança e bem-estar da sociedade como um todo e ter nas vias públicas motoristas habilitados a partir de uma avaliação física e mental criteriosa, que hoje é conduzida pelos especialistas em medicina do tráfego. Meu entendimento é que a proteção da vida prevaleceu. Parabéns a toda diretoria da Abramet, que trabalhou incansavelmente mobilizando, mostrando aos parlamentares a importância do trânsito seguro. A atuação da entidade foi essencial na construção da modernização do Código de Trânsito Brasileiro. Sempre contribuindo e respaldando o Congresso Nacional através de dados e estudos científicos em defesa do fortalecimento das normas destinadas à prevenção de acidentes, principalmente, com vítimas fatais e portadores de sequelas.

**Deputado Cacá Leão
(PP-BA)**



“A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) manteve um diálogo muito importante com o legislativo na modernização do nosso Código de Trânsito. Após mais de 20 anos, conseguimos atualizar nosso código, levando em consideração pontos importantes a serem modernizados e desburocratizados, ao mesmo tempo que asseguramos que as novas regras mantivessem a segurança das pessoas, a prevenção de acidentes e a redução do número de mortes no trânsito. Um projeto que impacta a vida de milhões de brasileiros e construído em conjunto de forma muito responsável.

Deputada Christiane Yared (PL-PR)

O novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) está em vigor, atualizado e mais rigoroso, com seu conjunto de normas de bom comportamento nas ruas e rodovias do País. Junto com regras mais rigorosas, no entanto, temos que despertar para a necessidade de mudar os hábitos ao dirigir. O novo CTB está aí, mas é preciso a união da sociedade civil para alcançarmos o objetivo. A Abramet é uma aliada na busca pela tão desejada segurança no trânsito. Estou certa que a atuação da entidade, no fortalecimento das normas para redução de mortes no trânsito, será ampliada com a atualização do CTB. Mudanças que embora pareçam pequenas, salvam vidas ao inibir o mau comportamento. A obrigatoriedade do cinto de segurança no banco traseiro e a cadeirinha para crianças são bons exemplos, tão simples quanto eficientes na prevenção de tragédias. Ou a presença do médico especialista no processo de concessão e renovação da carteira de motorista. Cansamos de trocar vidas por cestas básicas. É preciso refletir sobre nossos atos e a sociedade não pode mais aceitar esse tipo de irresponsabilidade fatal. Aprovar projetos no Congresso é um trabalho árduo. E eu preciso que cada cidadão compreenda que esta grande mudança que esperamos depende de cada um de nós.

Deputado Mauro Nazif (PSB-RO)

Em nome do presidente da Abramet, Antonio Meira Júnior, parabéns toda a direção da entidade, fazendo menção ao vice-presidente, Juarez Molinari, bem como aos membros da Comissão de Assuntos Políticos, Alysson Coimbra de Souza Carvalho e Arilson de Sousa Carvalho Junior, pela luta incessante em prol de um trânsito mais seguro para população brasileira, pelo poder de articulação junto às autoridades do Congresso Nacional e do Governo Federal, e ainda pela defesa da categoria dos Médicos Peritos do Trânsito, que realizam diariamente um trabalho de fundamental importância no campo da segurança viária. Desejo sucesso à Abramet, reafirmando o compromisso do meu mandato parlamentar com a causa da medicina do tráfego.

Deputado Eli Corrêa Filho (DEM-SP)

Transmito meu especial reconhecimento ao trabalho desenvolvido pela Abramet e pelos Médicos do Tráfego, em especial na elaboração da modernização do Código de Trânsito. Por intermédio do saber científico, a entidade participou ativamente para a aprovação do novo CTB. Os argumentos apresentados pela Abramet contribuíram para a manutenção na lei da medicina do tráfego, em clínicas especializadas, para a realização do Exame de Aptidão Física e Mental dos condutores iniciantes e no ato da renovação da CNH. Com mais essa vitória no Congresso Nacional, a Abramet reafirma sua história na luta da sociedade brasileira pela preservação da vida no trânsito.

Deputado Leur Lomanto Jr (DEM-BA)

Foi muito importante aprovarmos o novo CTB, pois havia uma grande necessidade de renovação do documento legal de mais de 20 anos. Nas últimas décadas a tecnologia automotiva passou por modificações, portanto era necessária uma adaptação. Na apresentação desse novo código foram respeitadas questões essenciais para a prevenção de acidentes, colocando à vida em primeiro lugar. São mudanças que vão impactar de forma positiva para proteção de motoristas, pedestres, ciclistas, motociclistas. Novas regras direcionam ao maior combate do uso do álcool ao volante, com mais ações educativas e punitivas, à importância do uso da cadeirinha infantil, entre outras questões. Vale ressaltar o entendimento com a Abramet, entidade com fundamental importância, que o tempo inteiro esteve em debate com os parlamentares a fim de encontrar um equilíbrio, em relação às regras, sempre priorizando os hábitos e atitudes que contribuam com a preservação da vida.

**Lincoln Ferreira,
ex-presidente da Associação
Médica Brasileira (AMB)**



Parabenizo a diretoria da Abramet, na pessoa do seu presidente Antonio Meira Júnior, do qual sou testemunha presencial de todos os esforços feitos pela entidade no sentido do aperfeiçoamento do Código de Trânsito Brasileiro, que, sem dúvida nenhuma, resultou em enorme benefício para a nossa população, com aumento da segurança nas estradas. Muitas vidas foram salvas por essa primorosa ação da Abramet.

**Patrícia Sandri,
presidente da Associação
Brasileira de Psicologia
de Tráfego (Abrapsit)**



Com uma luta e um trabalho incansável, conseguimos contribuir pela derrubada destes vetos, que, na prática, teriam grande impacto negativo sobre a saúde e a vida de condutores e pedestres. A manutenção da exigência do título de especialista em Psicologia do Trânsito para o exercício da perícia psicológica – tanto para fins de obtenção quanto de renovação da CNH – foi uma grande conquista para a saúde. Foi uma vitória da saúde e da vida no Brasil. O reconhecimento da importância da qualificação para cuidar da saúde no trânsito brasileiro é a valorização dos profissionais da saúde especialistas em psicologia do trânsito e em medicina de tráfego. Ainda temos muito a caminhar. Mas esta história se escreve a cada dia, a cada passo, em cada luta, cada voto, juntos!

**César Eduardo Fernandes,
presidente da Associação
Médica Brasileira (AMB)**



Ao me dirigir a todos os colegas da Abramet, empenho meu reconhecimento pelo valioso trabalho que realiza, histórica e ininterruptamente, para reduzir o número de mortes no trânsito. Uma das mais relevantes contribuições foi endurecer as regras e a punição para indivíduos alcoolizados ao volante, tendo em vista que o combate ao consumo de álcool e o ato de dirigir são ponte certa para tragédias. Da forma como a normatização estava, era quase um estímulo à impunidade. O desejável endurecimento, penalizando com mais rigor os infratores, certamente irá, ao longo do tempo, reduzir acidentes, sequelas graves e perdas humanas. Como cidadão, médico, pai de família e avô, agradeço, uma vez mais, à dedicação dos colegas médicos da Abramet. Parabéns, tenho certeza de que sempre conduzirão as iniciativas de vocês com competência e compromisso com os brasileiros.

**Mauro Ribeiro,
presidente do Conselho
Federal de Medicina (CFM)**



A Abramet é uma das sociedades de especialidades mais participativas e ativas do CFM e nós tivemos uma vitória gigantesca para a medicina brasileira, através desse projeto de lei, que foi aprovado dentro do Congresso Nacional, com o apoio da Frente Parlamentar da Medicina. Houve uma grande conjunção de entidades apoiando a Abramet, ao lado do CFM, como a Associação Médica Brasileira (AMB) e a Federação Nacional dos Médicos (Fenam), e isso mostra que unidos somos mais fortes. Quero parabenizar a Abramet, que esteve à frente desse processo. A medicina do tráfego no Brasil está de parabéns e muito bem representada pela Abramet.

Gutemberg Fialho, presidente da Federação Nacional dos Médicos (Fenam)



A Fenam parabeniza a Abramet pelo trabalho desenvolvido junto ao Congresso Nacional na reformulação do CTB, permitindo que os futuros condutores tenham aptidão para dirigir e, ao mesmo tempo, alçando a valorização da Medicina do Tráfego como especialidade. Nosso presidente Antonio Meira esteve focado nisso e conseguiu unir as entidades médicas em prol desse trabalho, mostrando que a união é fundamental para que possamos ter voz, presença e políticas públicas consonantes aos interesses da saúde. Que isso sirva de exemplo para que, nas próximas eleições, possamos formar uma bancada e eleger representantes médicos para que temas importantes para a vida e que dizem respeito à atuação da medicina sejam cada vez mais acolhidos no Congresso.





CERCA DE 50 MILHÕES DE PESSOAS VIVEM COM LESÕES DECORRENTES DE SINISTROS DE TRÂNSITO NO MUNDO

Uma das principais causas de morte, os sinistros de trânsito também impõem sequelas não fatais a milhões de pessoas em todo o mundo. Estudo inédito da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) mostra que cerca de 1,35 milhão de pessoas morrem a cada ano vítimas da violência no trânsito e outras 50 milhões sofrem com lesões não fatais decorrentes de colisões.

“Esses números ajudam a descrever o cenário onde as mortes ultrapassam a casa das 3,6 mil por dia, e os registros de morbidade se aproximam de 140 mil”, registra a publicação Dimensão e Impacto dos Sinistros de Trânsito no Brasil: Características Gerais e Descrição de Indicadores, elaborado com o

suporte da agência 360° Comunicação Integrada e divulgado pela entidade em meio ao Maio Amarelo, mês dedicado ao reforço de ações em defesa da segurança no trânsito no país.

Dividido em seis capítulos, acompanhado por anexos que apresentam mapas e dados estaduais, trata-se de um estudo amplo sobre a epidemia de violência que atinge motoristas, motociclistas, passageiros e pedestres em vias públicas, ruas e rodovias. O documento tem como base a série histórica dos últimos dez anos nas áreas de saúde, demografia, infraestrutura e segurança pública no trânsito.

Para a sua formulação, também foram agregados aspectos da literatura médica e de gestão no setor, assim como outros estudos realizados ao longo de 40 anos de história da Abramet. Em suas 220 páginas, estão expostos a evolução da frota de veículos, o perfil das vítimas do trânsito, os tipos de sinistros mais frequentes, os custos para tratamento, entre outras informações.

O estudo também apresenta uma linha do tempo e comenta as mudanças mais importantes no Código de Trânsito Brasileiro até 2020, entre elas a que coíbe o consumo de álcool antes de dirigir; a imposição de limites de velocidade; o exercício da profissão de motorista e outros.

“Essa é mais uma contribuição da Abramet para a sociedade brasileira, com o objetivo de atualizar o panorama e contribuir para uma reflexão sobre a importância de mantermos e fortalecermos políticas públicas e mecanismos de prevenção aos sinistros fatais e preservação da vida no trânsito”, afirma Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet. “Os desafios são enormes e nosso País tem avançado devagar neste campo, registrando altos índices de sinistros e deixando de cumprir metas internacionais de redução de óbitos no tráfego. Não podemos desmobilizar”, alerta.

VIDAS CEIFADAS

“Números distintos permitem dimensionar essa tragédia mundial com um pouco mais de precisão. As estatísticas globais têm mostrado que os sinistros são a oitava causa de mortes em pessoas de todas as idades e a nona causa mais comum de sequelas na população em geral. As lesões ocorridas no trânsito são a principal causa de mortes entre crianças e jovens até 29 anos”, aponta o estudo.

“No Brasil, os sinistros de trânsito são a segunda causa de morte não natural evitável, mantendo-se em tercei-

ro lugar entre os países com maior número de mortes no trânsito”, registra o estudo, referindo-se a cerca de 40 mil óbitos ao ano. Para a Abramet, tais indicadores reforçam a prevenção e o cuidado com a saúde do condutor como temas estratégicos na agenda da saúde no Brasil, especialmente quando são considerados os impactos dos sinistros na economia, no sistema de saúde público e privado e na Previdência Social.

FROTA DE VEÍCULOS CRESCERU 80% NA ÚLTIMA DÉCADA

O volume de veículos transitando pelas vias brasileiras quase dobrou nos últimos dez anos, formando uma frota com mais de 103 milhões de meios de transporte, distribuídos nas diversas categorias. Dados do estudo da Abramet mostram que o Sudeste foi a região que registrou o maior incremento, agregando 20 milhões de veículos entre 2009 e 2019.

Dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) indicam que a maior parte dos veículos – 66% (68 milhões) – eram automóveis. Logo após, estavam as motocicletas e assemelhadas, com 27% (27,7 milhões). Em proporções bem menores, surgiam os caminhões, com 3,4% (3,5 milhões); os reboques, com 2,6% (2,7 milhões); os ônibus, com 1% (1 milhão); e outras categorias, com menos de 0,5% (50 mil).

A informação corrobora a percepção diária sobre o tráfego intenso e o excesso de veículos rodando pelo País e renova o alerta dos médicos para a necessidade de políticas públicas e normas legais eficazes para gerenciar o trânsito de forma a torná-lo menos violento e mais sustentável. “Com tantos veículos circulando, a prevenção de sinistros e a educação para o trânsito tornam-se ações estratégicas para proteger a vida da sociedade”, frisa Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet.

MOTOCICLETAS CRESCEM

Se o Sudeste liderou o crescimento do volume de veículos em termos absolutos, o estudo indica que o maior crescimento relativo foi registrado no Norte e Nordeste brasileiros, com 128,4% e 127% de aumento, respectivamente. “Na terceira posição, surge o Centro-Oeste (89,8%), seguido pelo Sul (67,7%) e pelo Sudeste (67,2%).”, diz o documento.

O estudo também mapeou a presença de motocicletas no País. O resultado aponta que os Estados do Maranhão, Pará e Alagoas registraram um aumento significativo na frota desse meio de transporte: o total de unidades triplicou nos dez anos observados pela série histórica.

“Nesse período, esses estados adicionaram às suas frotas aproximadamente dois milhões de unidades da categoria”,



relata o documento. “A ampliação da frota de motocicletas exige atenção especial tanto do poder público quanto das instituições que atuam na prevenção de morbimortalidade no trânsito”, avalia o presidente da Abramet.

