



V.46 - N02 | ANO 2025

ISSN 1809-8630

REVISTA

ABRAMET

Associação Brasileira de Medicina do Tráfego

WWW.ABRAMET.ORG.BR



ABRAMET

Associação Brasileira de Medicina do Tráfego

45 ANOS DA ABRAMET

pag.
16

A história da especialidade médica que transforma a mobilidade humana e salva milhares de vidas todos os dias

pag.
11

CONGRESSO ABRAMET 2025

Salvador recebe o maior encontro da medicina do tráfego

pag.
08

EXAME DE PROFICIÊNCIA

Apoio da sociedade e da categoria fortalece propostas no Congresso

pag.
14

NOVAS PUBLICAÇÕES

Abramet amplia produção científica com obras inéditas

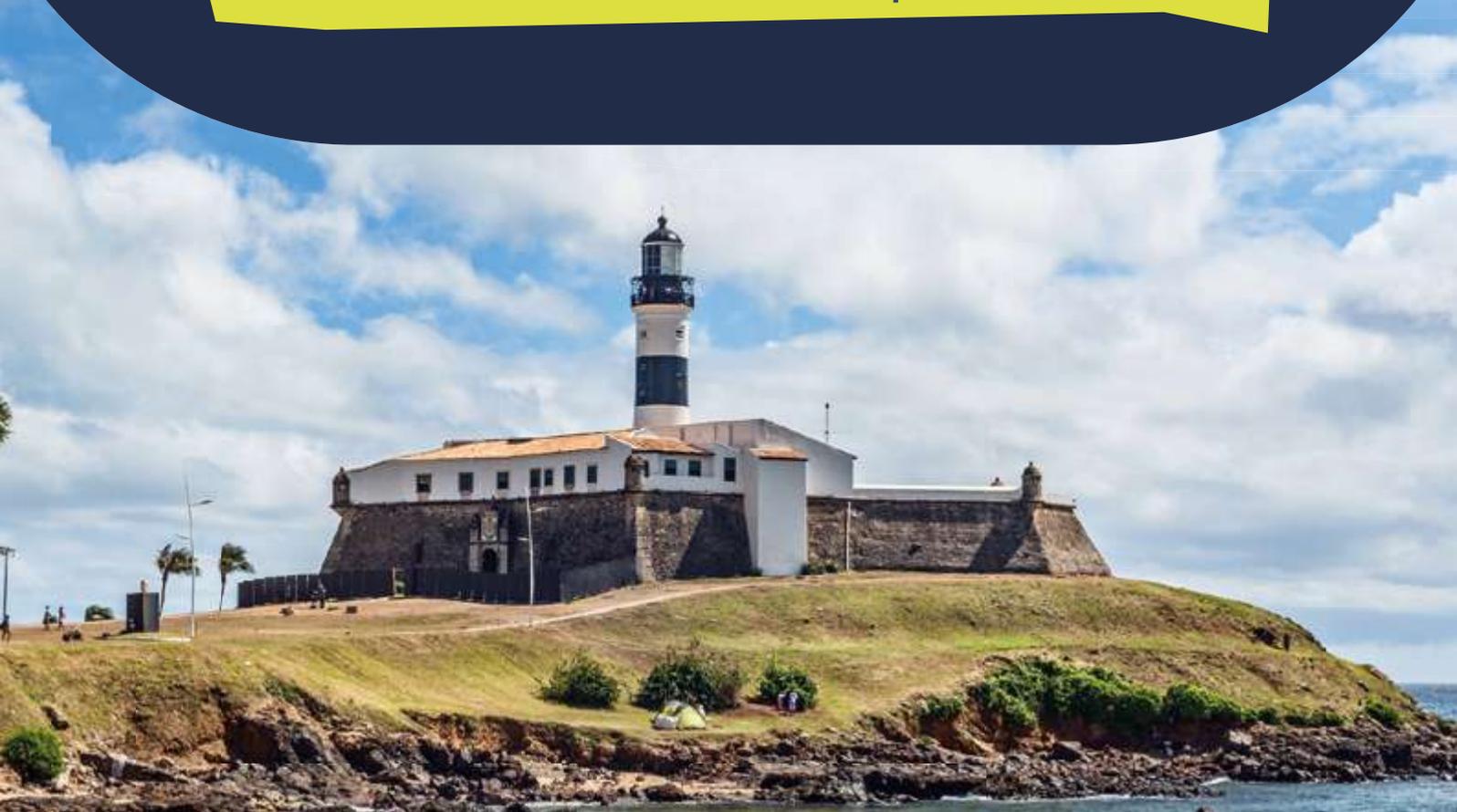


**XVI CONGRESSO BRASILEIRO
DE MEDICINA DO TRÁFEGO**
**V CONGRESSO BRASILEIRO
DE PSICOLOGIA DO TRÁFEG**

BEM-VINDOS AO CONGRESSO BRASILEIRO DE MEDICINA DO TRÁFEGO!

- O maior encontro da Medicina do Tráfego no Brasil;
- Temas essenciais: mobilidade, saúde e segurança viária;
- Especialistas nacionais e internacionais;
- Ciência e inovação em prol da vida no trânsito.

25 A 28 DE SETEMBRO DE 2025 | SALVADOR - BA



DECODIFICAR O CÓDIGO E SALVAR VIDAS: O DESAFIO PARA VENCER A PATOLOGIA DO SÉCULO

O trânsito brasileiro é palco de uma verdadeira crise civilizatória. A violência, o desrespeito às normas e a impunidade revelam um cenário de anomia, como definido por Émile Durkheim. Mas essa desordem não é apenas sociológica, é igualmente jurídica e médica. Ao lado de Durkheim, o pensamento de Cesare Beccaria, em *Dos Delitos e das Penas*, destaca o papel pedagógico da lei na formação da cidadania. E a Medicina do Tráfego, especialidade médica voltada à saúde no trânsito, mostra como essa “patologia social” afeta diretamente o sistema de saúde e a vida humana.

Neste contexto, destaca-se a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), que em 19 de agosto de 2025 celebrou 45 anos de compromisso com a vida no trânsito, sendo referência nacional na produção científica, educação continuada e formulação de políticas públicas voltadas à mobilidade saudável. A trajetória da entidade se entrelaça com a própria necessidade de enfrentar o fenômeno da anomia viária e suas consequências.

Durkheim define anomia como a ausência ou fragilidade das normas sociais que regulam o comportamento coletivo. No trânsito, isso se traduz em desrespeito generalizado às leis, falta de empatia entre os usuários da via, impunidade e sensação de “vale tudo”. Como consequência, aumentam os sinistros e a violência, e os laços de solidariedade social se enfraquecem.

Esse quadro dialoga com Beccaria, que defende que a lei deve ser clara, proporcional e preventiva. Para ele, a pena deve servir à educação moral da sociedade, não à vingança, e a certeza da punição é mais eficaz que sua severidade. No trânsito, a aplicação justa e transparente da legislação pode educar o cidadão para a convivência respeitosa e reduzir a violência cotidiana.

É aí que a Medicina do Tráfego cumpre papel fundamental. Como especialidade médica, ela estuda os impactos da mobilidade sobre a saúde humana, revelando que os sinistros viários estão entre as principais causas de morte e sequelas no Brasil e que seus efeitos sobrecarregam o sistema de saúde. Ao mesmo tempo, atua na prevenção, no atendimento emergencial e na reabilitação das vítimas, oferecendo respostas concretas para uma tragédia social que não pode mais ser naturalizada.

A Abramet, entidade que congrega os especialistas da área,

tem sido protagonista nessa luta. Em seus 45 anos de história, a associação consolidou sua presença na qualificação médica, na produção de diretrizes clínicas e na articulação com o poder público. Em seu XVI Congresso Brasileiro, que realizará em Salvador (BA), em setembro de 2025, reforçará justamente esse papel estratégico da Medicina do Tráfego na construção de uma mobilidade mais humana e segura.

Unindo Durkheim, Beccaria e a Medicina do Tráfego, surgem caminhos claros para a mobilidade com cidadania: educação para o trânsito desde a escola, campanhas permanentes, leis justas e eficazes, infraestrutura inclusiva, fiscalização rigorosa, cultura de solidariedade e valorização da especialidade médica. Esses elementos, articulados, podem transformar a lógica da impunidade em uma cultura de respeito e de vida.

A selvageria no trânsito brasileiro é um reflexo da anomia social, da fragilidade das leis e da negligência com a saúde pública. Durkheim nos alerta para a importância das normas sociais; Beccaria nos ensina que a lei deve educar e proteger; e a Medicina do Tráfego nos mostra que o trânsito é um espaço vital que precisa ser cuidado. Mobilidade com cidadania exige reconstrução ética, jurídica e médica – e começa com cada um de nós.

Ao celebrarmos os 45 anos da Abramet, reafirmamos o compromisso de todos os médicos, pesquisadores e educadores que dedicam suas vidas a transformar o trânsito em um espaço de vida e segurança. Convidamos cada colega especialista em Medicina do Tráfego a fazer de sua atuação profissional uma verdadeira caixa de ressonância da missão maior da nossa especialidade: preservar a saúde e a vida de todas as pessoas que se deslocam pelos caminhos da vida.

Juntos, somos agentes de mudança ética, técnica e humanitária, construindo um trânsito mais seguro, justo e humano para as presentes e futuras gerações. 



José HC Montal

16

CAPA

45 ANOS DA ABRAMET

História da entidade e da medicina do tráfego se entrelaçam em quatro décadas e meia de conquistas que mudaram a saúde pública e a mobilidade no Brasil



Associação Brasileira de Medicina do Tráfego

ABRAMET

Associação Brasileira de Medicina do Tráfego

Fundada em 19 de agosto de 1980. Filiada à

Associação Médica Brasileira.

Rua Afonso Celso, 552 - conj. 51-52

Vila Mariana - 04119-002 - São Paulo - SP

Tel.: (11) 5083-2458

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

ISSN 1809-8630

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

Revista Abramet

Órgão oficial de divulgação da Abramet.

Volume 46, nº 2, 2025.