ATENDIMENTO A VÍTIMAS CUSTOU MAIS DE R\$ 3,5 BILHÕES AO SUS

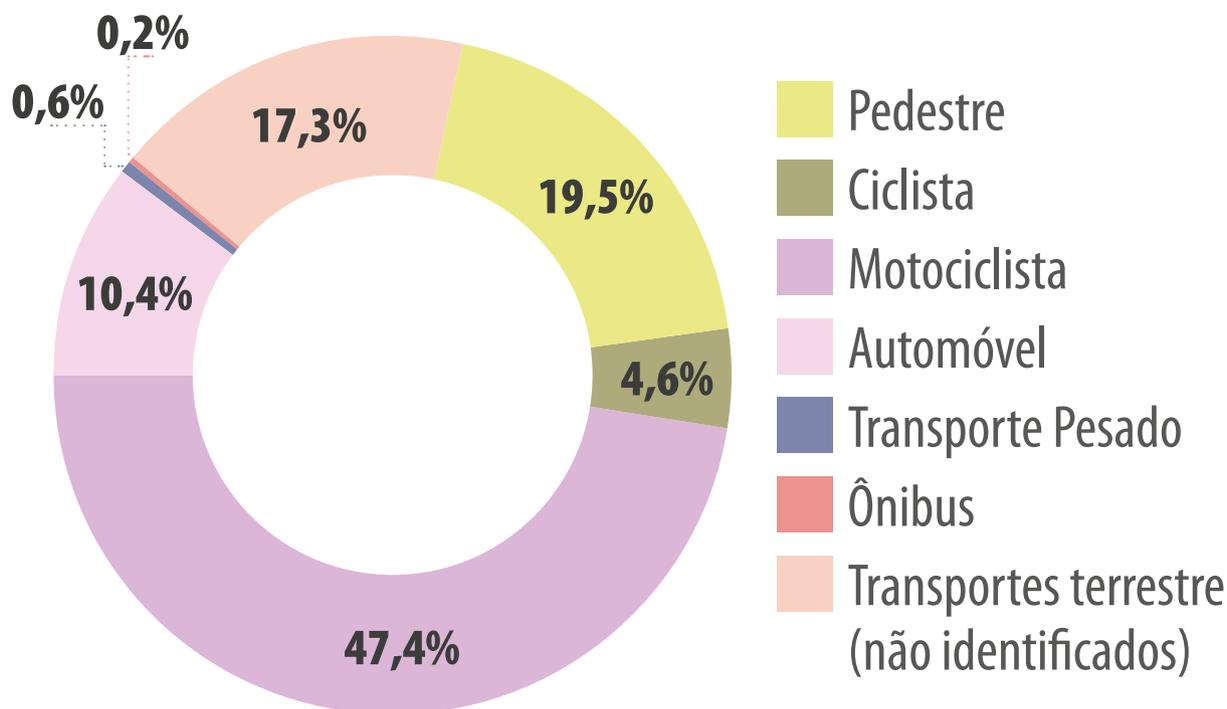
Um dos mais violentos do mundo, em que figura como a segunda causa de morte não natural, o trânsito brasileiro tem alto custo também para os cofres públicos: internações das vítimas de sinistros de transporte custaram mais de R\$ 2,7 bilhões ao Sistema Único de Saúde (SUS) entre 2009 e 2019. Em valores reais, atualizados pelo IPCA, esse montante acumulou R\$ 3,5 bilhões no período.

O estudo Dimensão e Impacto dos Sinistros de Trânsito no Brasil: Características Gerais e Descrição de Indicadores mostra que, nesse período, os custos com o atendimento a motociclistas foram os mais altos, representando 47,4% das internações em que o meio de transporte foi informado.

“O atendimento às vítimas que sofrem sinistros de trânsito provoca elevado custo para o SUS. No decorrer da série histórica estudada, foram registrados um total nominal de R\$ 2,7 bilhões referentes a custos com internações no SUS decorrentes de sinistros de transporte”, aponta o documento. Do total nominal de custos com internações acumulado nesse período, 82,7% (R\$ 2,3 bilhões) têm especificações do tipo de envolvimento e do meio em que ocorreram os sinistros que geraram os traumas.

O estudo mostra que o atendimento a motociclistas custou pouco mais de R\$ 1,3 bilhão. Em seguida, com 19,5% de participação, figuram os gastos associados aos pedestres que sofreram lesões, que totalizaram mais de R\$ 537 milhões. “Os sinistros associados com os ocupantes de automóveis representaram 10,4% (R\$ 287,7 milhões). Destaca-se, ainda, que R\$ 477 milhões dos custos com internações são atribuídos a outros tipos de transporte terrestre ou a uma categoria não especificada”, revela o documento.

DISTRIBUIÇÃO DE CUSTOS NOMINAIS COM INTERNAÇÕES, SEGUNDO O TIPO DE USUÁRIO ENVOLVIDO COM SINISTRO - BRASIL, 2020.



PANORAMA REGIONAL

Na publicação, a Abramet também apresenta dados regionalizados. O Estado de São Paulo emerge como líder entre as unidades da federação, somando R\$ 670,5 milhões do total nominal de gastos com sinistros, o equivalente a 24,3% em nível nacional. Considerada a região Sudeste, isso representa 53% das despesas.

Em seguida, destacam-se: Minas Gerais, com 13,4% (R\$ 370,2 milhões); Paraná, com 6% (R\$ 166,4 milhões); Santa Catarina, com 5,8% (R\$ 160,7 milhões); Rio de Janeiro, com 5,6% (R\$ 153,5 milhões); Ceará, com 5,1% (R\$ 139,6 milhões); Goiás, com 4,8% (R\$ 131,8 milhões); e Bahia, com 4,3% (R\$ 118,9 milhões).

Estes estados concentram 69,4% do total de dispêndios com internações decorrentes de sinistros de trânsito no Brasil. Por outro lado, as unidades federativas com menores valores absolutos foram: Amapá, com 0,2% (R\$ 6,5 milhões); Acre, com 0,4% (R\$ 11,1 milhões); e Roraima, com 0,7% (R\$ 18,3 milhões).

NÚMERO DE ÓBITOS CAI, MAS INCIDÊNCIA AINDA É SIGNIFICATIVA

Mais de 453 mil pessoas morreram em sinistros de trânsito no Brasil entre 2007 e 2017: 35,7% delas eram motociclistas. Em outro aspecto investigado, o estudo Dimensão e Impacto dos Sinistros de Trânsito no Brasil: Características Gerais e Descrição de Indicadores mostra que o número de óbitos apresenta movimento decli-

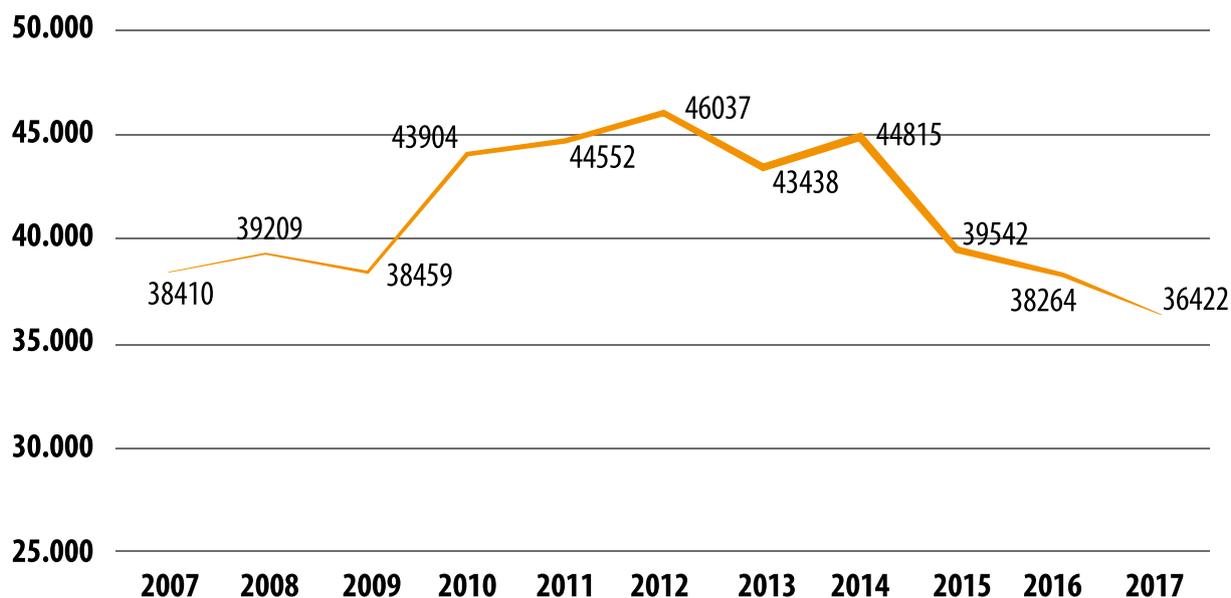
nante na série histórica, mas sua alta incidência mantém o desafio de tornar o trânsito menos violento no país e reduzir os indicadores de sinistros com vítimas fatais e portadores de sequelas.

“Em termos absolutos, a quantidade de óbitos teve comportamento estável entre 2007 e 2009, período em que houve acúmulo de 116 mil óbitos. No entanto, em um segundo momento, observou-se um comportamento ascendente entre 2010 e 2012, quando foram contabilizadas 134,5 mil mortes. O menor valor observado nesta série histórica foi em 2017, com 36,4 mil registros decorrentes de sinistros de trânsito”, aponta o documento. Após o fechamento da série de dados utilizadas no estudo, o Sistema de Informação de Mortalidade (SIM) disponibilizou as informações relativas aos óbitos de 2018, quando a quantidade de mortes foi ainda menor: 33,6 mil.

“Esse resultado é relevante e demonstra que, embora o Brasil esteja no caminho certo, ainda há muito a ser feito para reverter as perdas provocadas pelo trânsito e preservar vidas. A redução é bem-vinda, mas não podemos nos acomodar em números ainda tão altos”, avalia o Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet.

“Nosso País não cumpriu a meta estabelecida pelas Nações Unidas para a Primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito, que previa a redução em 50% do número de mortes no trânsito em todo o mundo. Precisamos avançar mais e mais rápido, fortalecer as ações de prevenção e educação para o trânsito”, alerta.

ÓBITOS DECORRENTES DE SINISTROS DE TRÂNSITO ENTRE 2007 E 2017 - BRASIL, 2020.



“Embora seja um cenário animador, as análises realizadas mostraram que existe um desafio contínuo no controle da mortalidade, sobretudo da relacionada aos sinistros de motocicleta, indicador que, embora não tenha evoluído para além da frota específica, vem mostrando variação em relação à população, fato este que deve ser um desafio para os gestores em todos os níveis de organização do País”, conclui o estudo.

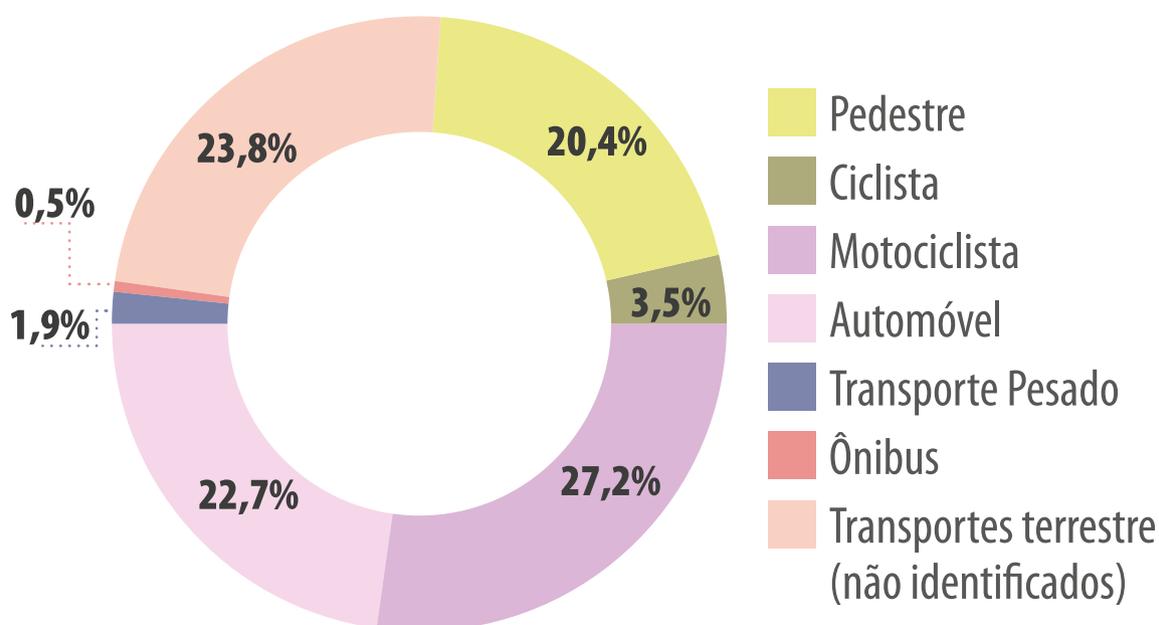
PANORAMA DETALHADO

O estudo revela que os óbitos entre motociclistas foram os mais representativos nos sinistros de trânsito. “Este

grupo contabilizou 122,4 mil óbitos, ou seja, 35,7% do total de ocorrências do tipo e cujas causas foram identificadas. Em segundo lugar, vem o segmento dos ocupantes de automóveis, com 102 mil (29,8%) e pedestres, com 91,8 mil (26,8%)”, relata.

“Os óbitos envolvendo ocupantes de veículos de transporte pesado e de ônibus representam, juntos, 10,8 mil casos, ou 3,2% do total. Os dados revelam ainda que 107,2 mil (31,3%) dos óbitos atingiram ocupantes de outros tipos de transporte terrestre ou não ocorreu especificação do tipo, embora houvesse definição de se tratar de transporte terrestre”, destaca.

DISTRIBUIÇÃO DE ÓBITOS SEGUNDO O TIPO DE ENVOLVIMENTO - BRASIL, 2020



Em Dimensão e Impacto dos Sinistros de Trânsito no Brasil: Características Gerais e Descrição de Indicadores, a Abramet também avalia a densidade de óbitos decorrentes de sinistros de transporte no Brasil por 100 mil habitantes. Os dados coletados e analisados pelo estudo mostram o panorama da incidência de óbitos em cada região brasileira: o Centro-Oeste apresentou a maior densidade da série histórica.

“Em 2007, enquanto a taxa nacional era de 20,4 óbitos para cada 100 mil habitantes, a Região alcançou um índice de 27,9. Em 2010 e 2012, ela apresentou o maior pico observado no País dentro da série histórica, com 32,1 óbitos para cada 100 mil. Só a partir de então foi observada uma leve queda para 30,9 no ano de 2013. A tendência de queda foi observada na maioria dos anos seguintes, chegando a 23,2 por 100 mil habitantes em 2017, menor valor observado ao longo de 10 anos”, diz o documento.

“O Sul apresentou comportamento estável nos primeiros anos de acompanhamento. Em 2007, a densidade foi de 25,9 óbitos para cada 100 mil habitantes e, em 2009, a taxa chegou a 25,3. No ano seguinte, 2010, a densidade saltou para 27,7 óbitos e permaneceu estável até 2012. Em 2017, foi observada a menor densidade de toda a série para a Região (19,9)”, acrescenta.

EM DEZ ANOS, RODOVIAS BRASILEIRAS CONTABILIZAM MAIS DE 1,5 MILHÃO DE SINISTROS

As rodovias brasileiras foram palco de mais de 1,5 milhão de sinistros de trânsito, na sua maioria colisões traseiras (27,1%), envolvendo mais de 3,3 milhões de pessoas entre os anos de 2009 e 2019 (este último com dados preliminares). Os dados foram coletados junto à Polícia Ro-

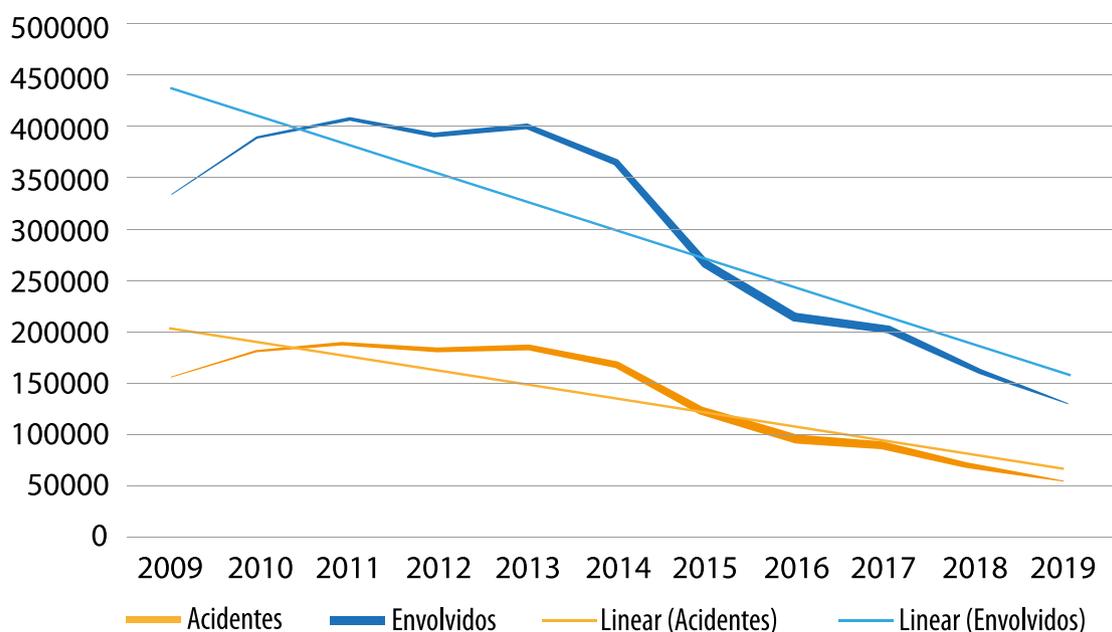
doviária Federal (PRF) para o estudo Dimensão e Impacto dos Sinistros de Trânsito no Brasil: Características Gerais e Descrição de Indicadores e traz uma notícia alentadora: um terço dos envolvidos saíram ilesos e a incidência de sinistros tem registrado declínio na década.

Apesar disso, alerta o presidente da Abramet, Antonio Meira Júnior, o número de sinistros nas rodovias brasileiras ainda é alto e o que se espera é que o Brasil reduza ainda mais esses indicadores nos próximos anos. “O objetivo final, que toda a sociedade deve buscar, é um trânsito menos violento e mais seguro. Esse alto índice de sinistros sem vítimas, que é muito positivo em si, não atenua o fato de o

trânsito ser a segunda causa de morte não natural no País. Nós, na Abramet, estaremos sempre buscando prover o conhecimento e as propostas necessárias para reverter isso”.

Entre o total de indivíduos envolvidos nos sinistros ao longo da década, 2 milhões saíram ilesos, 755 mil tiveram ferimentos leves, 260 mil sofreram ferimentos graves e 79 mil foram a óbito. Os bancos de dados não apresentaram o desfecho de 144,7 mil vítimas envolvidas nos sinistros analisados na série histórica. “Por este motivo, e como opção metodológica, o estudo da Abramet foi baseado nos sinistros e não nas vítimas envolvidas”, explica Meira Júnior.

NÚMERO DE SINISTROS DE TRÂNSITO, INDIVÍDUOS E RETAS DE TENDÊNCIA DOS ENVOLVIDOS EM SINISTROS NAS RODOVIAS FEDERAIS BRASILEIRAS ENTRE 2009 E 2019 - BRASIL, 2020.



FATOR SAÚDE

Tomando como base os registros de 2014 e julho de 2020 – dados preliminares de 2019 e 2020 – a Abramet identificou que cerca de 283,5 mil sinistros de trânsito registrados em rodovias brasileiras tiveram como causa principal ou secundária questões relacionadas à condição de saúde dos condutores no momento da ocorrência. Esse volume de colisões deixou como saldo 247,5 mil feridos e 14,5 mil mortos.

Os especialistas, com base na catalogação da PRF, agruparam os sinistros em grandes grupos, sendo que as categorias mais recorrentes incluem: falta de atenção durante a condução, ingestão de álcool e/ou de substâncias psico-

ativas, condutor dormindo, mal súbito e restrição de visibilidade. Para a Abramet, essas situações denotam cenários diretamente ligados ao quadro de saúde dos condutores, como déficit de atenção (permanente ou circunstancial), deficiências visuais, distúrbios do sono ou comprometimento motor ou de raciocínio.

Em termos globais, as informações contemplam apenas os sinistros registrados nas estradas e rodovias sob supervisão da PRF. Não foram contabilizados transtornos em colisões que aconteceram em pistas, ruas e avenidas dos centros urbanos. Com isso, avaliam os especialistas da Abramet, o quadro poderia ser bem pior, pois um número importante de colisões não entra nas estatísticas.

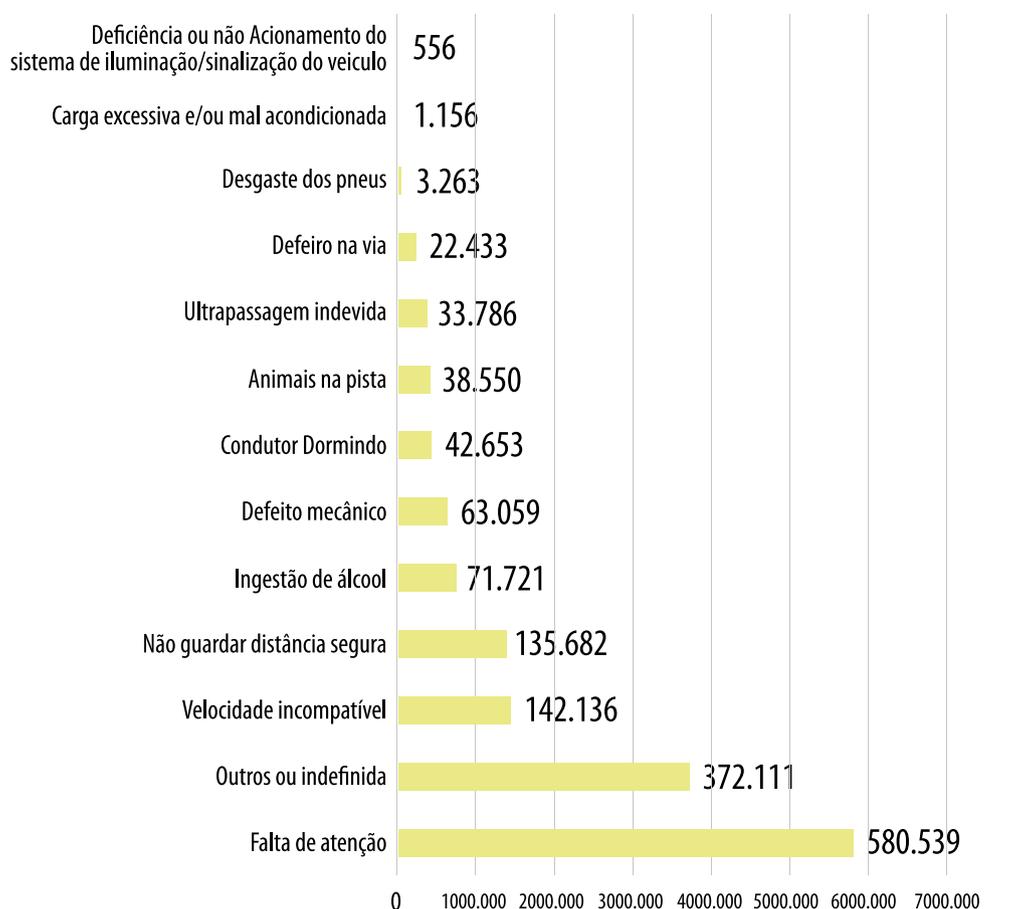
PRINCIPAIS CAUSAS

Em outro aspecto pesquisado, o documento aponta a falta de atenção e excesso de velocidade como principais causas dos sinistros registrados nas BRs brasileiras. O estudo mapeou, também, as rodovias com a maior incidência de sinistros.

“No topo da lista, aparece a falta de atenção, anotada como causa provável em 38,5% dos casos. Na segunda po-

sição, está a velocidade incompatível em relação à estipulada pelos órgãos de controle e fiscalização, com 9,4% dos registros. Na sequência está a distância não segura de outros veículos (9,0%), a ingestão de álcool (4,8%), defeitos mecânicos (4,2%), dormir ao volante (2,8%), animais na pista (2,6%), ultrapassagens indevidas (2,2%) e defeitos na via (1,5%)”.

CAUSA PROVÁVEL DOS SINISTROS OCORRIDOS NAS RODOVIAS FEDERAIS BRASILEIRAS ENTRE 2009 E 2019 - BRASIL, 2020.





ABNT MUDA TERMINOLOGIA E ADOA A EXPRESSÃO SINISTRO DE TRÂNSITO PARA QUALIFICAR INCIDENTES NO TRÁFEGO

Nova terminologia estabelece maior consistência ao manejo das políticas e ações de prevenção

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) publicou a revisão da NBR 10697/2018 e redefiniu os termos técnicos usados na preparação e execução de pesquisas e na elaboração de relatórios estatísticos e operacionais relacionados a incidentes de trânsito. Divulgada em janeiro de 2021, a NBR 10697/2020 corrige a expressão “acidente de trânsito”, substituída por “sinistro de trânsito”, e suprime da norma o entendimento de sinistro “não premeditado”. Bandeira da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), a adoção do termo sinistro e a requalificação dessa norma são uma vitória importante para as ações e políticas voltadas a preservação da vida no trânsito.

“O termo acidente criava a conotação de algo imprevisível e incontrolável, sem nenhum nexo de causalidade, o que contraria o conhecimento acumulado e o posicionamento da medicina do tráfego sobre esse tema. O sinistro de trânsito, em sua maioria, é provocado pela ação humana e não acidental. Pode ser evitado”, afirma José Montal, diretor da Abramet. “A ABNT demonstrou sensibilidade e respeito à ciência, dando uma contribuição muito importante para a redução da violência no trânsito”, acrescentou.

Montal destaca que mais de 90% dos sinistros de trânsito registrados no Brasil têm como causa o fator humano. “Os dados mostram que não acontecem por acaso, por isso o termo acidente não pode ser usado. Nós conhecemos as causas e a maioria dos sinistros é passível de prevenção, como obedecer às normas de trânsito e álcool zero para uma dirigibilidade segura, explica, reiterando posicionamento da Abramet pela importância da prevenção e maior conscientização do condutor.

Lembrando que a medicina do tráfego foi criada para produzir conhecimento científico e orientar a formulação de políticas públicas para reduzir a violência e letalidade do trânsito, o diretor destaca a importância de reconhecer que o sinistro de trânsito pode ser evitado e traduzir isso nas normas e legislação em vigor. Esse entendimento é estratégico na atuação e produção científica da Abramet, que tem assento na Comissão de Estudo de Pesquisa de Transporte e Tráfego da ABNT. “O Brasil só avançará para um trânsito mais seguro quando pudermos melhorar nos campos da

saúde e da educação, fiscalização com diminuição da impunidade, e conscientização permanente”.

O trânsito é um dos principais fatores de morte não natural no Brasil. Além do alto número de óbitos, os sinistros também causam sequelas que retiram a saúde e a qualidade de vida de milhares de pessoas todos os anos no País. Apontado como um dos mais violentos do mundo, o trânsito brasileiro compõe um quadro permanente de epidemia, com mortes diárias e alto custo para o sistema de saúde público e privado, conforme mostram alguns números.

De 2009 a 2019, estatísticas do Ministério da Saúde registraram 1.636.878 vítimas do tráfego com ferimentos graves. Em 2017, 35,3 mil pessoas morreram em decorrência de sinistros de transporte terrestre. Mapeamento realizado pela Abramet revela que internações e outros procedimentos médicos realizados com vítimas nos serviços da rede pública de saúde custaram cerca de R\$ 3 bilhões na última década. //





STF SE PREPARA PARA NOVA SESSÃO DE JULGAMENTO DA LEI SECA

Abramet atua como auxiliar do tribunal, levando subsídios técnicos e científicos para a tomada de decisão pelos ministros

O Supremo Tribunal Federal (STF) adiou a apreciação da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) 4.103/2008, que discute a validade da Lei 11.705/2008, a chamada Lei Seca. Retirado da pauta em fevereiro passado, não há previsão de data para a discussão do mérito desse processo, cujo relator é o presidente da corte, ministro Luis Fux. Ação impetrada há mais de 12 anos pela Associação Brasileira de Restaurantes e Empresas de Entretenimento (Abrasel), essa ADIN busca extinguir um dos mais importantes mecanismos para tornar menos violento o trânsito brasileiro.

“Nós seguimos acompanhando esse tema, que é tão importante para a preservação da vida no trânsito”, informa a coordenadora do Departamento Jurídico da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), Priscila Calado Correa Netto. “Esse julgamento é decisivo e terá impacto

direto sobre o esforço que o País tem feito para prevenção ao sinistro de trânsito, para a redução de mortes e sequelas”, acrescenta.

Defensora histórica da proibição da ingestão de bebidas alcoólicas antes de dirigir – assim como de quaisquer outras substâncias com efeito similar – e colaboradora na formulação da Lei Seca, a Abramet atua como *Amicus Curiae* – profissional ou instituição que apresenta dados e outros subsídios técnicos aos tribunais, com vistas a amparar as melhores decisões em temas relevantes e de grande impacto para a sociedade – e espera que a vigência da lei seja ratificada pela maioria dos ministros do Supremo.

Segundo a advogada, a Abramet acompanha o processo desde o início e já entregou ao STF documento em que demonstra porque a Lei Seca é essencial para o bem-estar e segurança da população. “Temos esperança na sensibili-

dade e espírito público dos ministros, que têm atuado com coerência e cuidado em diversas decisões. Não vemos sinal de que o STF vá extinguir a Lei Seca”, acrescentou.

Direção segura – Na sua avaliação, a tendência é que o relator da matéria reafirme o entendimento consolidado em 2008: Luis Fux declarou-se convencido de que “é absolutamente impossível” combinar álcool com a direção de veículos. Naquele período, início da tramitação da ADIN, o STF realizou audiências públicas para discutir o assunto. Nas entrevistas que concedeu à imprensa, o ministro afirmou que “não há critério seguro de alcoolemia e o teste do bafômetro deve ser obrigatório”.