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

DIRETOR-EXECUTIVO: José Heverardo da Costa Montal

EDITORES: Milton Souza Júnior - 360° Comunicação Integrada

REDAÇÃO: Doca de Oliveira e Milton Souza Júnior

APOIO: Alex Sander Camargos e Valéria Martins

FOTOGRAFIA: Istock photo, acervo Abramet, Agência Senado e Portal Médico/CFM

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO: Kadu Caldas

IMPRESSÃO: Gráfica Elyon

REVISÃO: Doca de Oliveira

EXPEDIENTE

Presidente:

Dr. Antonio Edson Souza Meira Júnior

Vice-presidentes:

1º Vice-Presidente: Dr. Ricardo Irajá Hegele

2º Vice-Presidente: Dr. Juarez Monteiro Molinari

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

Diretor Financeiro

Dr. Adriano José Fontes Isabella

Diretor Administrativo

Dr. José Heverardo da Costa Montal

Diretor de Relações Institucionais

Dr. Arilson de Souza Carvalho Júnior

Diretor Científico

Dr. Flavio Emir Adura

Diretor de Comunicação

Dr. Áquilla dos Anjos Couto

Diretor de Qualidade Profissional

Dr. Alysson Coimbra de Souza Carvalho

Diretor de Ética Médica

Dr. Dirceu Diniz

Diretor de Relações com Federadas

Dr. Louis Philip Moses Camarão

08

POLÍTICA & SAÚDE

EXAME DE PROFICIÊNCIA EM MEDICINA

Propostas de lei em debate no Congresso Nacional recebem apoio da categoria médica e da população, e reforçam defesa por mais qualidade na formação

11

ATUALIZAÇÃO CIENTÍFICA

XVI CONGRESSO BRASILEIRO DE MEDICINA DO TRÁFEGO

Evento em Salvador marca os 45 anos da Abramet com programação científica robusta, debates estratégicos e atividades de celebração e integração

23

HOMENAGENS

SESSÃO ESPECIAL NO SENADO

*Homenagem no Congresso Nacional reconhece a importância da Abramet e do médico do tráfego para a preservação de vidas e a formulação de políticas públicas***E AINDA NESTA EDIÇÃO**

28

Glaucoma e direção

31

Nova diretriz sobre epilepsia

33

Mai Amarelo 2025

37

Navegar é preciso

40

*Abramet responde***Comissões:****Comissão Científica***Antonio Edson Souza Meira Júnior, Adriano José Fontes, Isabella, Alcides Trentin Júnior, Alyson Coimbra de Souza Carvalho, Áquilla dos Anjos Couto, Arilson de Souza Carvalho Júnior, Carlos Alberto Guglielmi Eid, Dirceu Diniz Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer, Ester Vago, Filipe Xavier do Sacramento Camara, Joan Faber, João Roberto Adura, José HC Montal, Josiene Germano, Lilian Kondo, Rita Cristina Mainieri Ramos de Moura e Victor Enrique Mendoza Ramos,***Comissão de Título de Especialista***Áquilla dos Anjos Couto, João Roberto Adura, José HC Montal e Rita Cristina Mainieri Ramos de Moura***Comissão de Ensino***Adriano José Fontes Isabella, Carlos Alberto Guglielmi Eid, Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer, Geraldo Gutemberg e Ricardo Irajá Hegele***Comissão de Assuntos Políticos***Alyson Coimbra de Souza Carvalho, Arilson de Souza Carvalho Junior, Fabio Racy e Juarez Monteiro Molinari***Comissão de Atendimento Pré Hospitalar***Carlos Alberto Guglielmi Eid e Josiene Germano***Comissão de Comunicação***Antonio Edson Souza Meira Júnior, Áquilla dos Anjos Couto Alyson Coimbra de Souza Carvalho, Carlos Alberto Guglielmi Eid, Dirceu Rodrigues Alves Júnior, Flavio Adura, Filipe Xavier do Sacramento Camara, José HC Montal, Ricardo Hegele e Rita Cristina Mainieri Ramos de Moura***Comissão de Medicina Aeroespacial e Transporte Aeromédico***Janete Braga, Adriano José Fontes Isabella e Carlos Gerck***Comissão de Medicina do Tráfego Ocupacional***Dirceu Rodrigues Alves Júnior, Juarez Monteiro Molinari e Ricardo Irajá Hegele***Comissão de Medicina do Tráfego Aquaviária***João Roberto Adura, Ricardo Hegele e Victor Enrique Mendoza Ramos***Comissão de Estudos do Sono***Lucila Bizari Fernandes do Prado, Regina Margis e Ricardo Hegele***Comissão de Residência Médica***Áquilla dos Anjos Couto, Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer, Lucila Bizari Fernandes do Prado, Ricardo Irajá Hegele e Victor Enrique Mendoza Ramos***Comissão de Habilitação da Pessoa com Deficiência***Dirceu Diniz e Filipe Xavier do Sacramento Camara***Comissão de Estudos e Pesquisas***Áquilla dos Anjos Couto, Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer, José HC Montal, Ricardo Irajá Hegele e Victor Enrique Mendoza Ramos***Comissão de Inovação e Tecnologia***Adriano J. Fontes Isabella e Filipe Xavier do Sacramento Camara***Comissão de Integração do Médico Jovem***Áquilla dos Anjos Couto, Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer, Joan Faber e Victor Enrique Mendoza Ramos***Comissão de Saúde Mental***Alcides Trentin Júnior e Tatiana Laufer da Silva***Comissão de Micromobilidade***Áquilla dos Anjos Couto, José HC Montal e Lilian Kondo***Comissão Científica do Congresso de Salvador***Antonio Edson Souza Meira Júnior, Adriano J. Fontes Isabella, Áquilla dos Anjos Couto, Flavio Adura, Filipe Xavier do Sacramento Camara, José HC Montal e Ricardo Hegele*

PAIXÃO E COMPROMISSO COM A VIDA

Celebrar os 45 anos de fundação da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego, a nossa Abramet, e da instituição da nossa especialidade no Brasil é renovar nosso compromisso e paixão pela vida humana. Alcançamos esse marco representando uma medicina do tráfego cada vez mais respeitada e inserida na agenda política e da saúde pública nacional, influenciando a tomada de decisões em políticas públicas e legislações que contribuem, de forma inquestionável, para a preservação da vida e construção de uma mobilidade saudável e segura.

O que construímos nessa trajetória é fruto da visão audaciosa, do esforço e dedicação de muitos que nos antecederam e seguem como faróis no caminho que temos trilhado. Falar dos 45 da Abramet é homenagear a ação decidida e incansável dos meus antecessores, que abriram caminho para a consolidação da nossa especialidade e fortalecimento da sua representação.

Em meu nome e de toda a nossa diretoria, trago o reconhecimento e gratidão à contribuição inestimável de Albino Júlio Sciesleski, Moise Edmond Seid, Fabio Ford Feris Racy, Flavio Emir Adura, Mauro Augusto Ribeiro, José Heverardo da Costa Montal e Juarez Monteiro Molinari, cujo conhecimento, dedicação e ampla capacidade de articulação fizeram da Abramet uma sociedade de especialidade respeitada e reconhecida pela qualidade de sua produção científica, representatividade e elevados padrões éticos de atuação. O exemplo por eles deixado segue norteando o trabalho dos que hoje dão continuidade ao seu legado.

É momento de celebrar os mais de 8 mil médicos do tráfego que formam a Abramet e colocam nossa especiali-

dade em 15º lugar entre as 55 reconhecidas pela Associação Médica Brasileira (AMB), o Conselho Federal de Medicina (CFM) e a Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM). À serviço da população em todo o Brasil, estamos presentes em todas as formas de mobilidade: rodoviária, ferroviária, aquaviária e aeroespacial. Seja nos consultórios, nas universidades, nos órgãos públicos, nas empresas ou nos tribunais, nossa missão nunca foi simples e torna-se cada vez mais estratégica e desafiadora.

Somos a linha que separa o risco da responsabilidade e da segurança, apropriando critérios técnicos, científicos e humanos para conceder, ou não, o direito de dirigir ao cidadão. Cada decisão tomada por um de nós significa, na prática, uma mobilidade saudável e segura para todos.

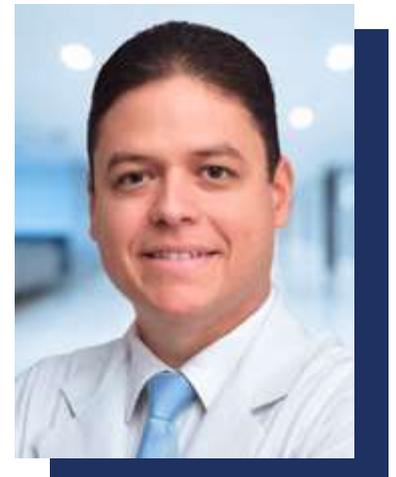
Isso é fruto da excelência da atuação técnico-científica da Abramet, que desde sua origem entendeu a necessidade e importância estratégica da produção e disseminação de conhecimento científico de alto nível, assim como a disseminação desse conhecimento a seus associados. Esse esforço tem pautado uma agenda continuada de cursos, jornadas, imersões e os nossos Congressos.

Nosso departamento científico também presta uma contribuição inquestionável ao médico especialista e à comunidade médica por intermédio das diretrizes de conduta, mantendo atualizado o conhecimento necessário para um atendimento de excelência na ponta e uma compreensão acurada da mobilidade e do cidadão. Esse trabalho tem ancorado a decisão por políticas públicas e debates destinados a ampliar a educação para o trânsito.

A história da Abramet foi construída assim, combinando ciência, articulação institucional e uma defesa intransigente da vida. Todos os que tiveram a honra de liderá-la atuaram na mesma direção, trazendo a medicina para um dos momentos mais relevantes de sua trajetória. Alguns desses marcos foram conquistados na nossa gestão, desafio que assumimos em 2020 e temos levado com energia, responsabilidade e consciência da importância de nossa especialidade.

Nos últimos cinco anos, pudemos ampliar nossa contribuição. Atravessamos juntos a pandemia da covid-19, levando ao médico especialista o apoio necessário à manutenção de suas atividades. A Abramet participou ativamente da discussão e modernização do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), contribuindo para a inserção da exigência de um médico do trânsito para a aplicação do Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM) ao candidato a condutor, conquista inédita e histórica não só para a nossa especialidade, mas para a medicina brasileira. Também atuamos para garantir a manutenção da Lei Seca, apoiando a apreciação de ações pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

Neste ano celebramos os 45 anos da Abramet, mas, sobretudo, a defesa da vida e o exercício de uma medicina de excelência. Queremos que todos saibam que nosso trabalho tem impacto real: salvamos vidas sem sirene, prevenimos tragédias, cuidamos do invisível com o mesmo zelo com que atendemos uma emergência. Temos um poder imenso nas mãos e convidamos a todos os médicos do trânsito a seguirem conosco, com responsabilidade, ciência e amor ao próximo. //



*Antonio Meira Júnior
Presidente da Abramet*



EXAME DE PROFICIÊNCIA EM MEDICINA AVANÇA NO CONGRESSO COM APOIO DA SOCIEDADE MÉDICA

O debate sobre a criação do Exame Nacional de Proficiência em Medicina ganhou novo fôlego no Congresso Nacional. Além da aprovação do regime de urgência para o Projeto de Lei 785/2024 na Câmara dos Deputados, de autoria dos deputados Dr. Luizinho (PP-RJ) e Allan Garcês (PP-MA), a discussão avançou também no Senado, por meio do Projeto de Lei 2.294/2024, de autoria do senador Astronauta Marcos Pontes (PL-SP) e relatoria do senador Dr. Hiran (PP-RR), presidente da Frente Parlamentar Mista da Medicina.

Em audiência pública realizada em agosto, parlamentares, representantes do Conselho Federal de Medicina (CFM), do Ministério da Educação, do Ministério da Saúde, estudantes e lideranças da sociedade civil confirmaram que a medida conta com amplo apoio da categoria médica e da população. O presidente do CFM, José Hiran Gallo, ressaltou que apenas médicos aprovados no exame devem ter o direito de exercer a profissão, como forma de proteger pacientes, profissionais e a sociedade.

“A responsabilidade desta Casa é imensa. Aprovar o PL nº 2.294/2024 é dar um passo decisivo para resgatar a confiança da população no atendimento médico e assegurar que cada cidadão, em cada canto do Brasil, seja assistido por profissionais preparados, competentes e comprometidos

com a vida. Que este seja o legado desta Comissão e deste Parlamento: garantir às próximas gerações – nossos filhos e netos – o direito de receber um cuidado médico digno, ético e seguro”, destacou Hiran Gallo.