Tema estratégico, a ingestão de álcool por condutores é assunto da diretriz “Alcoolemia e direção veicular segura”, divulgada pela Abramet em 2008 – a entidade também preparou a nota técnica que levou à aprovação da Lei 12.760/12, que atualizou a primeira versão da Lei Seca, e o estudo que levou à publicação da Resolução nº 432 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), orientando os procedimentos adotados pelas autoridades de trânsito na fiscalização do consumo do álcool para garantir a sua aplicação.

“A Medicina do Tráfego é a única especialidade médica que se debruça sobre os sinistros de trânsito e que tem como missão salvar vidas no asfalto. Não existe direção segura sem álcool zero. O Brasil tem de decidir quantas mortes no trânsito está disposto a tolerar”, diz o Flavio Emir Adura, diretor científico da Abramet, reafirmando a preleção que fez na audiência pública de 2008 e que se mantém atual. “Esse cenário não mudou de lá para cá. Para os pais que perdem seus filhos no trânsito não tem analgesia. É preciso salvar a lei que salva vidas”, frisa.

Dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde, mostram redução superior a 14% do número de mortes por sinistros de trânsito associados ao consumo de álcool no Brasil: em 2008, quando a Lei Seca passou a vigorar, foram registrados 38.273 óbitos; em 2017, o registro havia caído para 32.615 casos.

A Lei Seca é considerada um dos mais importantes instrumentos brasileiros para reduzir a violência nas ruas e estradas do País, ao estabelecer penas severas para os motoristas flagrados alcoolizados. Um dos pontos mais importantes é a tolerância zero para alcoolemia do condutor de veículo automotor. 



O maior e mais moderno laboratório de Exames Toxicológicos de Larga Janela de Detecção do mundo.



Mais de 3 milhões de exames realizados nos últimos 5 anos, evitando milhares de acidentes e preservando vidas.



Certificações e acreditações nacionais e internacionais que conferem valor forense e força probante em todas as etapas do Exame. O único laboratório do Brasil com ISO 9001 que certifica a gestão íntegra da nossa Cadeia de Custódia.





NOVAS DIRETRIZES ORIENTAM O MÉDICO DO TRÁFEGO SOBRE TEMAS DE GRANDE IMPACTO PARA A SEGURANÇA DA POPULAÇÃO

Departamento científico mobiliza especialistas e traz orientações inéditas no Brasil para atender a temas do dia a dia do especialista

Coerente com o compromisso assumido pela nova diretoria, a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) já divulgou neste ano cinco novas diretrizes médicas, atualizando o conhecimento e trazendo orientação qualificada em torno de temas de grande relevância para a medicina do tráfego. Inéditas, adotadas pelo médico especialista, tais diretrizes terão como principal beneficiário a população.

Os novos procedimentos abordam o transporte de crianças em ambulâncias; o uso do celular ao volante; a doença renal crônica dialítica e direção veicular; o condutor com Transtorno do Espectro Autista (TEA); e esquizofrenia e direção veicular. Ao avaliar tais questões, a Abramet atende não apenas a missão de contribuir para a redução de sinistros, como também a necessidade de garantir mais segurança ao ato médico e aos usuários do trânsito.

“As diretrizes que estamos apresentando ampliam e atualizam o arcabouço técnico-científico que orienta nossos especialistas. Tratamos temas de grande relevância e muito presentes no dia a dia do médico do tráfego e dos diversos atores do sistema de trânsito”, comenta o Flavio Emir Adura, diretor científico da Abramet. Desde sua publicação, as diretrizes têm sido apresentadas e discutidas em eventos online organizados pela entidade, com a participação dos autores, para dirimir dúvidas. As **lives** podem ser acompanhadas e revistas nos perfis da Abramet nas redes sociais.

“Mobilizamos especialistas com grande experiência e conhecimento para pensar soluções e sinalizar as melhores práticas, à luz da realidade brasileira, dos mais avançados parâmetros internacionais e ao que acontece na rotina do especialista. Essas diretrizes certamente contribuirão para melhorar, ainda mais, o atendimento do médico do tráfego”, avalia Adura. Ele lembra que a produção de conhecimento científico é o grande legado da Abramet e um dos motivos da sua atuação.

Conheça nas páginas seguintes as novas diretrizes:

DIRETRIZ: CONDUÇÃO VEICULAR DE PORTADORES DE DOENÇA RENAL CRÔNICA DIALÍTICA

A Doença Renal Crônica (DRC) é uma enfermidade grave e progressiva, resultado da agressão renal por vários mecanismos patológicos diferentes, que acomete grande parte da população mundial. No Brasil, a incidência e a prevalência de DRC estão aumentando, o prognóstico permanece ruim e os custos do tratamento da doença são altíssimos: estimativas indicam um público de 130 mil pacientes, a um custo anual de R\$ 1,4 bilhão.

Atenta a esse cenário de crescente demanda epidemiológica, que tem gerado estudos e uma nova padronização científica, a Abramet publicou diretriz para atualizar orientações e procedimentos a serem adotados pelo médico do tráfego quando da avaliação de portadores de doença renal crônica (DRC) submetidos a tratamento hemodialítico. O documento foi preparado pelos especialistas Arilson de Souza Carvalho Junior e Alysson Coimbra de Souza Carvalho, ambos da federada Abramet de Minas Gerais, em parceria com o diretor científico da entidade, dr. Flávio Emir Adura.

O trabalho buscou identificar as complicações mais frequentes apresentadas na direção veicular após as sessões de hemodiálise, assim como demais assuntos pertinentes ao tráfego e a essa população, e enfatiza que a condução veicular após uma sessão de hemodiálise oferece sérios riscos à vida desses pacientes e da coletividade, necessitando, portanto, de uma ação ampla que envolva todos que estão diretamente ligados a essa situação.

Os sintomas mais frequentes por ocasião da direção veicular não são graves e são de rápida resolução, como náuseas, cefaleia e mialgia. Outros, também frequentes, porém, com maior gravidade, podem ocasionar riscos à vida do paciente e de terceiros, como: hipotensão arterial, hipoglicemia e câibras musculares. Destaca-se ainda a ocorrência de sintomas graves, como arritmias cardíacas, dor torácica e acidentes cerebrovasculares.

Apesar da relevância desta situação, segundo o documento, a maioria dos condutores portadores de DRC em tratamento hemodialítico relatam desconhecer esses riscos. A diretriz frisa, então, a importância da disseminação de orientações específicas direcionadas aos portadores de DRC. Além disso, é essencial o trabalho do médico de tráfego, “visto que o condutor portador de DRC em terapia renal substitutiva dialítica precisa ser muito bem avaliado e orientado quanto aos possíveis riscos inerentes à direção veicular previamente e após uma sessão de hemodiálise”.

A diretriz publicada pela Abramet aponta aspectos relevantes na avaliação do médico do tráfego:

Anamnese:

- Modalidade de tratamento;
- Tempo de tratamento;
- Peso corporal de euvolemia definido pelo
- Nefrologista assistente (peso seco)

Pacientes em hemodiálise:

- Frequência das sessões;
- Volume de líquidos retirados em cada sessão (UF total).

Pacientes em diálise peritoneal:

- Período de realização das trocas de bolsas: diurno ou noturno (trocas de bolsas realizadas durante o dia exigem maior tempo de permanência em domicílio);
- Volume de líquidos retirados ao longo das trocas diurnas ou noturnas (UF total);
- Acesso vascular obrigatoriamente de implante abdominal (Cateter de TENCKHOFF);
- A solicitação de relatório médico emitido pelo Nefrologista assistente é uma ferramenta adicional,
- apesar de não obrigatória, para a definição do resultado do exame de aptidão física e mental.



A diretriz traz em suas conclusões, a recomendação da suspensão temporária da direção veicular para pacientes que iniciaram o tratamento há menos de três meses, período em que é mais frequente “a apresentação de intercorrências clínicas e pela inabilidade para identificação e manejo desses sinais e sintomas adversos, com consequente interferência na capacidade de condução veicular.”

DIRETRIZ: TRANSPORTE DE CRIANÇAS EM AMBULÂNCIAS

Focada na segurança do transporte de crianças em todo tipo de deslocamento, a Abramet lançou diretriz estabelecendo paradigmas para aumentar a segurança no transporte do público infantil por ambulâncias. Inédito no Brasil, o documento tem como referência práticas internacionais para o socorro seguro de crianças, indicando os equipamentos e procedimentos mais adequados para o uso pelas equipes de resgate.

O esforço da entidade em reunir especialistas para agregar e contribuir com a evolução desse tema atende a relevância desta problemática no Brasil: a morte decorrente de ferimentos provocados pelos sinistros de trânsito, na faixa etária de 5 a 29 anos, é a primeira entre as ocorridas por causas definidas no mundo. Dados oficiais indicam que, no Brasil, milhares de crianças sofrem ferimentos ou morrem em sinistros de trânsito todos os anos.

Preparada pelos especialistas Antonio Edson Souza Meira Júnior, Carlos Alberto Guglielmi Eid, Flavio Emir Aduara, Helder Takeo Kogawa, José Heverardo da Costa Montal, Ricardo Guglielmi Eid e Ricardo Irajá Hegele, a nova diretriz tem como principal preocupação, garantir segurança à criança no interior da ambulância, minimizando o risco de eventuais lesões durante o transporte, com foco especial na cabeça, coluna e tronco. As orientações contemplam crianças saudáveis, doentes ou feridas, assim como o transporte de crianças acompanhadas por adultos, como bebês.

“A ambulância é um veículo com características específicas e questões complexas para a proteção dos ocupantes, que podem ser transportados em assentos tradicionais voltados para a frente, mas também laterais e outros invertidos, voltados para trás. Há, portanto, necessidade de legislação pertinente, baseada em evidências científicas, uma vez que as especificações técnicas dos dispositivos de retenção para crianças determinadas pela Resolução do Contran nº 277/2008 não se aplicam para esse tipo de veículo”, esclarece a diretriz.

Com o fim de proteger ao máximo a integridade física do público infantil, a Abramet indica como deve se dar o transporte e como devem ser usados os equipamentos de segurança, como o cinto de segurança, assentos conversíveis e outros. Tais orientações contemplam o conjunto de possibilidades mais frequentes de transporte:

- Criança que não está doente ou ferida (acompanhando um paciente).
- Criança doente ou ferida, cuja condição não requer monitoramento ou intervenção contínua ou intensiva.
- Criança doente ou ferida, cuja condição requer monitoramento ou intervenções médicas contínuas e/ou intensivas.
- Criança doente ou ferida cuja condição requer imobilização da coluna vertebral ou deitada.
- Transporte simultâneo de crianças com outras pessoas (recém-nascido com a mãe ou outros pacientes).

A diretriz também ilumina os parâmetros adequados para a conformação interna do veículo. “A experiência de segurança nos veículos automotores ainda não foi substancialmente incorporada às ambulâncias no Brasil, talvez devido à sua estrutura, fruto da transformação de um veículo originalmente destinado a outra finalidade sofrendo alterações estruturais e obtendo a certificação de

segurança exigida, mas sem manter os padrões originais”, alerta o documento.

Enfatizando que a evolução em relação à proteção dos ocupantes não acompanhou o desenvolvimento da medicina, em especial a medicina do tráfego, o documento sintetiza: “O cumprimento das recomendações desta diretriz, em todos os cenários que envolvem o transporte de crianças em ambulâncias terrestres, propiciará a redução da morbimortalidade de crianças nos deslocamentos necessários nesses veículos.

DIRETRIZ: HABILITAÇÃO DE CONDUTORES DENTRO DO ESPECTRO AUTISTA (TEA)

O Transtorno do Espectro Autista (TEA) é uma condição de saúde caracterizada por déficit na comunicação social e comportamental. Dados da Organização Mundial da Saúde (OMS) estimam que, em todo o mundo, uma em cada 160 crianças tenha o transtorno. No Brasil, ainda não há dados oficiais sobre o TEA – o governo federal autorizou a inclusão do mapeamento no Censo Demográfico em 2019 –, os dados são muito limitados, mas as projeções indicam uma população de cerca de 2 milhões de pessoas com o transtorno.

Atenta a esse público, que não tem impedimento legal para dirigir, a Abramet divulgou uma diretriz sobre a condução veicular para pessoas portadoras do Transtorno do Espectro Autista indicando critérios e cuidados, baseados nos mais recentes estudos científicos, a serem observados pelo especialista em medicina do tráfego para que a habilitação atenda o objetivo de garantir a segurança do motorista com TEA e das pessoas que compartilham as vias. O documento, de autoria dos especialistas Antonio Edson Souza Meira Júnior, Flavio Emir Adura, José Heverardo da Costa Montal, Juliana Guimarães e Ricardo Irajá Hegele, foi publicado em dezembro de 2020.

“São muitos subtipos do transtorno, tão abrangente que se usa o termo “espectro”, considerando os vários níveis de comprometimento possíveis”, detalha o documento. A diretriz destaca estudos que registram dificuldades no desenvolvimento das habilidades necessárias em parte desses indivíduos. Entretanto, pesquisa publicada em 2012, no *Journal of Developmental & Behavioral Pediatrics*, concluiu que a frequência de sinistros e multas para as pessoas habilitadas com diagnóstico de TEA era menor do que na população em geral.

Nesse sentido, a Abramet destaca que não há vedação a habilitação de pessoas com TEA no país. Porém, alguns distúrbios associados ao espectro podem ter impacto direto sobre o ato de dirigir. Por isso, a entidade recomenda ao médico do tráfego atenção a eventuais indícios do TEA, cuja declaração é obrigatória pelo candidato à obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

A diretriz recomenda ao especialista solicitar avaliação do candidato por neurologista ou psiquiatra, a fim de avaliar suas condições e registrar, em laudo, o diagnóstico da doença. “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 tanto a tomada de decisões, como o processamento de informações e a atenção e demonstrar dificuldades para lidar com as multitarefas necessárias para a realização de uma direção veicular segura”, informa a diretriz.

Além disso, 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 o transtorno. “O TEA pode afetar a tomada de decisões, processamento de informações e a atenção em vários graus. Essas três habilidades são vitais para uma direção



segura, mas por outro lado, pessoas com transtorno do espectro do autista podem ter características que promovem um comportamento de direção seguro. Dado que o autismo 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 do tráfego", alerta.

DIRETRIZ: USO DE CELULAR NA DIREÇÃO

Digitar uma mensagem de texto enquanto conduz um veículo à 80 km/h equivale a dirigir com os olhos vendados por um percurso de até 100 metros. Esta é uma das conclusões da diretriz "Riscos do uso do telefone celular na condução de veículos automotores", documento inédito no Brasil e que traz um panorama atualizado sobre a chamada Falha de Atenção ao Conduzir (FAC), qualificação técnica para o desvio da atenção do motorista que, entre outros fatores, inclui o uso do telefone.

Atualmente o Brasil acumula uma frota superior a 100 milhões de veículos e mais de 238,5 milhões de aparelhos de telefone celular ativos. "Os graves riscos da combinação desses dois equipamentos ganharam relevância para as ações de preservação da vida no trânsito e acenderam um sinal de alerta na Abramet", destaca Flavio Emir Adura, diretor científico da Abramet, responsável por liderar o grupo de especialistas que estudou o assunto: Antonio Meira Júnior; José HHeverardo Montal; Ricardo Irajá Hegele; Lilian Kondo; Lucila Bizari Fernandes do Prado; Aly Said Yassine; e Aquilla dos Anjos Couto.

"O ato de digitar uma mensagem de texto, faz com que o veículo seja conduzido por diversos metros sem o olhar atento do condutor que chega a ficar, em média, 4,5 segundos sem prestar atenção na via e, dependendo da velocidade, poderá percorrer até 100 metros absolutamente desatento, tempo e distância suficientes para atropelar pedestres, ciclistas e colidir com outros veículos", pontuam os especialistas.

Preparada com o objetivo de avaliar os riscos da condução veicular falando ou escrevendo ao celular e para propor medidas que reduzam os sinistros de trânsito provocados pela utilização simultânea desses dispositivos, a diretriz destinada ao médico do tráfego compila dados e conclusões de estudos nacionais e internacionais que in-

teressam a toda a comunidade médica, ao poder público e à sociedade em geral.

Pesquisas mapeadas na diretriz da entidade indicam que cerca de um terço dos motoristas dirigem distraídos, interagindo com os outros ocupantes do veículo, conversando no telefone celular ou enviando mensagens de texto, entre outros fatores de desatenção. "O telefone celular é o responsável por quase 50% das atividades que resultam em Falha de Atenção ao Conduzir", quantifica a diretriz.

O uso do celular ao volante provoca ainda distúrbios operacionais, com impacto sobre a mobilidade e o campo visual do motorista, assim como psicológicos e cognitivos com impacto significativo sobre a condução veicular. "Motoristas, distraídos pelas conversas telefônicas reagem de forma insegura, reduzem a velocidade inesperadamente, têm dificuldade em manter o posicionamento na via, com tempo de reação para frenagem aumentado", exemplificam os médicos do tráfego.

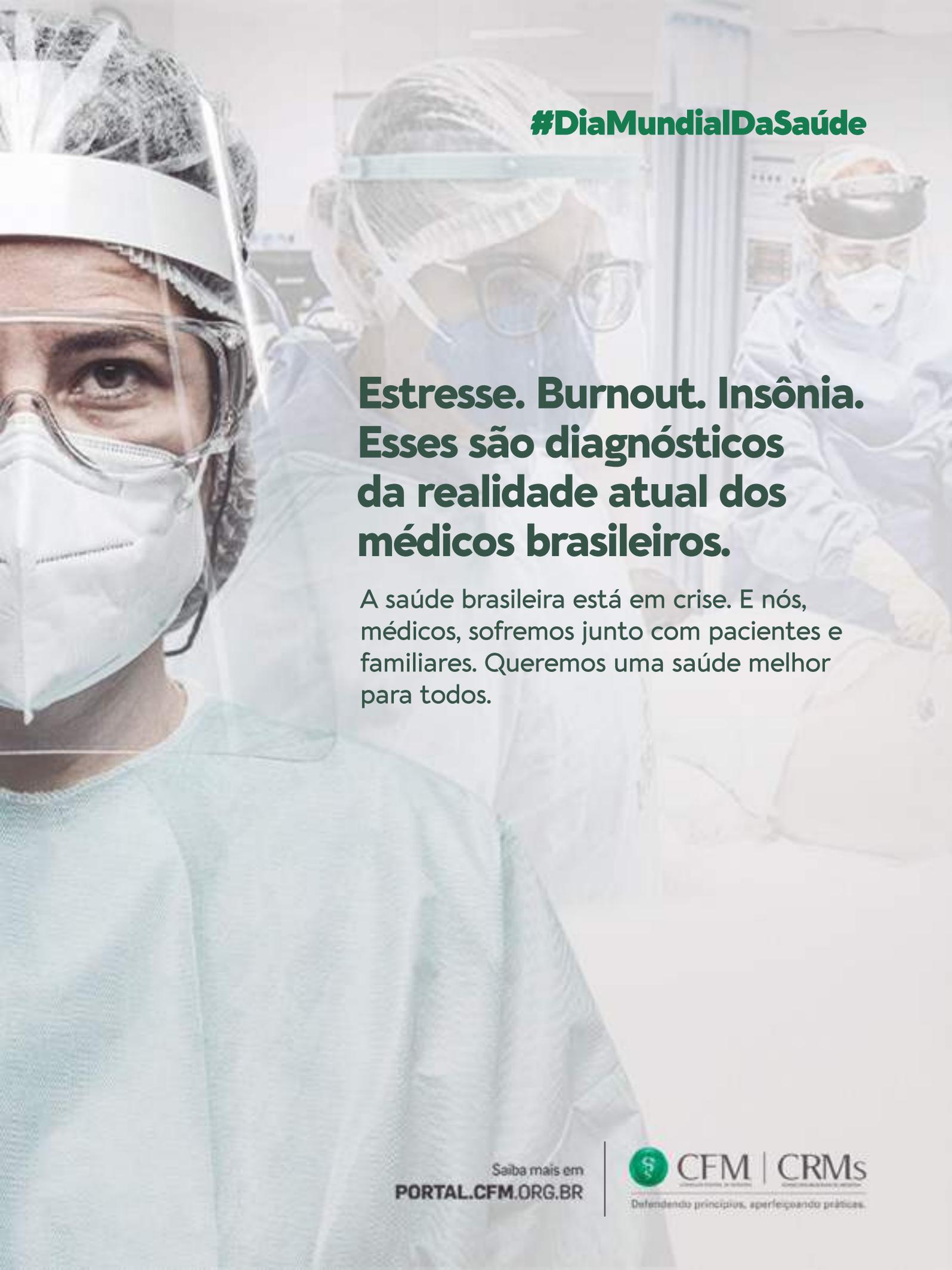
Eles explicam, ainda, que uma conversa no telefone celular mantém atividade mental direcionada à chamada mesmo após o término da ligação, permanecendo o risco de sinistro de trânsito em média de três segundos após o envio de uma mensagem de texto. "Se o veículo estiver em velocidade média de 100km/h, percorrerá mais de 90 metros sob o efeito pós chamada", acrescenta.

O documento percorre a incidência da FAC por faixa etária e gênero e apresenta dados de estudos e pesquisas no Brasil e no exterior. A diretriz preparada pela Abramet sinaliza medidas a serem adotadas para reverter esse cenário e estimular uma nova conduta do condutor, com o objetivo de reduzir o número de sinistros e preservar a vida no trânsito, entre elas:

Adoção de iniciativas educacionais combinadas com medidas de conscientização, pois resultam em declínio do número de motoristas que enviam mensagens de texto.

Criação de novos aplicativos e configurações do smart-phone foram criados como "Modo Driver", semelhante à "Modo Avião", tentando restringir o uso do telefone celular enquanto o veículo está em movimento.

Bloquear o uso do celular é uma medida eficaz na redução da frequência de ligação e envio de mensagens por motoristas jovens, todavia o sistema se torna ineficaz devido a resistência dos motoristas. //



#DiaMundialDaSaúde

**Estresse. Burnout. Insônia.
Esses são diagnósticos
da realidade atual dos
médicos brasileiros.**

A saúde brasileira está em crise. E nós, médicos, sofremos junto com pacientes e familiares. Queremos uma saúde melhor para todos.

Saiba mais em
PORTAL.CFM.ORG.BR

 **CFM | CRMs**
Defendendo princípios, aperfeiçoando práticas.



COVID-19

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

O mundo se une contra um inimigo comum e vive um dos piores momentos dos últimos 100 anos. A ciência acelera e as *fake news* ocupam papel relevante na desinformação, distorcendo o comportamento humano. Muitos formadores de opinião estão despreparados e falam sem base científica. Muitos aproveitam o momento para obter fama fácil com orientações absurdas, mas que agradam grande parte dos internautas. Os políticos buscam tirar proveito pessoal da situação. A comunicação oficial é um desastre entre o desastre.

A Abramet tudo acompanha e com muito profissionalismo tem feito sua parte. *Lives* com orientações, debates com secretários de saúde, entrevistas na mídia e um robusto acompanhamento no andamento dos números da pandemia. Analisa e os divulga semanalmente através de gráficos de fácil compreensão, elabora *ranking* sobre vacinação, taxas de mortes entre países e cidades brasileiras e muito mais.

Navegar é Preciso, com tristeza, quer aqui compartilhar tudo isso com o propósito de auxiliar no ajuste de comportamentos e, assim, reduzir a propagação do vírus.

COMISSÃO DE ESTUDOS EPIDEMIOLÓGICOS PARA ENFRENTAMENTO DA COVID-19 DA ABRAMET

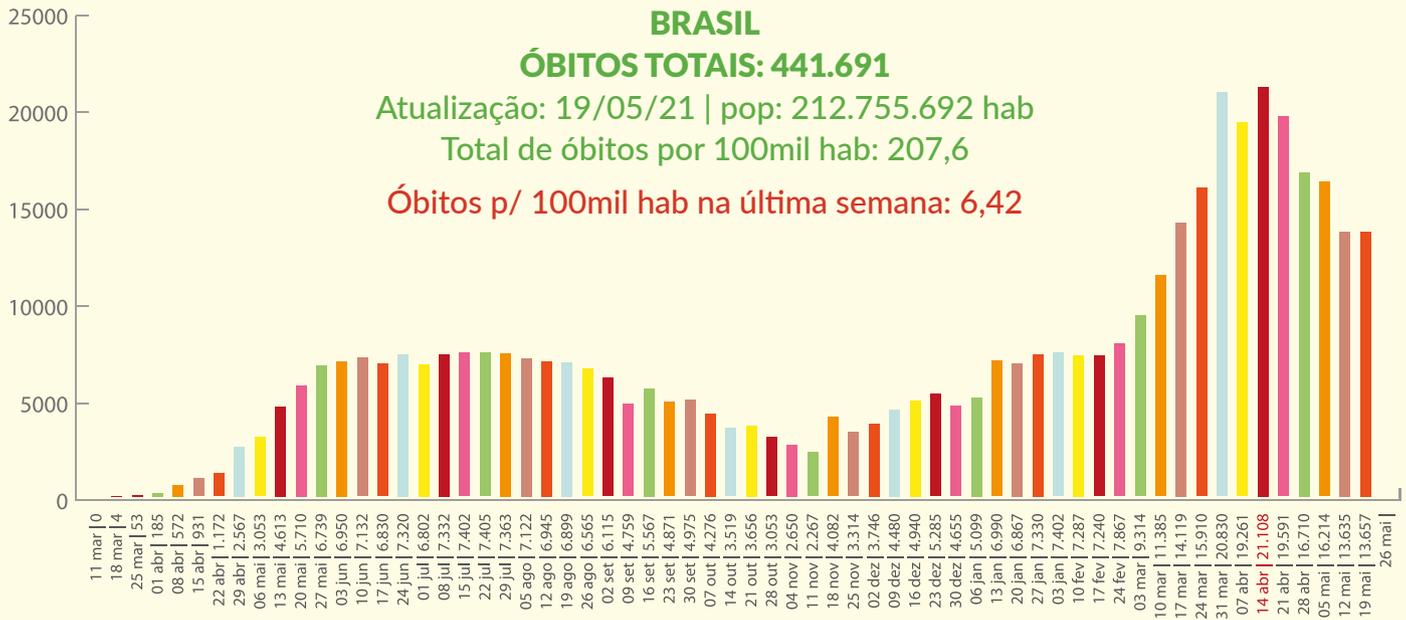
- <https://www.facebook.com/carlosalbertoguglielmi.eid/>

Desde o início da pandemia, a Abramet criou uma comissão encarregada de acompanhar, analisar e divulgar informações sobre a pandemia. Lastreada apenas em informações científicas e oficiais, o grupo passou a divulgar no Facebook sua produção. Foram selecionadas cidades, estados e países que, por algum motivo específico, pudessem servir de referência para análises da situação.

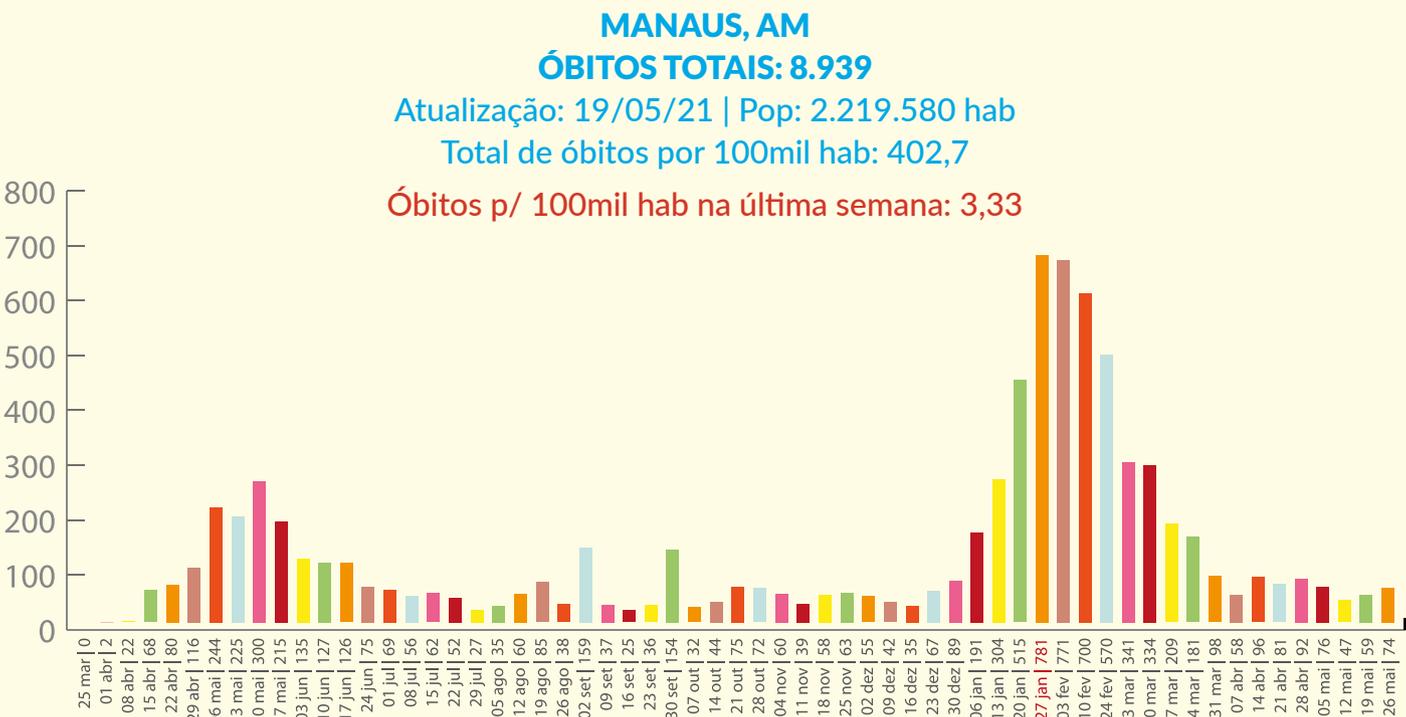
Vivemos a fase pré e, agora, pós início das vacinas que são várias, diferentes, com eficácia variável e tempo de duração da imunidade ainda desconhecido. As verdades são voláteis e as análises, mesmo as mais cuidadosas, não representam uma verdade absoluta.