A posição reforça o que foi registrado em carta conjunta da Associação Médica Brasileira (AMB), da Abramet e de dezenas de sociedades médicas, enviada ao Parlamento em julho. “É inegável que, nas últimas décadas, a rápida expansão do número de cursos de Medicina, em alguns casos com infraestrutura e corpo docente inadequados, tem gerado preocupações legítimas em relação à qualidade da formação dos novos médicos”, destaca o documento, qualificando como “alarmante” o cenário atual.

Para as entidades, o exame de proficiência é um mecanismo fundamental de valorização profissional, garantia da qualidade da prática médica e salvaguarda da saúde pública. Internacionalmente, modelos semelhantes já estão em vigor em países como Estados Unidos, Canadá, Reino Unido e Austrália, assegurando que apenas médicos devidamente preparados ingressem no mercado. O Brasil, destacam as entidades, não pode prescindir de um mecanismo de avaliação que traga segurança à população e estimule padrões mínimos de excelência na formação médica.



RESPALDO DA CATEGORIA

A introdução de um exame obrigatório de avaliação do médico recém-formado pautou pesquisa divulgada pelo CFM em maio: de 44.933 médicos respondentes, 90% se manifestaram a favor da implementação da medida; 7% se posicionaram contra e 3% se declararam neutros. O estado de maior aprovação para o exame é o Piauí, com 95% favoráveis, e o de menor aprovação foi o Rio de Janeiro, com 84% de aprovação.

“O exame de proficiência em medicina é uma bandeira histórica das entidades médicas. Seguiremos mobilizados para que o projeto seja aprovado e implementado com a responsabilidade que o tema exige”, afirma Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet e coordenador da Comissão de Assuntos Políticos do CFM.

Desencadeada em dezembro de 2024, a pesquisa é dividida em quatro blocos com 12 perguntas, aferindo a opinião geral dos médicos sobre o exame, seus impactos na qualidade do ensino e da prática médica, a abrangência da sua aplicação e aspectos relacionados ao formato e frequência da avaliação. O levantamento considerou variáveis demográficas como faixa etária, localização geográfica e especialização, sendo respeitada a proporcionalidade de médico estado por estado para resposta da pesquisa. O questionário foi enviado por e-mail para todos os médicos brasileiros.

Para 82% dos médicos ouvidos, a introdução de um exame de proficiência em medicina pode melhorar a qualidade do ensino médico no Brasil; outros 81% concordaram que a implementação da prova pode melhorar a qualidade do trabalho médico.

Entre outros dados, a pesquisa mostra que 78% dos respondentes acreditam que a criação de um exame de proficiência pode aumentar a confiança dos pacientes nos médicos. Outros 80% concordaram com a ideia de que os resultados do exame devem ser usados como forma de avaliação de desempenho dos estudantes. Para 82%, o exame também deveria ser obrigatório para médicos que iniciaram a graduação após o início da vigência da lei federal.

PESQUISA DATAFOLHA/CFM

Além do apoio da categoria médica, a criação do Exame Nacional de Proficiência em Medicina conta também com forte respaldo da sociedade. Pesquisa Datafolha encomendada pelo CFM revelou que 96% dos brasileiros defendem que médicos recém-formados sejam submetidos à prova antes de obter o registro no CRM. Apenas 3% se manifestaram contrários e 1% não soube responder.

O levantamento ouviu mais de dez mil pessoas em 254 municípios de todas as regiões do país. A aceitação à medida foi consistente em diferentes perfis sociodemográficos, incluindo faixas etárias, níveis de escolaridade, gênero e renda. Os índices permaneceram elevados em todas as regiões. Para 94%, os efeitos do exame de proficiência em medicina seriam positivos para toda a saúde pública e privada do País. Para apenas 4%, os efeitos do exame seriam negativos.

Atualmente, o Brasil conta com 448 escolas médicas, o dobro da quantidade existente há 10 anos. Ainda há quase 300 solicitações em tramitação no Ministério da Educação com pedidos de abertura de novos cursos de medicina. São mais de 44 mil vagas em todo o País. Nos Estados Unidos, com uma população 70% maior que a brasileira, são 211 faculdades. Na Índia, com quase sete vezes mais habitantes, existem 605. //

**Com informações da Agência Senado e CFM*



José Hiran Gallo, presidente do CFM; Senador Dr. Hiran Gonçalves, presidente da FPMed

XVI CONGRESSO BRASILEIRO DE MEDICINA DO TRÁFEGO: CELEBRAÇÃO E ATUALIZAÇÃO

Encontro nacional marca os 45 anos de atividade da Abramet com programação de alto nível

Celebração, integração e atualização profissional de alto nível: está chegando o XVI Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego, que acontece em Salvador (BA) de 25 a 28 de setembro. Mantendo a tradição, em 2025, o encontro bianual oferece uma programação de alto nível, apresentando temas estratégicos do exercício da medicina do tráfego, com a participação dos principais especialistas nacionais em saúde e segurança no trânsito. O evento recebe, ainda, a comemoração dos 45 anos de fundação da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet).

“Esse é um congresso emblemático para nós, não apenas pela importância dos temas e abordagens que trazemos na programação, mas também por podermos celebrar os 45 anos da Abramet com nossos associados de todos os Países”, comenta Antonio Meira Júnior, presidente da entidade. “São 45 anos de esforços de várias gerações. Reconhecer a importância desse trabalho e projetar o futuro é muito estimulante. Muito foi feito e temos muito a fazer”. Realizado pela Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego (Abrapsit), o V Congresso Brasileiro de Psicologia do Tráfego acontece no mesmo período, reforçando a parceria entre as duas entidades.

Em formato 100% presencial, o XVI Congresso será sediado no Centro de Convenções Salvador, um dos mais importantes e bem estruturados espaços para eventos da capital baiana. A programação envolve uma ampla imersão científica, momento de relacionamento e integração estratégicos, realização da prova de título e outras atividades: é uma oportunidade imperdível de capacitação para o médico especialista, em uma das mais bonitas e acolhedoras cidades brasileiras.

O participante cumprirá uma agenda de alto nível, distribuída entre palestras, mesas-redondas, sessões técnicas e especializadas. O evento também abre espaço para a apresentação e premiação de trabalhos científicos, estimulando a atualização científica e construção de novos conhecimentos na medicina do tráfego, e a realização da prova de título, iniciativa da Abramet em parceria com a Associação Médica Brasileira (AMB).

Confira a
programação





HOMENAGEM AO CONHECIMENTO

O evento será aberto em cerimônia solene, na noite de 25 de setembro, com a presença de autoridades das diversas esferas do poder público; dirigentes das entidades que representam a medicina brasileira; médicos, psicólogos e profissionais de saúde que atuam na área do trânsito; acadêmicos e especialistas em temas de interesse do médico e psicólogo especialistas no trânsito. A cerimônia será co-rodada com a apresentação de uma das melhores bandas percussivas do planeta, a Banda Olodum.

A abertura também será palco da entrega, pela Abramet, de dois mais importantes prêmios destinados a reconhecer aqueles que contribuíram para o fortalecimento da medicina do trânsito: o Prêmio Hilário Veiga de Carvalho, que homenageia profissionais que se sobressaíram em ações de segurança e prevenção de acidentes no trânsito e valoriza o uso do conhecimento científico para melhorar a qualidade de vida nas vias públicas.

A Abramet também entregará o Prêmio Nils Bohlin, que destaca indivíduos que tiveram um impacto significativo na medicina do trânsito no Brasil, contribuindo para a segurança rodoviária. Na ocasião, a Abrapsit trará o Prêmio Reinier Rozestraten, mais alta distinção concedida pela entidade para reconhecer contribuições excepcionais à psicologia do trânsito.

IMERSÃO ESTRATÉGICA

A programação científica será cumprida nos dias 26 e 27. O XVI Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego promoverá o debate de temas estratégicos e uma atualização do conhecimento em torno de questões do dia a dia do médico especialista. Estarão nessa agenda um panorama de temas como o impacto de políticas públicas para a redução de sinistros de trânsito no Brasil, a qualificação e padronização das juntas médicas especiais, recursais e de saúde; e o uso da inteligência artificial na prevenção de sinistros.

Também será discutida a inclusão da direção defensiva na formação de condutores e a medicina marítima e hiperbárica como nova área de atuação da medicina do trânsito. O evento também oferecerá uma atualização em torno das premissas e aplicação das diversas diretrizes de conduta publicadas pela Abramet. O participante poderá revisar seus conhecimentos da aplicação do Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM) e do exame toxicológico, instrumentos essenciais na prevenção de sinistros no país.

A programação técnica será encerrada no final da tarde do dia 27, com o anúncio dos trabalhos científicos selecionados pela Abramet e da cidade que receberá o XVII Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego, em 2027. A manhã do dia 28 de setembro será dedicada à aplicação da prova de título, das 09h às 12h.

EXERCÍCIO DA PROFISSÃO

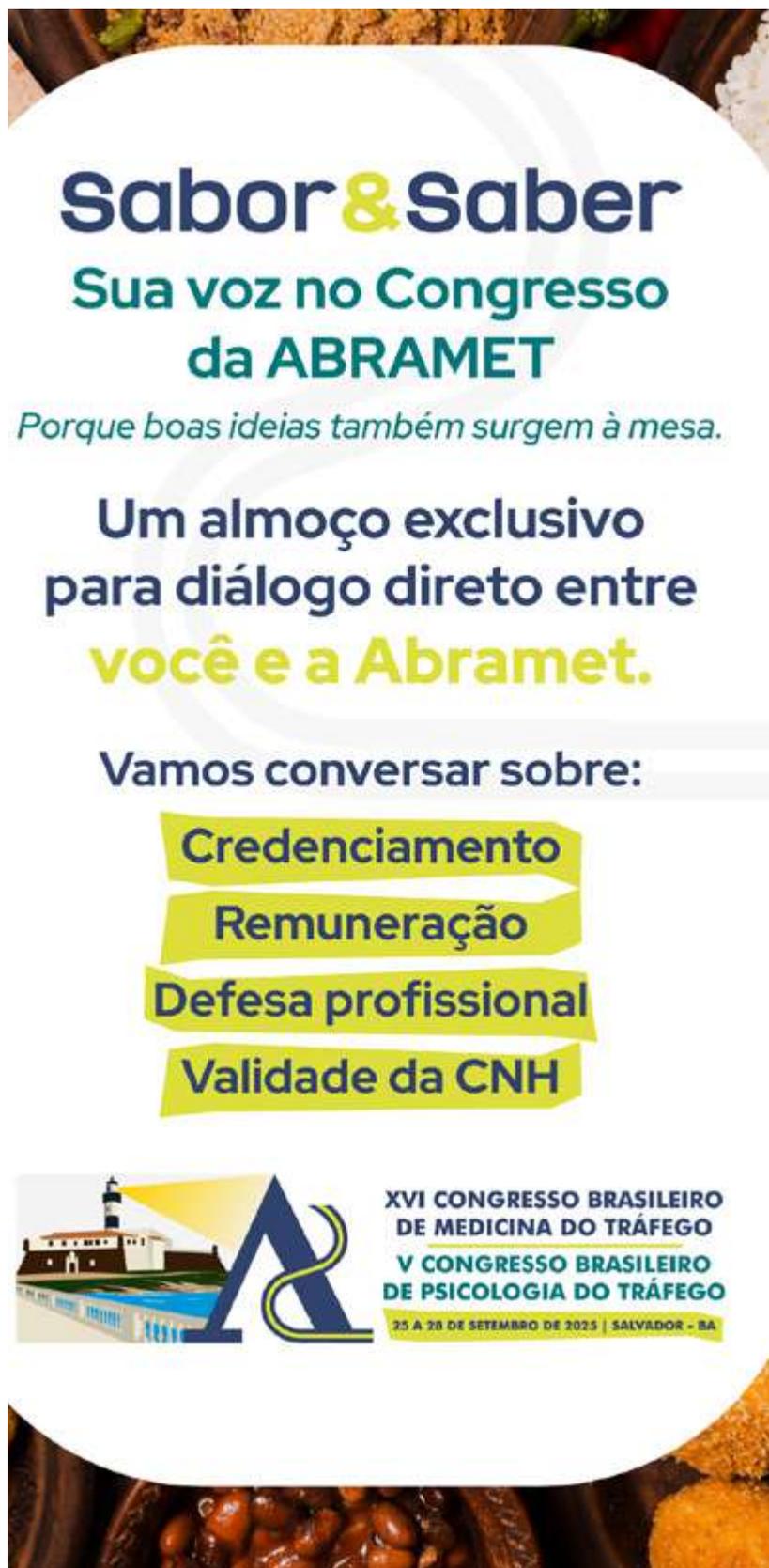
O XVI Congresso Brasileiro trará uma atividade inovadora e vai realizar a sessão Sabor & Saber, destinada a ouvir o médico do tráfego associado à Abramet sobre temas ligados ao exercício da especialidade. A interação será feita durante o almoço, em que o médico especialista pode apresentar sugestões, propostas e dúvidas em torno de temas como o credenciamento, valorização e remuneração, defesa profissional e atuação médica, prazos de validade da Carteira Nacional de Habilitação etc.