Semanalmente publicamos gráficos sobre o Brasil e países como Israel, Portugal, diversos outros da Europa, Estados Unidos, Argentina, Chile, Peru e muitas cidades brasileiras com foco, mas não exclusivo, nas do Estado de São Paulo. Nas análises, o número de mortes são o foco,

ÓBITOS NOTIFICADOS POR COVID-19 POR SEMANA



Realização: Comissão de Estudos Epidemiológicos para Enfrentamento da COVID-19 da Abramet-Associação Brasileira de Medicina de Tráfego; Coordenador: Carlos A. G. Eid, Médico, CREMESP 24.539
 (imprensa@abramet.org.br, <https://www.facebook.com.br/carlosalbertoguglielmi.eid/>)



Realização: Comissão de Estudos Epidemiológicos para Enfrentamento da COVID-19 da Abramet-Associação Brasileira de Medicina de Tráfego; Coordenador: Carlos A. G. Eid, Médico, CREMESP 24.539
 (imprensa@abramet.org.br, <https://www.facebook.com.br/carlosalbertoguglielmi.eid/>)

em função da confiabilidade e consistência dos dados de mortalidade divulgados. São gráficos simples, de fácil e rápida compreensão, mesmo para público leigo. A divulgação da Comissão é feita pelo Facebook no endereço indicado acima.

Também acompanhamos Serrana, cidade do Estado de SP que é objeto de estudo do Instituto Butantan e já vacinou, até abril deste ano, cerca de 65% da população. Estamos atentos, ainda, à Indonésia que está vacinando primeiro a população produtiva, dos 18 aos 59 anos.

BASES NACIONAIS DE ÓBITOS

- <https://covid.saude.gov.br/>
- <https://www.seade.gov.br/coronavirus/>

Utilizamos as bases oficiais acima do Brasil e do Estado de São Paulo. São de fácil consulta e construção de gráficos em série histórica (retroativos), coisa rara nas outras bases estaduais. As bases municipais apresentam diferença da federal. Claro que existe um tempo que observamos de três a cinco dias para um óbito ser notificado. Entretanto, algumas cidades apresentam os óbitos em seus sites com números muito diferentes da base federal, que é alimentada pelas próprias unidades hospitalares. Ora para mais, ora para menos e, em muitos casos, temos que abandoná-los, pois os gráficos perdem a confiabilidade que prezamos.

BASE INTERNACIONAL DE ÓBITOS

- <https://www.worldometers.info/coronavirus/>

É um dos melhores sites para se acompanhar a pandemia pelo mundo. Atualizada diariamente, também exibe a série histórica dos casos e óbitos por país, o que nos permite, a qualquer tempo, montarmos gráficos de 219 países e territórios desde o início da pandemia. Disponibiliza diversos rankings que, com apenas um toque, nos permite montar uma lista, incluindo taxas de óbitos, população e etc.

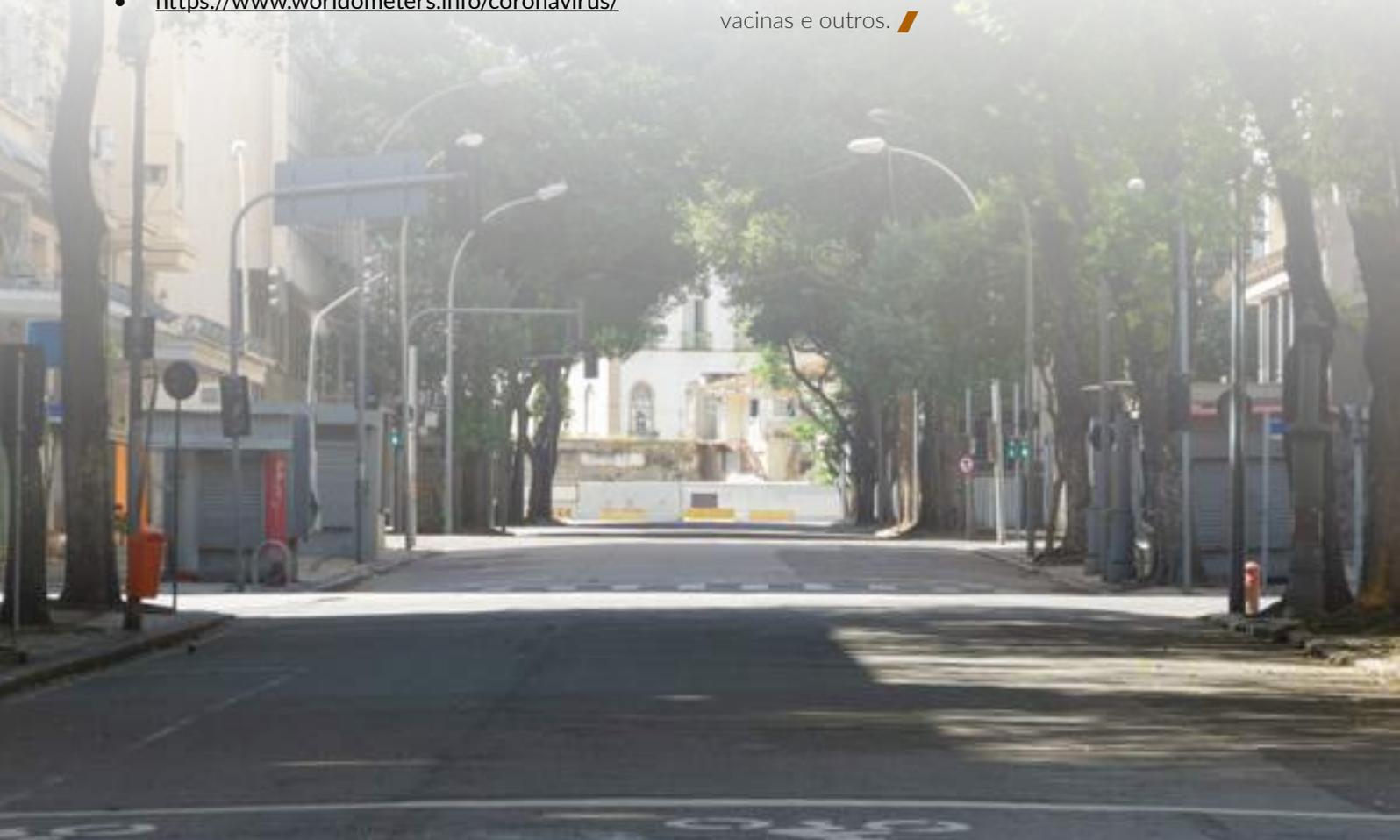
Worldmeter é uma organização não governamental independente e foi apontada como o melhor website de referência pela ALA-American Library Association. A ALA foi fundada em 1876 nos Estados Unidos e é a mais antiga associação do gênero no mundo.

BASES DE DADOS SOBRE VACINAÇÃO

- <https://coronavirus.jhu.edu/vaccines/international>
- <https://ourworldindata.org/covid-vaccinations>
- <https://localizasus.saude.gov.br/>

Alguns sites são administrados por instituições robustas e neles podemos confiar.

O primeiro é o **Johns Hopkins Coronavirus Resource Center** da **Johns Hopkins University & Medicine**, dos Estados Unidos. O segundo acima, sediado no Reino Unido, é um projeto da **Global Change Data Lab** organização não governamental, cuja base científica decorre da parceria com a **University of Oxford**. O terceiro é do Ministério da Saúde do Brasil. No <https://localizasus.saude.gov.br> entre em "**Vacinômetro SUS. Somos uma só nação.**" e veja os dados sobre vacinas e outros. //





QUASE UM TERÇO DOS CONDUTORES TEM ALGUM PROBLEMA DE VISÃO QUE IMPÕEM RESTRIÇÕES NA CNH

Diretriz da Abramet orienta a avaliação clínica desses candidatos, estabelecendo os procedimentos a serem observados durante a realização do EAFM

A saúde do condutor tem impacto direto e importante sobre sua habilidade e condições para dirigir e deve ser observada na concessão ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Paradigma consolidado em todo o conhecimento científico produzido e disseminado pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), essa constatação teve nova comprovação: estudo realizado pelo Conselho Brasileiro de Oftalmologia (CBO), com o apoio técnico da 360º Comunicação Integrada, mostra que cerca de um terço dos condutores habilitados no Brasil tem alguma anotação na carteira, associada à distúrbios de saúde: são 20,7 milhões de motoristas e motociclistas.

“Esse é um alerta de grande relevância, que demonstra a importância do Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM)”, avalia Flavio Adura, diretor científico da Abramet. “Estudos como esse não apenas corroboram o que temos defendido

ao longo dos anos, mas, principalmente, renovam o entendimento de que aplicação cuidadosa do exame é mecanismo essencial para proteger a vida das pessoas e prevenir o sinistro”, acrescenta.

Usando dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o estudo registra que o número de CNHs emitidas no Brasil, em que constam a exigência do uso de lentes de contato ou óculos, por exemplo, aumentou 44% entre 2014 e 2020. A análise demonstra que, em números absolutos, São Paulo é o estado que habilitou o maior contingente de motoristas com problemas visuais, com mais de 6,7 milhões de pessoas.

Lentes de correção – Em segundo e terceiro lugares estão, respectivamente, Minas Gerais, com 1,9 milhão de condutores, e Rio de Janeiro, com 1,8 milhão. Roraima tem o menor número de condutores com restrição: pouco mais de 33 mil.

Região / UF	Total de CNHs	CNHs com restrição visual*	CNHs com restrição visual / Total de condutores (%)
Distrito Federal	1.641.260	461.111	28%
Goiás	2.668.881	632.650	24%
Mato Grosso do Sul	1.151.931	318.469	28%
Mato Grosso	1.360.845	300.999	22%
Centro-oeste	6.822.917	1.713.229	25%
Alagoas	576.438	173.163	30%
Bahia	2.877.087	851.708	30%
Ceará	2.133.263	648.868	30%
Maranhão	887.829	205.133	23%
Paraíba	842.114	299.232	36%
Pernambuco	2.139.228	628.234	29%
Piauí	582.078	161.700	28%
Rio Grande do Norte	818.803	311.884	38%
Sergipe	538.166	131.654	24%
Nordeste	11.395.006	3.411.576	30%
Acre	245.062	42.337	17%
Amazonas	670.705	194.984	29%
Amapá	163.459	35.881	22%
Pará	1.410.642	345.531	24%
Rondônia	709.280	138.425	20%
Roraima	152.387	33.397	22%
Tocantins	490.540	94.647	19%
Norte	3.842.075	885.202	23%
Espírito Santo	1.526.142	343.929	23%
Minas Gerais	7.413.936	1.953.249	26%
Rio de Janeiro	5.807.710	1.806.576	31%
São Paulo	23.063.950	6.770.116	29%
Sudeste	37.811.738	10.873.870	29%
Paraná	5.324.172	1.427.649	27%
Rio Grande do Sul	5.148.191	1.441.704	28%
Santa Catarina	4.015.071	1.008.071	25%
Sul	14.487.434	3.877.424	27%
BRASIL	74.359.170	20.761.301	28%

Fonte: Denatran, 2020.

Para o vice-presidente do CBO, Cristiano Caixeta Umbelino, o aumento dos índices de pessoas com problemas visuais no trânsito está relacionado à combinação de fatores como o envelhecimento da população brasileira e a ampliação do acesso ao atendimento oftalmológico.

“É um contexto amplo. A expectativa de vida aumentou consideravelmente nas últimas décadas. Nesse sentido, é natural que o envelhecimento dos olhos seja acompanhado do surgimento de problemas de vista. Há ainda outras causas externas, como a popularização das mídias digitais. Hoje, a sociedade está imersa em novos hábitos, que sobrecarregam a visão, como a exposição diária dos olhos e por longos períodos a telas”, pondera

O estudo divulgado pela entidade também aponta quais anotações aparecem com maior frequência na CNH dos motoristas brasileiros. Na primeira colocação está a necessidade do uso de lentes corretivas (restrição de código A), com mais de 20 milhões de condutores que não podem dirigir ou pilotar se não estiverem fazendo uso de óculos ou lentes de contato.

Em segundo lugar, com mais de 332 mil casos, constam as restrições associadas à visão monocular (código Z), hoje excluída da Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que trata das restrições médicas. Em terceiro lugar, com aproximadamente 102 mil casos, estão os motoristas impedidos de dirigir após o pôr-do-sol (código U).

Atendimento preventivo – Considerando-se as restrições obrigatórias para a condução de veículos adaptados por pessoas com deficiência, a de maior frequência, com mais de 492 mil casos, é a que obriga os motoristas a dirigir veículos com transmissão automática (código D). Em seguida aparecem as anotações de obrigatoriedade do uso de veículo com direção hidráulica (código F): são 408 mil casos em todo o País.

A inclusão das anotações na CNH é feita pelo médico do trânsito, ao final da avaliação prévia exigida para a concessão ou renovação da habilitação. No exame, o especialista analisa as condições do candidato de conduzir um veículo sem oferecer perigo para outros motoristas, passageiros e pedestres.

São analisadas a acuidade visual, o campo de visão, a capacidade do candidato de enxergar à noite e reagir pron-

tamente – com resposta rápida e segura ao ofuscamento provocado pelos faróis dos demais veículos; e a capacidade de reconhecer as luzes e sua posição dos semáforos.

“Quando identifica a existência ou sintoma de deficiência de visão, o médico especialista orienta o candidato a condutor a buscar uma avaliação especializada, de um médico oftalmologista, para que seja feito o diagnóstico e prescrição do tratamento”, explica o diretor científico da Abramet. “No resultado do exame, o médico do trânsito poderá considerar o candidato apto, apto com restrições, inapto temporário ou inapto completa Adura.

A saúde dos olhos é um fator relevante para a segurança do trânsito no Brasil. Dados oficiais da Polícia Rodoviária Federal (PRF) demonstram que doenças da visão foram motivo de pelo menos 1.659 sinistros de trânsito registrados em rodovias federais entre 2016 e 2019. Conforme avaliam especialistas da área, se levado em conta sinistros verificados em pistas, ruas e avenidas dos centros urbanos, certamente o número seria ainda maior.

Diretriz específica – Além das restrições relacionadas à saúde visual, existem ainda outras limitações passíveis de anotação na CNH. A resolução 425/2012 do Contran, que dispõe sobre a realização do exame de aptidão física e mental para condutores e candidatos a condutores e veículos automotores, prevê a indicação de eventual restrição médica do motorista e a solução indicada para a direção segura, incluídas adaptações dos veículos para serem conduzidos por pessoas com deficiência.

Em 2018, a Abramet publicou diretriz específica para a avaliação clínica desses candidatos, estabelecendo os procedimentos a serem observados pelo médico do trânsito durante a realização do EAFM. O protocolo apresenta critérios para qualificar o exame, indicando os passos da avaliação clínica inicial e os casos que devem ser apreciados por junta médica e durante a prova prática de direção. Para cada alternativa, a entidade sinaliza os procedimentos a serem adotados pelo médico especialista. A diretriz também apresenta um conjunto de casos especiais, apontando doenças e outros distúrbios que possam impactar a capacidade de dirigir como a presença de próteses, tumores cerebrais, distrofias etc. //



A MOTOCICLETA
NO BRASIL DO
SÉCULO XXI

Este artigo é uma contribuição qualificada e inestimável, não apenas ao médico do tráfego, mas à sociedade brasileira como um todo. Só poderemos enfrentar os graves riscos desses veículos, conhecendo em profundidade seus efeitos. A motocicleta ganhou relevância no trânsito brasileiro e precisamos estar sempre atualizados sobre esse tema.

Nas próximas páginas, apresentamos alguns dos resultados da mais recente pesquisa encomendada pela Abramet sobre o assunto. No artigo original, disponível na íntegra no site da Abramet, os pesquisadores doutores Maria Helena Prado de Mello Jorge, Áquila dos Anjos Couto e Pedro Manoel dos Santos mapeiam o comportamento desse grupo de veículos e defendem ações destinadas à maior conscientização de autoridades e usuários.



*Flavio Emir Adura,
diretor científico da Abramet*



ALERTA VERMELHO PARA O AUMENTO DE SINISTROS COM MOTOCICLETAS

Impulsionada pelo preço módico e baixo custo de manutenção, a motocicleta assumiu protagonismo no trânsito brasileiro: presença maciça nas vias em todo o País, esse veículo também ganhou participação relevante nos indicadores de sinistros, exigindo a formulação de ações educativas e abordagens que estimulem maior conscientização da população, com vistas a fortalecer o esforço de preservação da vida no trânsito.

Para contribuir nessa discussão, a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) mobilizou um grupo de especialistas renomados e publica o artigo inédito *“A motocicleta no Brasil do século XXI”*, com um panorama sobre a presença da motocicleta e indicadores de sinistros a ela associados no País.

Dados oficiais indicam que o número de motociclistas cresceu 54,3% entre 2009 e 2019 no Brasil: 33.024.249 milhões de brasileiros estão habilitados na categoria A, ou combinando as categorias AB, AC, AD e AE, o equivalente a 44,7% do total de portadores de Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Essa expansão alcança também a presença de motocicletas nas vias brasileiras: a frota de motocicletas quase dobrou nesse período, saindo de 15 milhões de unidades em 2009 para mais de 28 milhões dez anos depois.

O documento analisa ainda a morbimortalidade de ocupantes de motocicleta, pedestres e ciclistas atropelados por este tipo de veículo no Brasil, de 2000 a 2019. O artigo

também busca iluminar o panorama desse tema em cada unidade da federação.

Para a análise, os especialistas avaliaram toda a categoria motocicleta, que inclui não apenas a moto, como também as motonetas, os triciclos e quadriciclos motorizados, o sidecar (dispositivo de uma única roda preso a um lado da motocicleta, resultando em um veículo de três rodas) e os ciclomotores. Tais veículos carregam semelhança nos riscos de sinistros a que seus usuários estão expostos.

“O trabalho mostra com detalhes quais as áreas são mais vulneráveis, quem são as vítimas e os tipos de sinistros mais comuns. Fornecendo, portanto, elementos para que os gestores das áreas da segurança viária e da saúde possam investir na sua prevenção”, comenta Maria Helena Prado de Mello Jorge.

O artigo ressalta que a relevância do tema é evidenciada pelos esforços que vêm sendo empreendidos nos últimos anos pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e pela Organização das Nações Unidas (ONU), inclusive, com o plano Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020). “Estudos mostram queda nas taxas de sinistros de trânsito de todos os tipos, com exceção daqueles envolvendo motociclistas. Sentimos, então, que era chegada a hora de focar nesse problema em todo o país”, explica a especialista.

PANORAMA NACIONAL

Os dados evidenciam a gravidade e complexidade desta questão no País, com altas taxas de mortalidade em sinis-





tros com motocicletas, em oposição à queda nos de trânsito em geral; elevados números, sem sinais de declínio, de internações hospitalares de vítimas deste tipo de sinistro; aumento contínuo da frota deste tipo de veículo; e heterogeneidade na distribuição das taxas de mortalidade e de internação entre as regiões do Brasil.

O levantamento investiga os dados oficiais do País, atualizados em 2019, relativos: à frota, à mortalidade e às internações hospitalares, além de atendimentos em serviços de emergência. São analisadas, ainda, as lesões segundo segmento corpóreo afetado, promovendo uma estimativa das sequelas, importante aspecto no que tange ao estudo dos sinistros.

Os dados que baseiam a pesquisa são provenientes dos sistemas oficiais de informação do Ministério da Saúde: Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM/MS) e Sistema de Informações Hospitalares do Sistema Único de Saúde (SIH/SUS). Os números relacionados às mortes por sinistros de motocicletas evidenciam a amplitude desta problemática. Nos primeiros anos deste século, correspondiam a aproximadamente 10% do total de sinistros de trânsito. E, em 2017, representaram cerca de 35%.

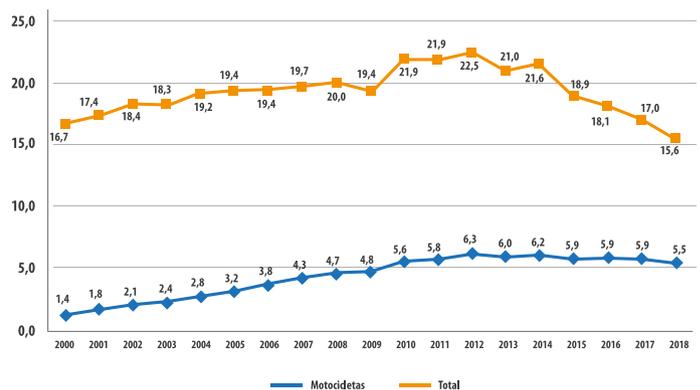
PERFIL DAS VÍTIMAS

Neste trabalho, são apresentados os dados de mortalidade por sinistros de trânsito quando a vítima é motociclista, relacionados ao Brasil, regiões e unidades da federação, de 2000 a 2018. No material, destaca-se o ano de 2011, que é tido “como parâmetro para analisar os possíveis de-

clínios e ascensões de seus valores, tendo em vista o Brasil participar do acordo internacional que considera esse ano como limite inferior da chamada Década de Ações visando à Segurança Viária”.

O artigo compara as taxas de mortalidade de motociclistas com o total de vítimas fatais de sinistros de trânsito (figura abaixo). Pode-se verificar que, enquanto as primeiras têm elevação, aquelas que correspondem ao total de vítimas, após aumento até 2012, apresentam-se em declínio, chegando em 2017 a 17 por cem mil habitantes.

Taxas de mortalidade por sinistro de trânsito para todos os tipos de vítimas e taxas de mortalidade de motociclistas*, Brasil - 2000 a 2018



*Por cem mil habitantes

Fonte: SIM/MS (dados brutos)



Um dos pesquisadores responsáveis pela pesquisa, dr. Áquila dos Anjos Couto, enfatiza a mudança no perfil das vítimas, nos últimos anos, com o predomínio dos usuários de motocicleta. Segundo ele, o artigo tem a proposta de fortalecer a missão da Abramet em relação à preservação da vida e à mitigação do sofrimento no trânsito. “No âmbito social, é estimado que a cada paciente hospitalizado, oriundo de sinistralidade de trânsito, no mínimo quatro pessoas próximas são diretamente impactadas: acompanhante de internação, suporte familiar, auxílio financeiro, custeio de medicamentos, período de reabilitação e possível reorganização dos hábitos cotidianos para sequelas permanentes”, detalha.

Quanto à distribuição dos óbitos de motociclistas por sexo, a pesquisa revelou preponderância do sexo masculino (88,7%), com taxa de 10,6 por cem mil habitantes. No sexo feminino, a mortalidade proporcional foi de 11,3%, com taxa igual a 1,3 por cem mil mulheres, evidenciando o maior risco a que os homens estão sujeitos.

DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA

A distribuição das ocorrências segundo idades, de acordo com o levantamento, mostra o predomínio do grupo de adultos jovens (20 a 39 anos), que correspondeu a mais da metade do total de óbitos (3.699 na faixa 20 a 29 anos e 2.766 mortes entre 30 e 39 anos, totalizando 56,3%).

Considerando a distribuição pelas regiões do País, constata-se que as taxas mais elevadas de mortalidade estão nas regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, respectiva-

mente com 8,1, 8,4 e 7,7 óbitos de motociclistas para cada cem habitantes. O Ministério da Saúde chama a atenção para o fato de que as taxas de maior mortalidade de moto ocorrerem nos estados de menor renda. Uma possível explicação é que nesses locais há menos fiscalização quanto à velocidade, uso de equipamentos de segurança e maior número de pessoas dirigindo sem habilitação.

Os resultados do levantamento mostram que os esforços despendidos no Brasil para diminuir as taxas de morbimortalidade por sinistros de trânsito começam a apresentar seus efeitos, visto que o número de vítimas fatais dá sinais de declínio desde 2015. O artigo ressalta que o Ministério da Saúde avalia haver evidências de que a implantação de leis mais rígidas, como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a chamada Lei Seca, pode ter sido um dos fatores responsáveis pela redução significativa da mortalidade medida para todos os tipos de vítimas.

Entretanto, essa repercussão positiva não é notada nos casos em que a vítima é motociclista (condutor ou passageiro). Para mudar este cenário, os pesquisadores afirmam que a prevenção é o principal caminho. “Precisamos aplicar isso desde a prevenção primária, para evitar que os sinistros ocorram; passando pela secundária, fornecendo meios para que as vítimas possam ser bem assistidas; até a prevenção terciária, que objetiva a recuperação/reabilitação das pessoas com sequelas, para que elas possam retornar às suas vidas”, explica dr. Pedro Manoel dos Santos, um dos pesquisadores responsáveis pelo artigo.

RISCO INVISÍVEL

Em relação às vítimas fatais, os números são crescentes até 2012, e até 2017 se mantiveram estáveis em altas taxas. Já os dados de 2018 retratam pequeno declínio em seu número, mas continuam representando mais de 30% em relação do total de vítimas do trânsito naquele ano. Em 2019, as hospitalizações de motociclistas, por lesões decorrentes de sinistros de trânsito, representaram 59,9% do total de internações para todas as vítimas do trânsito. E o risco de ser internado por essa causa elevou-se de 10,5 para 59,9 por cem mil habitantes.

A Abramet enfatiza a importância de se atentar aos fatores de risco associados a esse contexto. Estudos sobre problemas do trânsito e suas repercussões no campo da saúde, tanto no Brasil quanto no exterior, chamam a atenção para alguns deles, como: estresse e fadiga aos quais estão sujeitos alguns motoristas; direção sob o efeito do álcool; falar ao celular enquanto dirige; e a ausência ou uso inadequado de equipamentos de segurança.

De acordo com o artigo, outros fatores interferem decisivamente no índice de mortalidade, são eles: “maior dificuldade de os motociclistas serem vistos na via pública pelos condutores de outros veículos, o comportamento e a forma de conduzir a motocicleta, tais como excesso de velocidade e ultrapassagens arriscadas”. Além disso, o deslocamento das motocicletas nos chamados “corredores”, espaço entre duas filas de outros veículos, é um agravante nos sinistros.

Em relação ao sistema viário, alguns pontos importantes

são: mensuração de vias e estradas, sinalização deficiente e falta de acostamento; e sobre as máquinas, destacam-se a idade da frota e a manutenção dos veículos. Considerando o perfil das vítimas de sinistros de moto, maioria do sexo masculino e com menos de 40 anos, essa situação repercute em uma perda de população em plena idade produtiva. Além disso, representa um incremento de uma legião de pessoas com alterações funcionais, incapacidades e deficiências.

EDUCAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

O artigo destaca, ainda, que o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) contabilizou, em 2019, a aplicação de 329.796 multas decorrentes da não utilização de capacete pelo condutor e 219.989 pelo não uso de equipamentos pelo passageiro. Sobre o uso do celular enquanto dirige, foram aplicadas penalidade a 505.673 motociclistas. De acordo com a literatura, a distração causada pelo uso do celular consiste em quatro tipos diferentes de atuação: visual, auditivo, físico e mental; com aumento do risco de colisão em estradas em quatro vezes durante a condução.

No que tange à distribuição geográfica dessas mortes e internações, as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste se destacam. A situação no Norte e Nordeste preocupa ainda quando se examinam os dados do DPVAT, que mostram que em mais de 80% dos benefícios pagos, os beneficiários eram vítimas de sinistros de moto.

Os pesquisadores concluem que, a partir dos dados coletados neste trabalho, o cenário grave demanda soluções urgentes. Eles entendem que, com mais informações, políticas públicas sejam postas em prática, a fim de que com fiscalização adequada, efetiva e constante, a meta de baixar esses números possa ser, finalmente, alcançada.

“Os dados levantados referentes à sinistros, internações e mortalidades são fundamentais para que o fluxo da tríade ‘problema-informação-ação’ seja efetivo. Isto é, que as ações postas em prática frente ao problema possam reverter em melhoria da saúde da população, uma vez que melhor informação leva sempre à maior qualidade na tomada de decisões”, analisa Áquilla dos Anjos. **///**





A AMB TRABALHA POR MEDICINA DE EXCELÊNCIA, PELA VALORIZAÇÃO E EM DEFESA DOS MÉDICOS DO BRASIL. JUNTE-SE A NÓS.

SEJA ASSOCIADO

A **Associação Médica Brasileira** é uma sociedade sem fins lucrativos, fundada em 26 de janeiro de 1951, cuja missão é defender a dignidade profissional do médico e a assistência de qualidade à saúde da população brasileira.

Vantagens de se associar à AMB



Atualização Profissional
Cursos no Educação Médica Continuada – pontuados no CNA



Conteúdo Científico Atualizado
Projeto Diretrizes
Revista da AMB



Valorização Profissional
Ações permanentes por honorários dignos e meios adequados à boa prática.