O Sabor & Saber será oferecido pela Abramet para estreitar laços e conduzir uma escuta ativa para que a instituição aperfeiçoe sua agenda de defesa profissional, estando cada vez mais próxima do médico do tráfego. Perguntas e sugestões enviadas à direção da Abramet serão o ponto de partida para indicações de melhorias na rotina do médico especialista. As contribuições serão sistematizadas e irão compor um documento orientador e uma carta, a serem levados às autoridades, em modelo semelhante a uma consulta pública.

Cultura e gastronomia – A escolha de Salvador como sede do XVI Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego atende ao esforço empreendido pela Abramet para descentralizar os eventos da especialidade, reforçar a abrangência nacional da Medicina do Tráfego e estimular a presença de médicos e profissionais da área de todas as regiões brasileiras, fomentando maior diversidade e ampliando a troca de experiências. Esse movimento amplia a visão do especialista, trazendo conhecimento e a realidade do país como um todo.

Além disso, a capital baiana atende os diversos requisitos necessários para eventos de grande porte, como infraestrutura, acessibilidade, engajamento do público e viabilidade econômica. Reconhecida pela beleza de sua paisagem e litoral, Salvador oferece experiências culturais e gastronômicas diferenciadas, garantindo ao participante uma experiência inesquecível.

O Centro de Convenções Salvador dispõe de um mezanino de 3.000 m², com salões moduláveis que serão adaptados para abrigar sessões plenárias, workshops e áreas de convivência. A área de exposição, que estará diretamente conectada à plenária, foi pensada para uma maior interação entre os congressistas, patrocinadores e expositores, ampliando as oportunidades de relacionamento durante todo o XVI Congresso. O evento contará, ainda, com uma grande área externa, onde será realizada uma demonstração prática de atendimento pré-hospitalar, incluindo simulações de resgate aéreo. //



Sabor & Saber
Sua voz no Congresso da ABRAMET

Porque boas ideias também surgem à mesa.

Um almoço exclusivo para diálogo direto entre você e a Abramet.

Vamos conversar sobre:

- Credenciamento
- Remuneração
- Defesa profissional
- Validade da CNH



XVI CONGRESSO BRASILEIRO DE MEDICINA DO TRÁFEGO
V CONGRESSO BRASILEIRO DE PSICOLOGIA DO TRÁFEGO
25 A 28 DE SETEMBRO DE 2025 | SALVADOR - BA

XVI CONGRESSO SERÁ PALCO PARA LANÇAMENTO DE LIVROS INÉDITOS

Obras estratégicas para o dia a dia do médico especialista e todos os que atuam no sistema de trânsito serão lançadas durante o evento

Dois livros inéditos serão lançados durante o XVI Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego, em setembro. Em nova contribuição para a atualização profissional do médico especialista e para consolidar o conhecimento e a segurança necessários à melhor tomada de decisões no dia a dia, a entidade mobilizou especialistas na produção de duas obras essenciais: uma aborda a aplicação do Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM) e a outra compila esclarecimentos às dúvidas em torno de temas mais frequentes na rotina de atendimento do médico do tráfego.



“Vamos levar ao nosso Congresso dois livros que serão referência para o médico especialista. É a Abramet sempre presente, colaborando para que o atendimento da medicina do tráfego seja conduzido com segurança e excelência”, adianta Flávio Emir Adura, diretor científico da entidade e responsável pelos volumes. Ele assina o livro “Aspectos médicos da aptidão para dirigir”, destinado a oferecer um panorama técnico e amplo sobre o Exame de Aptidão Física e Mental, cuja aplicação é prerrogativa exclusiva do médico do tráfego, exigência estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O EAFM é uma das mais importantes ferramentas para fomentar uma mobilidade segura e a prevenção de doenças entre candidatos à concessão e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

“Nós sabemos que a segurança no trânsito depende de fatores diversos, dentre eles a condição de saúde do condutor”, diz o especialista. “Mais que habilidade e experiência, dirigir exige integridade física, cognitiva e emocional para reagir de forma eficaz ao ambiente do trânsito”, acrescenta, destacando que a avaliação do médico do tráfego é essencial para identificar se o candidato a condutor tem essa condição.

A obra atualiza o conhecimento técnico disponível, com base nas mais recentes evidências científicas, demonstrando a relação entre condições médicas e a capacidade para dirigir. O livro oferece um guia prático das doenças mais importantes e que podem gerar limitações ao condutor, abordando aspectos clínicos, éticos e legais a serem observados no momento da avaliação pelo médico especialista.

Em suas 240 páginas, “Aspectos médicos da aptidão para dirigir” ilumina aspectos em torno de distúrbios oftalmológicos, cardiopulmonares, neurológicos e outros; assim como questões relacionadas ao envelhecimento e à presença de deficiência.

“O EAFM é um ato médico, cuja aplicação adequada exige uma formação específica, atualização contínua e capacitação permanente do médico especialista”, acrescenta Flávio Adura. Segundo ele, com esse livro a Abramet oferece ao médico especialista associado e a todo o sistema de mobilidade uma ferramenta importante para o esforço de reduzir a incidência de sinistros de trânsito, especialmente aqueles com consequências graves ou óbitos.

CLAREZA E SEGURANÇA

A Abramet lançará, ainda, “Perguntas e respostas em medicina do tráfego”, obra produzida em parceria pelo diretor científico com o presidente da entidade, Antonio Meira Júnior; o 1º vice-presidente, Ricardo Irajá Hegele; e o diretor administrativo, José Heverardo da Costa Montal. O grupo de especialistas transformou em livro os esclarecimentos às perguntas mais frequentes e dúvidas de médicos especialistas.

Em suas 400 páginas, a obra aborda temas advindos da prática médica, da legislação em vigor, das diretrizes de conduta, assim como evidências e dados científicos mais recentes. O formato de pergunta e resposta permite esclarecer questões que pautam a rotina do médico na tomada de decisões clínicas e periciais.

“Vivemos um tempo em que o conhecimento precisa ser acessível, dinâmico e orientado à realidade cotidiana dos profissionais”, comenta Flávio Adura. “Cada resposta foi construída com o compromisso de refletir o que há de mais atual na nossa especialidade, respeitando o papel social e ético que o médico do tráfego exerce no esforço por uma mobilidade saudável e segura”. ▮

45 ANOS

**MOBILIDADE
E VIDA**

ABRAMET

Associação Brasileira de Medicina do Tráfego

CRIADAS PARA PRESERVAR A VIDA, MEDICINA DO TRÁFEGO E ABRAMET MUDARAM A SOCIEDADE BRASILEIRA

História da especialidade e da entidade caminham juntas no Brasil, construindo consciência e o ferramental necessário para enfrentar violência no trânsito

Trabalhar em defesa do bem mais precioso de todos: uma vida saudável. Em meio a um dos ambientes mais hostis e fatais, o trânsito, o desejo de reverter o cenário trouxe para o Brasil um ramo da medicina que já começava a ganhar força em outros países como resposta ética e científica às perdas impostas por sinistros. Introduzida por médicos visionários e atentos ao que acontecia mundo afora, a medicina do tráfego chegou ao País inserindo os males do trânsito na pauta da saúde pública e enxergando o condutor como vetor essencial da segurança de todos aqueles que se deslocam, seja por vias e rodovias, seja por trens, barcos e aeronaves.



“É uma grande honra liderar a Abramet na celebração dos seus 45 anos e, olhando em perspectiva, reconhecer tudo o que foi construído pelo esforço e compromisso de tantos médicos ao longo dessa trajetória”, comenta Antonio Meira Júnior, presidente da entidade desde 2020. “Para mim, é um privilégio fazer parte dessa história, conviver e aprender diariamente com alguns desses visionários, que continuam nos conduzindo para a modernização e fortalecimento constante da nossa especialidade”, acrescenta.

No início dos anos 1980, o Brasil já contava com uma frota relevante de automóveis, mas não existia uma padronização para a realização do exame médico necessário à concessão da carteira de habilitação. Preocupado com essa situação e inspirado no legista Hilário Veiga de Carvalho, primeiro médico brasileiro a se preocupar com as causas dos sinistros de trânsito no País, um grupo de médicos reuniu-se no dia 19 de agosto daquele ano, na sede da Associação Médica Brasileira (AMB), em São Paulo, para ali, fundar a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego. Desde então, a entidade atua de forma decisiva para a melhoria do trânsito brasileiro.

Os registros de mortalidade e sequelas decorrentes de sinistros de trânsito ainda não eram percebidos como pauta de atuação para a Medicina no Brasil. Esse despertar aconteceu anos antes e teve em Veiga de Carvalho seu principal artífice e líder: atento ao que acontecia fora do País, foi o legista quem trouxe para a agenda médica temas como álcool e segurança no tráfego, pesquisas e medidas a serem tomadas na prevenção dos sinistros de trânsito, a importância da epidemiologia e outros.

Por sua influência, em 1974 foi realizado o 1º Encontro sobre Trânsito no Brasil no Rio de Janeiro, com o objetivo fundamental de discutir o grave problema dos sinistros de trânsito e sua problemática médica. Diante de “números assustadores” para a mortalidade e a morbidade por lesões; da passividade no seu enfrentamento; e com a convicção de que os sinistros de trânsito não são

acidentais – mas sim, incidentes gerados, principalmente, por falha humana – foi lançada a semente para a criação de um novo ramo da medicina.