Escanele e tenha mais informações



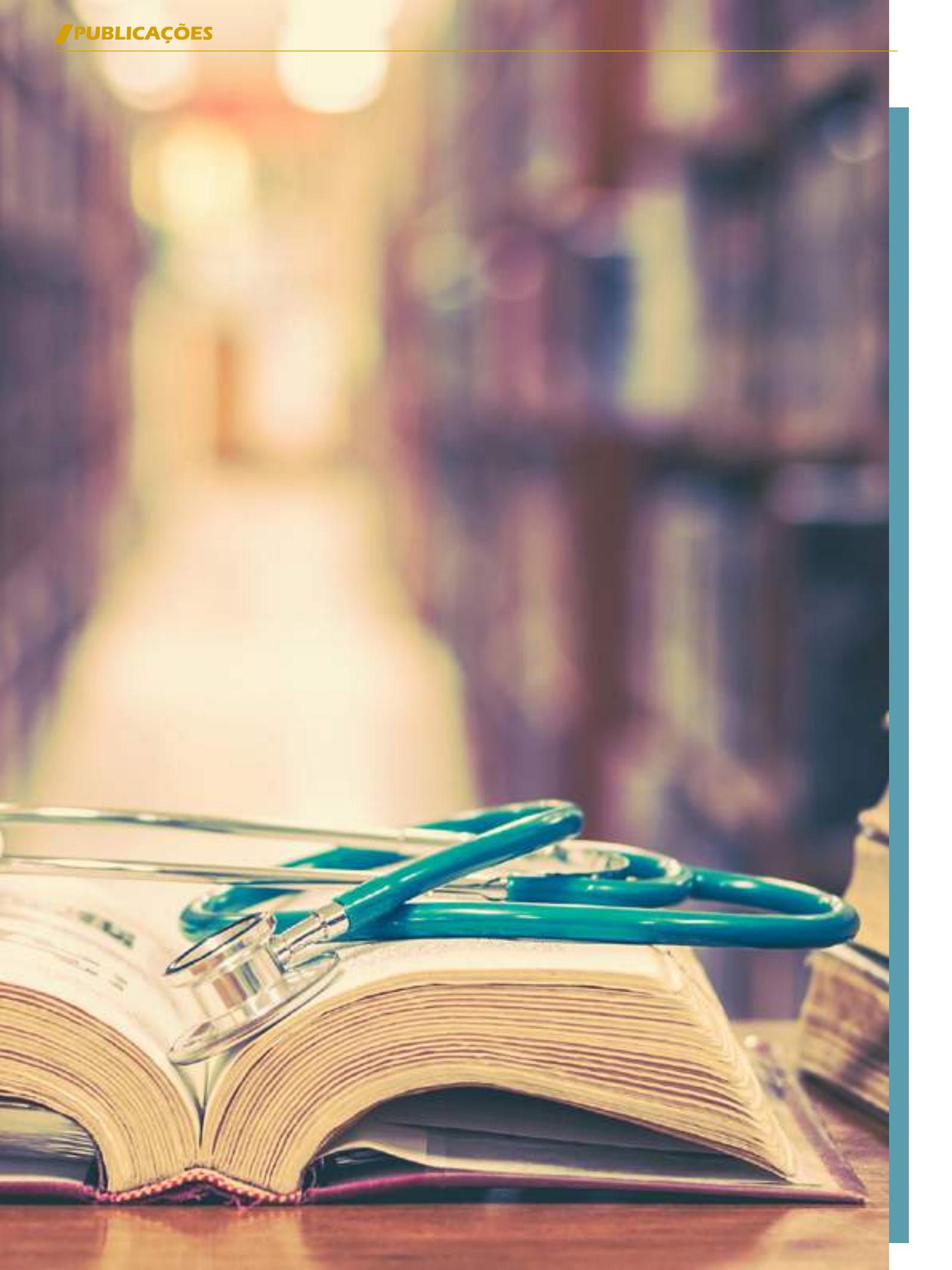
BENEFÍCIOS EXCLUSIVOS

- **Previdência Privada:** Itaú "Planeje um futuro mais tranquilo para você"
- **Seguro de Vida:** Icatu "Seguro de vida a preços exclusivos"
- **Plano de Saúde:** Qualicorp "Plano de saúde coletivo por adesão" (Mais benefícios disponíveis na área do associado)

Seja associado. Basta entrar em contato com uma de nossas federadas ou acessar nosso site amb.org.br

Consulte em nosso site todas representações estaduais da AMB:
amb.org.br/federadas-amb

AMB, DOS MÉDICOS E PARA OS MÉDICOS
Tel: +55 11 3178-6800



LIVRO RETRATA QUATRO DÉCADAS DA MEDICINA DO TRÁFEGO

A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) completou 40 anos em 2020. Para celebrar esta importante data, a entidade lançará um livro comemorativo em que retrata um pouco de sua história, da trajetória da medicina do tráfego no Brasil e no mundo, iniciativas consagradas da instituição e perspectivas para o futuro da especialidade.

A publicação relata momentos marcantes da Abramet, desde a sua fundação, em 19 de agosto de 1980, passando pelo reconhecimento da especialidade pela Associação Médica Brasileira (AMB); pelo Conselho Federal de Medicina (CFM); e, finalmente, sua certificação pela Comissão Mista de Especialidades e Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM).

Por meio de relatos e depoimentos de especialistas e autoridades, a obra apresenta marcos da entidade, como a implementação do Projeto Diretrizes, no qual a medicina do tráfego passou a ser reconhecida nacionalmente como uma grande produtora de conhecimento e de normas para manter o trânsito brasileiro mais seguro e saudável.

O livro retrata ainda a importância dos debates promovidos pela Abramet em congressos, jornadas e fóruns, desde a década de 1980. Nestes eventos, a entidade vem promovendo debates e reflexões sobre a mortalidade no trânsito e o caótico tráfego do País. Além disso, são espaços onde os médicos do tráfego podem ter acesso aos mais recentes estudos científicos e promover uma troca de ideias, que um dia podem se transformar em leis e salvar vidas.

Alguns momentos dos últimos cinco anos da entidade também mereceram especial destaque na publicação,

como a aprovação, pelo Congresso Nacional, do da Lei 14.970/2020, que garantiu que o exame de aptidão física e mental passasse a ser ato exclusivo do médico especialista em Medicina do Tráfego.

Ao relembrar as realizações e os desafios mais recentes da Abramet, o livro resgata as consequências da pandemia do novo coronavírus. Com o objetivo de orientar os caminhoneiros, motociclistas profissionais e motoristas de ambulância sobre as maneiras mais seguras e eficazes de prevenção ao covid-19, a entidade elaborou três guias com informações sobre a doença, direcionados a cada uma dessas categorias, em parceria com instituições.

Ao projetar as perspectivas para o futuro da especialidade, os atuais dirigentes da Abramet anunciam a elaboração de um código de conduta para o médico do tráfego, inspirado no novo Código de Ética Médica, mas que levará em conta as especificidades da área. Além disso, apontam para a oportunidade de transformar o consultório do médico do tráfego em um lugar aonde o motorista vá com o intuito de receber aconselhamento sobre a forma mais segura de dirigir, e não apenas para atender à exigência do Estado.

A publicação, por fim, ressalta que, em seus 40 anos, a Abramet alcançou o reconhecimento social de que o médico do tráfego é o vigia da saúde do motorista e, em última instância, o guardião da segurança do trânsito. Hoje, acreditam os dirigentes da entidade, este especialista pode, e deve, contribuir para reduzir a mortalidade em todas as situações em que o homem esteja em movimento, seja na via terrestre, aérea ou fluvial. 

ABRAMET FORTALECE CANAIS DE DIÁLOGO E PRESTAÇÃO DE SERVIÇO AO ASSOCIADO



Entidade reformula página na internet e cria portal exclusivo concentrando benefícios para o médico do tráfego

Cursos, eventos, conhecimento científico atualizado, assessoramento qualificado, benefícios variados em clube de descontos: tudo isso concentrado em um espaço amigável, de fácil navegação e dedicado ao médico do tráfego. A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) modernizou seu site na internet e lançou um portal exclusivo para seus associados.

O **Portal do Associado** apresenta estabelecimentos e produtos em que o médico do tráfego filiado conta com descontos exclusivos. Na nova plataforma, também é possível conferir novidades no campo científico e ficar por dentro das mais recentes parcerias da entidade.

“O médico do tráfego é a razão de existir e prioridade da Abramet. Um dos compromissos da nossa gestão, que mobiliza a nossa diretoria, é trazer inovações e oportunidades de interesse para os médicos do tráfego”, justifica o Antonio Meira Júnior, presidente da entidade. “Sabemos que a internet é, atualmente, o espaço preferencial de busca por informação atualizada e, por isso, lançamos esse novo portal onde o associado terá acesso de forma fácil e simples às publicações da Abramet”, acrescenta, destacando que o associado também poderá consultar os benefícios disponíveis.

O Portal do Associado também é porta de entrada amigável para o especialista que deseja filiar-se à entidade. O procedimento é simples e rápido, pelo preenchimento de

um formulário online. Para atender o médico associado, a Abramet firmou parceria com diversas empresas e, entre os benefícios oferecidos aos sócios, estão os descontos em cursos de idiomas, seguros diversos, livros da especialidade, locação de veículos, além de serviços e produtos de viagem, vestuário, entre outros.

Modernização – O associado Abramet também conta com descontos nos congressos, eventos e gratuidade nos cursos de educação à distância (EAD) realizados pela entidade, assim como tem acesso à Revista da Abramet, aulas exclusivas ministradas por especialistas da entidade, artigos científicos, e a consultoria das assessorias jurídica e científica da entidade.

Projeto que ganhou fôlego na nova gestão, a atualização da página da Abramet na internet completa um ciclo de expansão da presença da entidade no mundo virtual, processo acelerado pela pandemia do novo coronavírus. Em 2020, reconhecendo a importância da internet como ambiente para troca de ideias e disseminação de conhecimento, a Abramet estruturou seus canais nas redes sociais e fortaleceu iniciativas como a realização de **lives** e educação à distância.

Repaginado, o site da entidade também mereceu a renovação de conteúdos e abordagens, tornando mais fácil a busca por informação de interesse do especialista. Mais bonito e com arquitetura bem-organizada, o novo portal da Abramet segue como referência e depósito de informação qualificada e atualizada sobre o trânsito e a saúde, melhores práticas e novidades no exercício da medicina do tráfego, estudos, artigos e pesquisas produzidos no Brasil e no exterior. //



ABRAMET SE CONSOLIDA NA IMPRENSA E REDES SOCIAIS COMO REFERÊNCIA SOBRE SAÚDE NO TRÂNSITO

2020 marcou uma nova fase no diálogo institucional da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) com os seus diversos públicos: reorientada, a política de comunicação da entidade ampliou sua presença nos mais diferentes meios, garantiu ressonância ao seu posicionamento e contribuiu para maior visibilidade institucional. Fruto da nova visão, a Abramet fechou o ano protagonizando mais de 500 notícias veiculadas espontaneamente por veículos de comunicação, nacionais e regionais, e alcançando mais de 1,2 milhão de pessoas em suas redes sociais.

“Esse foi um período de grande exposição, em que provocamos e participamos do debate de temas muito relevantes para as questões do trânsito e da saúde no Brasil. Em todas essas oportunidades, que foram muitas e qualifica-

das, a Abramet mostrou a importância da ciência e da medicina do tráfego para preservar a vida no trânsito”, avalia o dr. Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet. “Falamos diretamente com o médico especialista, que é nossa prioridade, e demos mais nitidez à sociedade sobre a importância da nossa especialidade”.

Assertiva e focada na prestação de serviço ao médico do tráfego, assim como na disseminação de conhecimento sobre o binômio saúde-trânsito, a comunicação da Abramet deu visibilidade à agenda estratégica da medicina do tráfego e da entidade, divulgando temas centrais como a discussão em torno de mudanças no Código de Trânsito Brasileiro no Congresso Nacional; os impactos da pandemia do novo coronavírus e ações de prevenção focadas no trânsito e seus usuários.

A Abramet também avançou no esforço para estimular

um comportamento menos violento no trânsito, com pausas e campanhas para conscientizar o condutor e usuários do sistema de trânsito. A entidade foi porta-voz em reportagens demonstrando o comportamento dos sinistros de trânsito em diversos aspectos, assim como orientou sobre como preveni-los. A Abramet também emprestou sua credibilidade e influência, atuando intensamente em campanhas como o Maio Amarelo e a Semana Nacional do Trânsito.

Mídia espontânea – “Temos feito um trabalho consistente e continuado, para garantir ao médico associado acesso à informação atualizada e qualificada, de forma que esteja sempre antenado e preparado para tomar as melhores decisões no dia a dia do exercício da medicina do tráfego”, afirma o diretor de Comunicação da Abramet, Dirceu Rodrigues. “Também temos aproveitados todos os espaços da mídia para alertar o usuário do trânsito e a sociedade de forma geral, sobre a importância de cada um no esforço para reduzir o sinistro. Quando falamos dos problemas da saúde no trânsito, dos riscos e como minimizá-los, estamos defendendo o mais importante interesse da medicina que é preservar a vida humana”.

Em 2020, Abramet consolidou seu papel como porta-voz da medicina do tráfego perante os órgãos de imprensa

– acumulou mais de 4h30 de exposição no noticiário de emissoras de tevê, 2h em emissoras de rádio, 73m em veículos impressos e 972 citações na mídia.

Interação digital – A entidade também fortaleceu sua presença e ressonância na internet. Em 2020, a Abramet estreou em duas novas redes sociais: no LinkedIn, que dissemina conteúdos educativos e informativos; e no Flickr, para repositório de fotos institucionais. Tais perfis completaram o leque de espaços para diálogo e referência, tornando as ações de comunicação digital da Abramet mais robustas e segmentadas, ampliando seu alcance.

A página do Facebook da instituição fechou 2020 com 10.945 fãs, registrando um crescimento de 62% e impactando 1,5 milhão de pessoas. O perfil do Instagram, por sua vez, ganhou quase 2,5 mil novos seguidores. Juntas, as peças e vídeos publicados no feed e stories alcançaram mais de 36 mil interações.

Outras redes sociais da Abramet também conseguiram feitos importantes nesse período: com crescimento de 26%, o perfil da entidade no Twitter impactou mais de 28 mil pessoas. No Youtube, a Abramet acumulou em 2020 mais 38 mil visualizações dos vídeos publicados. //



2021 É O ANO DA VALORIZAÇÃO DA NOSSA ESPECIALIDADE E DOS NOSSOS PROFISSIONAIS!

A Medicina do Tráfego agora está inserida e reconhecida no Código de Trânsito (CTB), como instrumento essencial para preservação de vidas no trânsito. E você faz parte dessa conquista!

TORNE-SE ASSOCIADO ABRAMET CONTRIBUA PARA O FORTALECIMENTO DA NOSSA ESPECIALIDADE.

Associando-se você tem acesso gratuito a publicações digitais*, como:

- ▶ Livro dos 40 anos da Abramet
- ▶ Edição da Revista Abramet
- ▶ Relatório de indicadores do Trânsito Brasileiro



BENEFÍCIOS E VANTAGENS

01

Assessoria Jurídica

02

Assessoria Científica

03

Acesso a áreas restritas do site

04

Acesso gratuito à biblioteca

05

Boletim informativo

06

Assinatura da Revista ABRAMET

07

Acesso a novidades do Contran e Denatran

08

Descontos especiais em eventos

09

Descontos na compra de livros técnicos

10

Isonção de juros para pagamento de anuidade em atraso

11

Desconto na taxa de inscrição para o exame do Título de Especialista em Medicina do Tráfego (TEMT)

12

Acesso gratuito à plataforma de EAD, com créditos para obtenção do Título de Especialista em Medicina do Tráfego

13

Tenha acesso ao Clube de Vantagens e obtenha descontos exclusivos com nossos parceiros





ABRAMET

Associação Brasileira de Medicina de Tráfego

WWW.ABRAMET.ORG.BR