UMA CHAMA ACESA

Anos depois, a criação da Medicina do Tráfego, assim como a fundação da Abramet, veio por iniciativa liderada pelo dr. Pedro Kassab, então presidente da Associação Médica Brasileira (AMB), que uniu-se a um grupo formado pelos médicos Albino Júlio Sciesleski; Carlos Alberto Peixoto da Silva; José Carlos Chaves; Pedro de Brito Tupinambá; Bernardo Avelino Aguiar; Ednardo Silvio de Souza; Jorge Cerqueira; Augusto Cesar de Almeida; Moise Edmond Seid; Alfredo Gonçalves Chadid; Armando Albano; Flavio Emir Adura e Jaime Rosendo Heitzmann. Sciesleski foi eleito o primeiro presidente da entidade e o grupo se distribuiu na primeira diretoria.

“O que nos moveu naquele momento, há 45 anos, é o mesmo que nos mobiliza hoje: a certeza de que a vida e a saúde são os bens mais importantes de todos nós”, diz Flavio Emir Adura, que também presidiu a Abramet e hoje lidera seu Departamento Científico. “Nosso compromisso segue o mesmo, o de transformar a mobilidade em um ambiente seguro e saudável para as pessoas. Essa é uma chama que não se apaga e segue pautando o trabalho da nossa entidade”.

Consolidada, a Medicina do Tráfego é reconhecida não apenas pela AMB, mas também pelo Conselho Federal de Medicina (CFM) e pela Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM) e, tornou-se uma das especialidades que mais crescem no País. Atualmente, a Abramet, que representa mais de oito mil médicos de tráfego, conquistou notoriedade e influência, tornando-se referência também para a Academia e as diversas esferas do Poder Público no debate e formulação de políticas públicas e legislações destinadas a regular a mobilidade (leia mais na página 23).



ATUAÇÃO DA ABRAMET CONSOLIDA A IMPORTÂNCIA DA ESPECIALIDADE

Entidade liderou debates que levaram a conquistas emblemáticas para a medicina e a sociedade brasileira

Ancorada em uma defesa intransigente da vida humana e na conscientização em torno da responsabilidade da medicina do trânsito para uma mobilidade saudável e segura, a atuação da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) contribuiu para o reconhecimento da especialidade no Brasil e a realização de seu potencial e missão como guardião de todos os que se deslocam pelas vias brasileiras. Seus 45 anos de atividade são marcados por avanços e conquistas que protegem a sociedade como um todo, impactando de forma positiva o exercício da medicina no País.

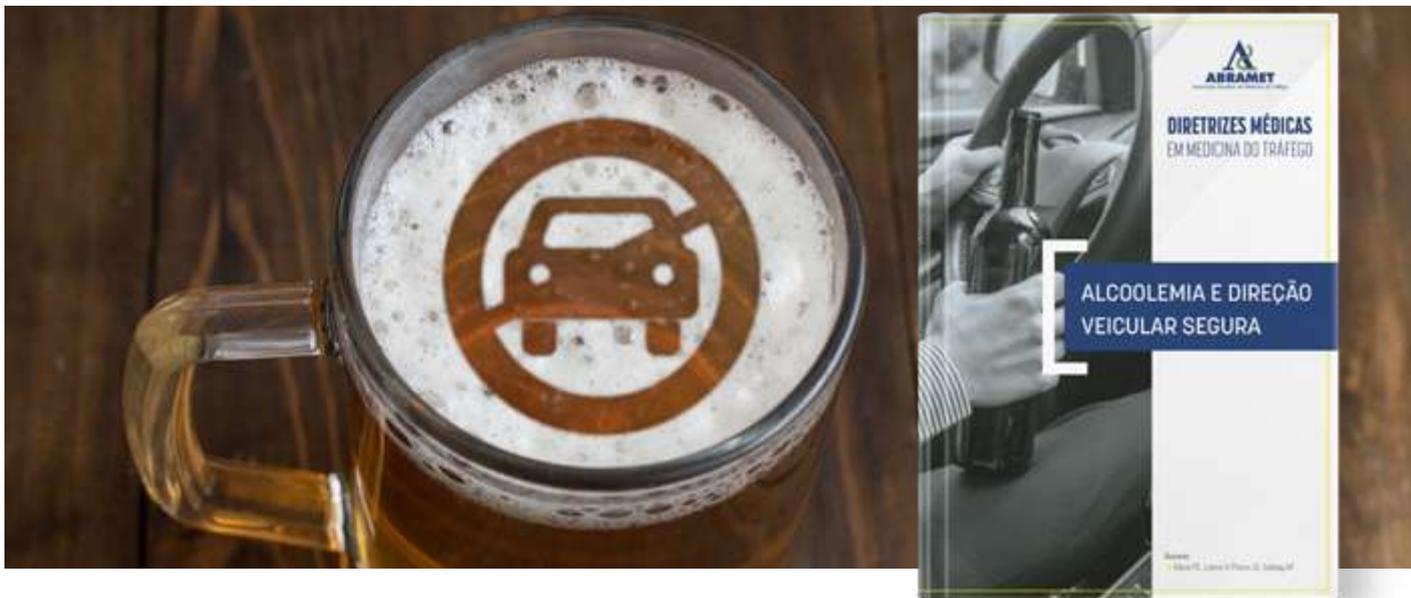
“Nossa especialidade tem o respeito e a valorização da vida no DNA, esses são valores que formam o médico e, especialmente, o médico do trânsito. Essa consciência, que levou à criação da Abramet, tem sido carregada por todos os que ajudaram a construir e têm levado nossa entidade adiante”, afirma José Montal, ex-presidente e atual diretor administrativo da instituição. Segundo ele, esses valores pautam toda a atuação da diretoria, das comissões técnicas, parcerias, a agenda de defesa profissional e institucional, o relacionamento com o médico associado.

Os resultados desse esforço são visíveis e notórios. Além de estimular e contribuir para a formação e capacitação continuadas do médico do trânsito, com iniciativas próprias e em parceria com outros atores, a Abramet contribuiu para a introdução da segurança viária como prioridade na construção de um arcabouço legal focado na preservação da vida, na fiscalização e punição de infrações e na educação para o trânsito.

Essa contribuição tem como ponto de partida o trabalho do departamento científico da entidade, liderado por Flavio Emir Adura, que mobiliza os mais experientes médicos do trânsito, assim como especialistas de renome, para atualizar o conhecimento disponível e produzir novos achados científicos, sempre com o objetivo estratégico de garantir a atualização continuada do especialista e responder às mudanças da sociedade e sua relação com a mobilidade.

“O trabalho que temos feito ao longo de todos esses anos é manter a medicina do trânsito alinhada à realidade da mobilidade e na vanguarda do conhecimento, buscando antever temas relevantes para o dia a dia do médico e medidas para mitigar os impactos da violência no trânsito brasileiro”, comenta Adura. “Esse esforço pauta nossas jornadas, seminários, congressos, diretrizes e atuação institucional”.

A produção científica da entidade e sua capacidade de diálogo e articulação com as diversas esferas do Poder Público consolidaram a Abramet como interlocutora e referência na concepção, elaboração e implementação de leis, resoluções e outras normas destinadas a estabelecer mais segurança no trânsito brasileiro e fortalecer a medicina do trânsito. A instituição também contribuiu para o reconhecimento das demais entidades médicas, abrindo espaços de diálogo e influência para a especialidade junto ao Conselho Federal de Medicina (CFM), a Associação Médica Brasileira (AMB) e suas representações estaduais, entre outros entes.



TOLERÂNCIA ZERO PARA O ÁLCOOL

Nessa trajetória, algumas iniciativas ganharam peso emblemático, por terem gerado uma revolução silenciosa na mobilidade brasileira, levando à redução de riscos e da incidência de sinistros graves no País. Uma delas, é a formulação da nota técnica que fundamentou a formulação e levou à aprovação da Lei nº 11.705, em 2008. Mais conhecida como Lei Seca, trata-se de um marco que inaugurou uma nova conduta do brasileiro perante a associação entre álcool e direção.

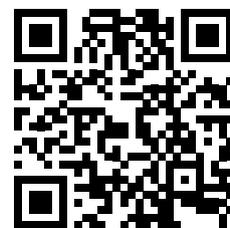
Representando os médicos de trânsito no debate, a Abramet identificou a alcoolemia como principal vetor da morbimortalidade no trânsito, colocando esse tema no centro da discussão. Em 2008, a entidade publicou a diretriz Alcoolemia e direção veicular segura, base da nota técnica que sensibilizou os parlamentares e resultou na aprovação da lei. Os estudos e dados científicos apresentados pela entidade à época comprovaram, por exemplo, os efeitos nocivos da combinação da ingestão de álcool com a direção e referendaram a necessidade de uma legislação sobre o tema.

Autor do projeto, o deputado federal Hugo Leal (PSD-RJ) reconheceu a importância da contribuição da entidade. “A Abramet teve participação fundamental para que pudéssemos aprovar essa Lei”, declarou, quando da celebração dos 12 anos de vigência da legislação. A Abramet produziu, ainda, o estudo que levou à publicação da Resolução nº 432 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que orienta os procedimentos adotados pelas autoridades de trânsito na fiscalização do consumo do álcool para aplicação da Lei nº 12.760/2012.

“Nós temos muito orgulho de ter participado desse

grande avanço para o Brasil. A Lei Seca, sem dúvida alguma, vem preservando a vida humana no trânsito e impedindo a perda de muitas vidas”, comenta Antonio Meira Júnior. “Essa é uma bandeira que não podemos deixar enfraquecer, que nunca deixaremos de empunhar”, acrescenta Flavio Adura. Em 2022, a entidade reforçou esse compromisso, atuando como amicus curiae junto ao Supremo Tribunal Federal (STF) e colaborando para reverter ações que tentaram esvaziar a legislação.

FLAVIO ADURA EM
AUDIÊNCIA NO STF



EM DEFESA DO FUTURO

A Abramet é o fórum gerador de outra inovação que tem protegido crianças e adolescentes e contribuído para a redução de sinistros envolvendo o público infantil no Brasil. Em 2008, a entidade publicou diretriz sobre o transporte seguro de crianças, documento com que alertou a comunidade médica e as autoridades de trânsito sobre a necessidade de prevenir mortes, ferimentos e sequelas decorrentes de sinistros em meio ao deslocamento.

A diretriz deu base técnico-científica à formulação e publicação da Resolução nº 277 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito. A norma fixou regras para o transporte seguro de crianças menores de 10 anos, exigindo o uso do dispositivo de banco específico (bebê conforto) para menores de 1 ano, cadeirinhas para crianças de um a quatro anos, assen-



tos de elevação para crianças de quatro a sete anos e meio, e cinto de segurança para crianças de sete anos e meio a 10 anos no banco traseiro.

Conhecida como Lei da Cadeirinha, a resolução foi incorporada ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) durante sua revisão, em 2020, e atualizada pela Resolução nº 819 do próprio CONTRAN no ano seguinte. Em 2021, mais uma vez, a Abramet orientou a modernização da legislação, que apropriou a atualização da diretriz que fora republicada pela entidade. Dentre as novidades, a nova norma passou a exigir que seja considerada a altura da criança para o uso seguro do cinto de segurança, a partir de 1,45m.



FAZENDO HISTÓRIA

Em abril de 2021, a Abramet fez história ao articular uma das mais importantes conquistas para a medicina do tráfego e seus especialistas: depois de 17 meses de discussão no Congresso Nacional, que envolveu a derrubada de veto presidencial, entrou em vigor a nova redação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 14.071/2021), estabelecendo 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).

Fruto do trabalho intenso da entidade, que mobilizou sua diretoria e departamento científico na apresentação de argumentos e dados para a sensibilização dos parlamentares, a inclusão da especialidade no CTB representa o reconhecimento inequívoco da sua importância para a preservação da vida no trânsito e o fortalecimento de um mecanismo essencial para a correta avaliação do candidato a condutor.

“A legislação manteve um instrumento decisivo para prevenir sinistros e evitar milhares de mortes no trânsito brasileiro. É para isso que nossa entidade tem trabalhado”, diz Antonio Meira Júnior. A Abramet acompanhou de perto toda a tramitação da revisão do Código de Trânsito: nem mesmo o distanciamento social imposto pela pandemia da covid-19 impediu sua diretoria e corpo técnico de contribuir com a discussão. A entidade participou de reuniões e audiências públicas, assim como conduziu diálogo com deputados e senadores para impedir retrocessos na legislação.



ALIADA NO DISTANCIAMENTO

A crise sanitária que assolou o planeta em 2020 foi outro momento marcante na atuação da Abramet. Quando a pandemia da covid-19 se instalou no Brasil, os governos estaduais impuseram medidas restritivas que retiraram milhares de pessoas das ruas. Apesar das lojas fechadas, restaurantes vazios e ruas fantasmas, no entanto, nos bastidores da quarentena profissionais quase invisíveis se expuseram ao vírus para abastecer mercados, entregar refeições ou conduzir doentes aos hospitais.

Neste período, a entidade não se furtou ao seu papel e colecionou uma série de ações para proteger condutores, médicos e demais cidadãos. Focada nos condutores profissionais do trânsito, como caminhoneiros, motoristas de ambulância e motociclistas, seu departamento científico produziu uma série de cartilhas com orientações sobre como esses trabalhadores deveriam agir para evitar o contágio e transmissão do novo coronavírus. A Abramet divulgou,

ainda, recomendações aos médicos do tráfego sobre a segurança nos atendimentos, visando impedir a disseminação do coronavírus e a preservar as vidas dos especialistas, motoristas e candidatos à habilitação.

O "Guia de Orientações aos Caminhoneiros" foi preparado em conjunto com a Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava). Já o "Guia de Orientações aos Motociclistas" foi produzido junto com o Sindicato dos Mensageiros Motociclistas do Estado de São Paulo (SindimotoSP) e a Federação Brasileira dos Motociclistas Profissionais (Febramoto). O "Guia de Orientação aos Condutores de Ambulância", por sua vez, foi realizado em conjunto com a Associação Brasileira dos Condutores de Ambulância (Abramca).

Com essa atuação, a Abramet manteve-se próxima e presente em um dos momentos mais desafiadores da história recente, reafirmando seu compromisso com a preservação da vida. ▀





CONGRESSO NACIONAL HOMENAGEIA ABRAMET E RECONHECE IMPORTÂNCIA DA MEDICINA DO TRÁFEGO

Obras estratégicas para o dia a dia do médico especialista e todos os que atuam no sistema de trânsito serão lançadas durante o evento

Celebrado em 19 de agosto, o Dia do Médico do Tráfego de 2025 marcou o início das celebrações dos 45 anos de atuação da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), cujo ponto alto acontecerá durante o XVI Congresso Brasileiro da especialidade, em setembro, na cidade de Salvador (BA). Por iniciativa do senador Hiran Gonçalves (PP-RR), presidente da Frente Parlamentar Mista da Medicina (FPMed), foi realizada uma sessão especial em homenagem à categoria e à entidade, no plenário do Senado Federal, em Brasília (DF). O evento durou duas horas.

Em breve pronunciamento, o presidente da Abramet, **Antonio Meira Júnior**, contou a história da entidade e homenageou personalidades decisivas para a criação e consolidação da medicina do tráfego no Brasil. “Hoje é um dia histórico para todos nós que integramos a Medicina do Tráfego. Um dia de celebração, de reconhecimento, mas, acima de tudo, um dia de reafirmação do nosso compromisso com a preservação da vida no trânsito”, afirmou. Integrantes da diretoria da entidade acompanharam a sessão.



“A Abramet nasceu do desejo de transformar dor em ação, estatísticas em prevenção, e ausência de políticas públicas em ciência aplicada. Entre esses pioneiros, faço questão de citar alguns nomes que estarão para sempre na história da medicina brasileira e expressar o meu profundo respeito a todos os ex-presidentes da nossa entidade, que ajudaram a construir essa trajetória de excelência e credibilidade”, acrescentou, lembrando a inestimável contribuição de Albino Júlio Sciesleski, Moise Edmond Seid, Fabio Ford Feris Racy, Flavio Emir Adura, Mauro Augusto Ribeiro, José Heverardo da Costa Montal e Juarez Monteiro Molinari para a especialidade. “Graças ao trabalho de vocês, pude assumir uma associação madura, consolidada e respeitada em todo o País”.



Assista a sessão



Em suas palavras, Meira Júnior destacou que tarefa do médico do trânsito é separar o risco da responsabilidade, avaliando com critério técnico, científico e humano, se uma pessoa tem condições físicas e mentais para conduzir com segurança. “Podemos afastar temporariamente ou definitivamente quem não está apto. Fazemos isso com seriedade, com base em evidências, com um único objetivo: salvar vidas”, pontuou.

O dirigente recordou a parceria e atuação da Abramet com o Congresso Nacional, atuando como consultora na formulação e discussão técnica de normas essenciais para a construção de uma mobilidade saudável e segura no Brasil, como a chamada Lei Seca, na revisão do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na exigência de uso de equipamentos de retenção para crianças, a chamada Lei da Cadeirinha.



PAIXÃO PELA VIDA

Vocalizando o reconhecimento de sua diretoria e do médico associado, o presidente da entidade agradeceu aos parlamentares pelo diálogo e atuação conjunta na busca por melhorias para a população. “Quando médicos e parlamentares caminham juntos, o resultado é um só: milhares de vidas preservadas nas ruas, estradas e rodovias do nosso país”, disse Meira Júnior, estendendo o agradecimento também aos representantes do Conselho Federal de Medicina (CFM), a Associação Médica Brasileira (AMB), a Federação Nacional dos Médicos (FENAM) e a Federação Médica Brasileira (FMB), presentes no evento.



Atual diretor científico da Abramet, um dos fundadores e ex-presidente, Flávio Emir Adura também fez uso da palavra. “A Abramet é fruto da visão de médicos que entenderam, já naquela época, que o trânsito não se restringia a um problema de legislação e engenharia, mas também e principalmente de saúde pública”, lembrou.

“O trânsito brasileiro mata a cada ano 34 mil pessoas e deixa mais de 200 mil feridos. E um número muito ignorado: mais de 50 mil cadeirantes. São perdas humanas, custo social que exige ação integrada de governo, sociedade e da ciência”, acrescentou. O especialista destacou a consolidação da entidade em âmbito nacional e internacional, mencionou suas diversas contribuições para a formulação de políticas públicas e legislações que têm colaborado para a redução de sinistros no país.

“É muito simbólico estarmos hoje no Senado Federal, onde se constroem leis e políticas públicas. Cada vez que prevenimos um sinistro, não salvamos apenas uma vida: evitamos que uma família chore, que uma criança perca seus pais, que sonhos fiquem pelo caminho. Essa é a missão da Abramet e do médico do trânsito”.

Durante a sessão, o presidente do CFM, **José Hiran da Silva Gallo**, lembrou que o Brasil ocupa o terceiro lugar mundial em número de vítimas no trânsito, atrás apenas da Índia e da China. “As estimativas falam de pelo menos 92 mortes no trânsito diariamente, um óbito a cada 15 minutos. Esse é um quadro que poderia ser ainda pior se não fosse o trabalho silencioso da Abramet e dos médicos do tráfego”, afirmou.

Segundo ele, “há muito ainda a fazer”, especialmente para a melhoria do sistema de coleta dos dados de sinistros de trânsito, com o objetivo de criar salvaguardas novas para proteger o motociclista. “Esse é o segmento mais exposto à violência no trânsito e eu confio que a Abramet acompanhará esses debates e se posicionará em defesa do bem-estar do pedestre e dos condutores”, acrescentou, lembrando a contribuição da entidade para a revisão do Código de Trânsito Brasileiro.

Representando a AMB, **Francieleide Paes** destacou a atuação da especialidade em benefício da população. “Vocês médicos do tráfego são os guardiões invisíveis que, por meio de diagnósticos, orientações e pesquisa, salvam vidas antes mesmo que os acidentes aconteçam”, apontou.

“A Abramet é a força motriz de uma transformação e se estabeleceu como pilar fundamental de defesa da segurança da vida. Seu trabalho vai além da sala de exames, é um compromisso diário com a saúde pública, para educar e conscientizar”, acentuou. “Suas diretrizes, estudos e dedicação à ciência do trânsito são farol que guia o país a um futuro com menos tragédias e vidas preservadas”.

Representando o presidente da Federação Nacional dos Médicos (FENAM), **Marcela Montandon** destacou a importância da medicina do tráfego e da entidade para a preservação da vida. “Hoje é dia de celebrar uma história que não cabe apenas nos livros, mas pulsa nas ruas, nas estradas e nas cidades”, afirmou. “45 anos não são apenas um marco no tempo, representam vidas preservadas, acidentes evitados e famílias protegidas. A Abramet é o elo importante entre a ciência médica e a vida em sociedade”, acrescentou.

Diretor de saúde suplementar da Federação Médica Brasileira (FMB), **Marcos Gutemberg Fialho da Costa**, sublinhou avanços fruto da atuação da Abramet e o fortalecimento da medicina do tráfego. “Falar da Abramet é falar conquistas. A medicina do tráfego salva vidas”, apontou, referindo-se à modernização do Código de Trânsito Brasileiro, ao reconhecimento da especialidade e criação de câmaras técnicas no âmbito do CFM e seus conselhos regionais, da contribuição na formulação de resoluções pelo Conselho Nacional da Trânsito (CONTRAN).

Representando o Instituto Brasil de Medicina (IBDM),



José Hiran da Silva Gallo



Francieleide Paes



Marcela Montandon



Marcos Gutemberg Fialho da Costa

Ognev Meireles Cosac apontou a atuação da entidade para estabelecer uma mobilidade segura no Brasil. “A trajetória dessa associação é notável e exemplar, um trabalho fundamental para a segurança e saúde de todos nós”, comentou, mencionando diversas iniciativas articuladas pela Abramet, assim como outras em que colaborou para o aperfeiçoamento de leis e políticas públicas. “Essa ponte entre o conhecimento técnico-científico e a elaboração de propostas públicas para que o Instituto atua se empenha em fortalecer, garantindo que a voz da medicina seja ouvida e respeitada em todas as esferas”.

LEI SECA, CTB E MUITO MAIS: PARLAMENTARES RECONHECEM LEGADO DA MEDICINA DO TRÁFEGO

A tribuna do Senado também acolheu parlamentares de diversos partidos, que participaram da sessão especial para destacar a importância da medicina do trânsito e celebrar a atuação da Abramet em seus 45 anos. Um dos proponentes da sessão, o médico do trânsito e senador **Hiran Gonçalves** (PP-RR) destacou a contribuição da Abramet para a saúde pública e para a preservação de vidas no trânsito brasileiro.

“O trabalho do médico de trânsito é um trabalho de prevenção, de proteção e de cuidado. É o olhar clínico que identifica riscos antes de se transformarem em tragédia”, afirmou Hiran, que também é presidente da Frente Parlamentar Mista da Medicina (FPMed).

Autor do projeto que criou a Lei Seca, o deputado federal **Hugo Leal** (PSD-RJ), destacou a importância da contribuição da entidade para que a lei fosse formulada. “Se há um autor da Lei Seca, a coautoria, a coparticipação, no que se refere à fundamentação científico-jurídica, é da Abramet. Se a lei se consolidou e permanece até hoje, é porque tem a ação e o fundamento da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego”, sentenciou.

Vice-presidente do Senado, o senador **Eduardo Gomes** (PL-TO), enfatizou a importância do médico do trânsito e anunciou ações para a implantação de uma federação da Abramet no Tocantins. “Vivemos um tempo de mudanças tecnológicas, mas há algo que não pode ser substituído: a visão do médico, do profissional que tem a sensibilidade de discernir a individualidade de cada cidadão. Essa qualidade é vital para a segurança no trânsito”, afirmou. Gomes representou o presidente da Casa, senador Davi Alcolumbre (União-AP), na sessão.

Médico especialista em medicina do trânsito e filiado à entidade, o deputado **Eduardo Velloso** (União-AC) reafirmou seu apoio à pauta da especialidade. “Pensando



Ognev Meireles Cosac



Hiran Gonçalves



Hugo Leal



Eduardo Gomes



Eduardo Velloso



Juscelino Filho



Allan Garcez

sempre na segurança no trânsito em primeiro lugar, pensando sempre em salvar vidas, que é o ponto mais importante do trabalho de todos os envolvidos nessa agenda”, comentou. “Sou muito honrado de fazer parte do time da Abramet, como médico do tráfego, para dar cada dia mais a quem conduz e ao pedestre a garantia de que estamos colocando no mercado pessoas aptas a dirigir”.

A Abramet e o médico do tráfego foram homenageados também pelo deputado federal **Juscelino Filho** (União-MA), relator da modernização do Código de Trânsito Brasileiro na Câmara dos Deputados, em 2021. “É uma instituição que tem papel muito importante para a sociedade brasileira, pelo trabalho que faz, pela medicina do tráfego, que desempenha papel fundamental na diminuição dos acidentes de trânsito”, afirmou.

O deputado lembrou a tramitação da revisão do CTB e a participação da entidade nos debates que levaram ao

aperfeiçoamento do projeto e aprovação de uma lei adequada aos desafios brasileiros – um dos dispositivos da nova lei é a manutenção da exigência de um médico do tráfego para a avaliação do candidato a condutor. “Vocês têm, na Câmara dos Deputados, um parceiro, um aliado. Que possamos nos manter vigilantes, pois têm projetos que tentam ameaçar o exercício dessa importante função, dessa entidade e vamos continuar vigilantes e prontos”.

Em seu pronunciamento, o deputado **Allan Garcez** (PP-MA) destacou a importância da medicina para o cidadão, frisando que o ser humano nada consegue realizar sem saúde. “A Abramet tem um cunho importante nessa Casa: transformar ciência em lei”, afirmou. “O dia de hoje, que festeje o médico do tráfego, é muito importante para valorizar esses profissionais. O Senado e a Câmara estarão sempre de portas abertas, não apenas para a Abramet, mas para todas as sociedades médicas”, declarou. //



GLAUCOMA, INIMIGO DA DIREÇÃO?

Campanha nacional destaca importância do diagnóstico precoce

A Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) se uniu ao Conselho Brasileiro de Oftalmologia (CBO) e à Sociedade Brasileira de Glaucoma (SBG) na campanha nacional de conscientização e mobilização para a prevenção do glaucoma. Realizada anualmente no mês de maio, a campanha 24h pelo Glaucoma é destinada a fortalecer políticas públicas, engajar pacientes na busca pelo diagnóstico precoce e tratamento com vistas a reduzir a incidência da doença e prevenir seus efeitos mais graves, como a cegueira.

Uma das ações mais emblemáticas aconteceu no dia 24, com a realização de uma maratona online para disseminar informações sobre a doença e seu tratamento. O evento foi transmitido pelo canal do YouTube no site oficial da campanha. “O glaucoma é uma doença que pode comprometer a capacidade de dirigir, levando a sinistros de trânsito. A Abramet apoia todas as iniciativas relevantes que estimulem o cuidado com a saúde e possam gerar mais segurança para o trânsito”, comenta Flavio Emir Adura, diretor científico da entidade.

Entre 1% e 2% da população mundial convivem com o glaucoma e, até 2040, mais de 111 milhões de pessoas podem ser afetadas. No Brasil, estima-se que mais de 1,7 milhão de pessoas tenham a doença, com base na projeção de que cerca de 2% da população acima de 40 anos está em risco. O grande desafio é que o glaucoma é uma doença silenciosa, levando muitas pessoas a descobrirem sua incidência quando a visão já está comprometida.

“O glaucoma precisa ser identificado o quanto antes, porque, quanto mais cedo o tratamento começa, maiores são as chances de manter a doença sob controle. Por isso, é fundamental que as pessoas visitem o oftalmologista com regularidade. Além disso, os exames preventivos não ajudam só a detectar o glaucoma, mas também outras doenças dos olhos que, muitas vezes, não apresentam sintomas no início”, diz Wilma Lélis, presidente do CBO.

Durante a maratona online do dia 24, diversos especialistas esclareceram as dúvidas mais comuns dos pacientes, um esforço para a conscientização e reversão de informações falsas que ainda circulam sobre a doença. O objetivo foi discutir diversos temas para ampliar o entendimento sobre a doença e favorecer o enfrentamento do glaucoma, como os perigos da automedicação, propaganda enganosa sobre vitaminas e terapias alternativas (como células tronco), o papel do teste do olhinho no diagnóstico precoce em crianças, a importância do uso correto dos colírios, principal forma de controle da doença.



Assista a transmissão do
24h pelo glaucoma 2025



O evento também abordou os direitos garantidos aos pacientes pelo Sistema Único de Saúde (SUS) e as novas tecnologias disponíveis para o tratamento do glaucoma, que estão sendo incorporadas à rede pública de saúde. O objetivo do CBO e da SBG é que a campanha ajude a reduzir os casos de diagnóstico tardio e estimule uma atitude mais preventiva da população em relação à saúde ocular.

MAIS DE 90% DA DIREÇÃO DEPENDE DA VISÃO

Ainda que os demais sentidos estejam mobilizados na condução veicular, é impossível dirigir sem os olhos. Mais de 90% das informações sensoriais enviadas ao cérebro durante o ato de dirigir vêm da visão e essa constatação insere o glaucoma entre as doenças que geram risco relevante à capacidade de dirigir, elevando o potencial de sinistros de trânsito. O alerta foi levado pelo diretor científico da Abramet, Flavio Adura, ao programa Visão em Foco, promovido pelo Conselho Brasileiro de Oftalmologia (CBO).

“Não há dúvida que a visão é o fator sensorial mais relevante para a direção veicular. Sua ausência não pode ser substituída por nenhum outro sentido e nem mesmo complementada de forma eficaz. Diversas condições oftalmológicas são riscos para o sinistro de trânsito”, esclareceu Adura. Também participaram do evento online Hélder Costa, diretor da Sociedade Brasileira de Visão Subnormal (SBVSN), e Paulo Augusto de Arruda Mello, professor titular da Escola Paulista de Medicina e ex-presidente do CBO.

“O glaucoma, em particular, é considerado um grande risco para o trânsito. O fator decisivo não é o que o motorista vê, mas como ele reage ao que vê. O glaucoma compromete progressivamente, de forma silenciosa, traiçoeira e oculta, o visual”, afirmou. Segundo ele, a condução segura exige que o motorista perceba, de forma precisa, todos os elementos relevantes do ambiente do tráfego. “A perda do corpo visual pode não ser percebida inicialmente, mas já compromete, desde o início, reações em situações críticas no trânsito, aumentando o risco de sinistros”, comentou.

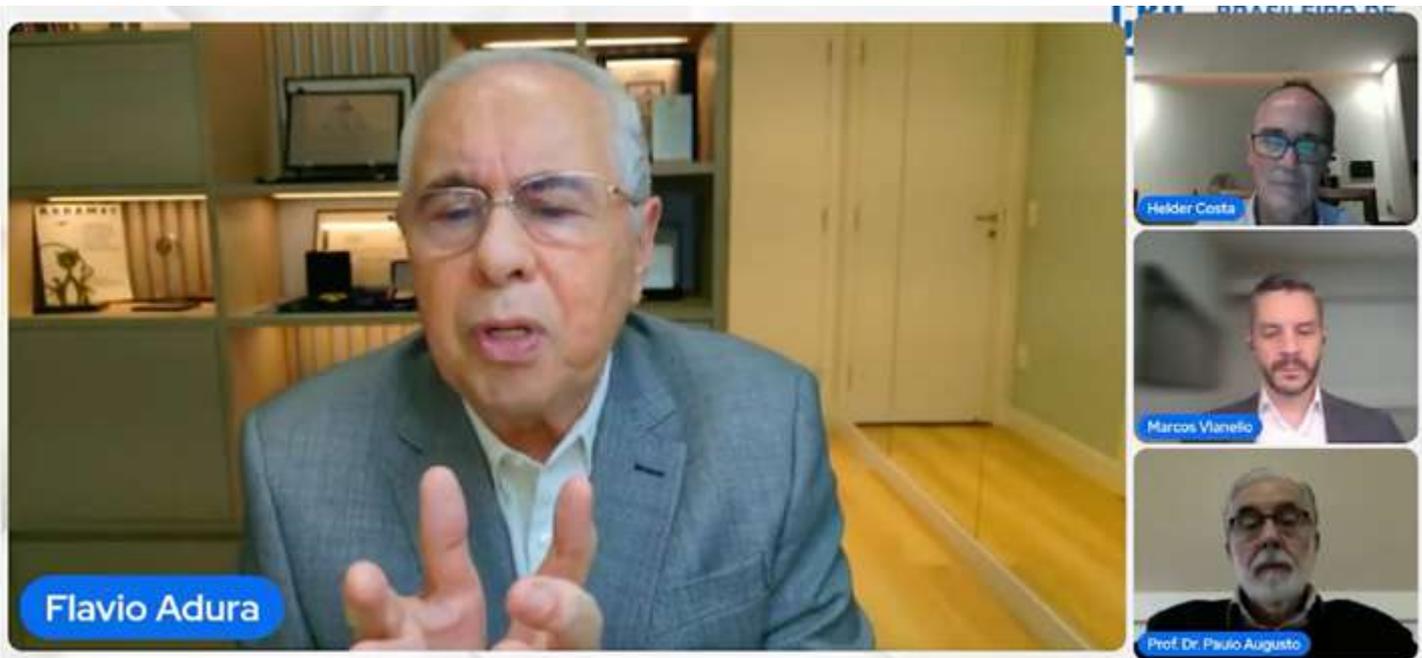
Segundo Adura, motoristas com glaucoma podem dirigir com segurança e evitar sinistros, desde que bem avaliados por médicos do tráfego no Exame de Aptidão Física e Mental, necessário à concessão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), assim como se bem orientados por oftalmologistas em consulta.

ESCLARECIMENTO E CONSCIENTIZAÇÃO

Durante a live, os especialistas ofereceram um amplo panorama sobre o glaucoma, com esclarecimentos relevantes sobre a doença, sua prevenção, diagnóstico e tratamento. “O glaucoma é uma doença que, quando não tratada adequadamente, leva à redução e à perda da visão, à restrição do campo visual. A nossa luta é para um diagnóstico cada vez mais precoce”, informou Paulo Augusto de Arruda Mello. “O grande problema que nós encontramos é que 80% das formas de glaucoma são completamente assintomáticas, o que retarda muito o diagnóstico”, acrescentou, destacando que melhorar o manejo dessa doença é uma das preocupações e prioridades do Conselho.

Diretor da Sociedade Brasileira de Visão Subnormal (SBVSN), Hélder Costa acrescentou outro aspecto importante para o esclarecimento da população e conscientização em torno do glaucoma: o desenvolvimento da chamada visão subnormal, condição em que a acuidade visual é notadamente reduzida e não pode ser plenamente corrigida pelo uso de óculos, lentes de contato e medicamentos ou por cirurgia. Pessoas com visão subnormal enfrentam dificuldade para atividades rotineiras como leitura e escrita.

Costa trouxe sua experiência em consultório para alertar sobre a importância da conduta do paciente e do médico para evitar os efeitos mais nocivos do glaucoma. “Muitas vezes, há uma demora na busca por atendimento especializado ou negligência com o tratamento, contribuindo para o avanço da doença”, frisou o especialista. Costa destacou que, sempre que percebida alguma mudança ou redução da acuidade visual, é preciso buscar a orientação do médico oftalmologista para a realização de exames e diagnóstico adequado.



APTIDÃO PARA DIRIGIR

O debate oferecido pelo Visão em Foco também esclareceu a importância da avaliação oftalmológica, procedimento que faz parte do processo de concessão ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), combinada ao acompanhamento de rotina com um médico oftalmologista. Os especialistas discutiram como identificar os parâmetros que permitem ao paciente portador de glaucoma dirigir ou não. “Os programas atuais que determinam a aprovação, em determinada categoria de um condutor, estão estabelecidos na resolução 927 do Conselho Nacional de Trânsito”, explicou Flavio Adura.

Segundo ele, já em 2008, a Abramet e o CBO conduziram uma ampla revisão da legislação internacional, normativas e evidências científicas, identificando paradigmas que prevalecem até o momento atual. “Até hoje, as legislações internacionais variam significativamente em relação a esses números”, pontuou. O diretor científico da Abramet esclareceu que na União Europeia o paradigma é o mesmo adotado no Brasil: 120 graus, com pelo menos 50 graus à esquerda e à direita, determinando ainda o campo visual vertical mínimo de 40 graus.

Nos Estados Unidos, explicou, é diferente: cada estado faz de um jeito. “15 estados americanos exigem 140 graus. Outros, entre 105 e 130. O mais rigoroso é o estado do Maine e exige 150 graus. Outros 16 estados não pedem teste de campo visual”, comentou. Adura também mencionou outros países: no Canadá, são 120 graus; na Austrália, 110 graus para amadores e 140 para profissionais. “Nós sabemos que 12% dos sinistros fatais são causados por doenças orgânicas do motorista, dentre elas doenças oftalmológicas”, afirmou o especialista.

DIREÇÃO SEGURA

No transcorrer da transmissão, os especialistas também abordaram os cuidados impostos pela constatação de que uma pessoa portadora de glaucoma deixa de estar apta para dirigir e a importância de uma avaliação rigorosa para subsidiar essa decisão. “Para o candidato, normalmente idoso e portador de glaucoma, quando inato em definitivo, vai ser mais uma de uma série enorme de perdas que o idoso vai tendo durante a vida. A gente costuma ver que, talvez, seja a mais dolorosa. Por isso, o exame tem que ser muito criterioso, os parâmetros têm que ser muito bem estabelecidos”, comentou Flavio Adura.

O diretor científico da Abramet destacou a oportunidade de habilitação na categoria B, lembrando a importância dos equipamentos do veículo. “O paciente pode se habilitar se tiver um mínimo de 60 graus na visão horizontal em cada um dos olhos, com 120 no melhor, ajudado pelos espelhos retrovisores”, esclareceu, enfatizando que o condutor glaucomatoso enfrenta maior tempo para reação, o que pode aumentar o risco de sinistros: o acompanhamento da evolução do quadro e do campo visual do condutor é essencial. //



Assista à íntegra do Visão em Foco especial sobre o Glaucoma



NOVA DIRETRIZ DA ABRAMET SOBRE EPILEPSIA INCORPORA PRÁTICAS INTERNACIONAIS ATUALIZADAS

Documento orienta médico do tráfego na avaliação do candidato a condutor e fixa parâmetros para atuação do médico assistente

Mais clareza, precisão e alinhamento com às mais recentes normas internacionais, com o objetivo de garantir uma avaliação justa e, ao mesmo tempo, segura do candidato a condutor mobilizaram a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) na revisão da Diretriz sobre Epilepsia e Direção Veicular. O documento baliza decisões do médico especialista e orienta a avaliação de candidatos à concessão ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) portadores dessa condição ou que tenham sofrido crises epiléticas pontuais.

Publicada no primeiro semestre de 2025, a diretriz soma os conhecimentos da entidade, em parceria com Especialistas da Associação Brasileira de Epilepsia (ABE), da Liga Brasileira de Epilepsia (LBE) e da Academia Brasileira de Neurologia (ABN), instituições de referência no tema. “A atualização dos conceitos e critérios relacionados à aptidão das pessoas com epilepsia para a condução de veículos automotores é essencial para que a normativa esteja alinhada às melhores práticas e evidências científicas atuais, promo-

vendo a segurança de todos os usuários das vias” explica Flavio Emir Adura, diretor científico da Abramet.

Além dele, a entidade mobilizou o grupo de médicos especialistas formado por Antonio Meira Júnior, presidente; Áquilla dos Anjos Couto e Victor Enrique Mendoza Ramos, da Comissão de Estudos e Pesquisas da entidade; e Felipe Fernandes Cabral Pais Ferraz. Pela ABE, participou Lécio Figueira Pinto; e pela LBE, Juliana Passos de Almeida. A revisão contempla o avanço permanente da medicina e da abordagem para as mais diversas doenças, inclusive no cenário internacional.

Em mais de 30 páginas, o documento traz critérios novos e reforça paradigmas em uso para a avaliação de condutores, com a atualização das definições de epilepsia; revê artigos e legislações internacionais relevantes, respaldando a adoção de tais parâmetros no conhecimento mais recente disponível. Os novos critérios sinalizados pela diretriz atendem todos os candidatos a condutor, inclusive aqueles que exercem atividade profissional.

AVALIAÇÃO DE CRISES

A diretriz revisada pela Abramet também avança ao tornar mais nítida a responsabilidade do médico assistente e introduzir o modelo de relatório padronizado de avaliação, mais detalhado e abrangente, com vistas a garantir ao médico do tráfego ainda mais segurança e confiabilidade nas suas decisões clínicas e periciais. A entidade estabelece que cabe ao médico assistente – função exclusiva de um neurologista ou neurocirurgião, traçar o perfil detalhado do candidato a motorista e oferecer parecer favorável, ou não, à sua habilitação.

“A revisão da Diretriz sobre Epilepsia e Direção Veicular é uma contribuição, também, para eliminar o estigma em relação às pessoas com epilepsia, reafirmando suas capacidades, inclusive para a condução de veículos automotores”, diz o diretor científico da entidade. Outra novidade importante é que a nova norma de conduta introduz orientações sobre o manejo de candidatos que sofram crises de epilepsia. “O intervalo livre de crises epiléticas é amplamente reconhecido como um dos principais critérios para avaliar a capacidade de condução de pessoas com epilepsia. Estudos indicam que períodos sem crises convulsivas superiores a 6 a 12 meses estão associados a uma redução significativa do risco de sinistros de trânsito”, aponta a diretriz.

À luz de estudos e evidências científicas nacionais e internacionais, o documento fixa um período mínimo de 12 meses livre de crises para que o candidato tenha permissão para dirigir, prazo que pode ser reduzido para seis meses sob orientação médica. Para motoristas profissionais, a norma exige um período de cinco anos sem crises, com possibilidade de condução se as crises ocorrerem apenas durante o sono.

CENÁRIO INTERNACIONAL

“A literatura científica reforça a importância do intervalo livre de crises como um critério essencial para a avaliação de aptidão à direção. Estudos destacam que a duração desse intervalo é o preditor mais consistente e confiável do risco de sinistros associados a episódios epiléticos”, explica o documento. A diretriz destaca que o período sem crises é o principal fator determinante para a ocorrência de sinistros envolvendo pessoas com epilepsia, corroborando a relevância desse parâmetro na mitigação de riscos envolvendo esse público.

	PREVENÇÃO DE SINISTROS	IMPEDIMENTOS DE HABILITAÇÃO PARA PESSOA COM EPILEPSIA SEM RISCO
12 MESES SEM CRISES EPILEPTICAS	80%	50%
3 (TRÊS) MESES SEM CRISES EPILEPTICAS	50%	25%

A nova diretriz oferece ao médico do tráfego um panorama atualizado da legislação internacional em vigor, percorrendo a realidade da União Europeia, dos Estados Unidos, Canadá e outros países relevantes, assim como atualiza o conhecimento do que estabelece a legislação brasileira. O documento reforça os procedimentos a serem adotados na aplicação do Exame de Aptidão Física e Mental (EAFM) e as responsabilidades do candidato e do médico assistente.

A Abramet e sociedades parceiras trazem, de forma clara e detalhada, os critérios a serem observados tanto na concessão quanto na renovação da Carteira Nacional de Habilitação, com esclarecimentos prévios a cada recomendação. “Como a epilepsia pode afetar cada pessoa de maneira diferente, os critérios de aptidão para a condução de veículos automotores serão adaptados a cada caso específico”, aponta o documento. 





BRASIL REGISTRA UMA VÍTIMA DE TRÂNSITO NAS EMERGÊNCIAS DO SUS A CADA 2 MINUTOS

Os sinistros de trânsito continuam impactando o sistema público de saúde no Brasil. Em 2024, foram registradas 227.656 internações hospitalares no Sistema Único de Saúde (SUS) decorrentes de sinistros terrestres, o equivalente a uma vítima recebendo atendimento de emergência a cada dois minutos. O dado faz parte de estudo realizado em conjunto pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) e a Associação Brasileira de Medicina de Emergência (Abramede), divulgado no âmbito da campanha Maio Amarelo 2025, destinada à conscientização de toda a sociedade pela saúde e segurança no trânsito.

O levantamento demonstrou que os reflexos sobre o SUS são alarmantes: nos últimos dez anos, foram contabilizados 1,8 milhão de internações por sinistros de trânsito, segundo dados oficiais do Ministério da Saúde, totalizando

R\$ 3,8 bilhões em despesas hospitalares diretas. Segundo os médicos, essas ocorrências pressionam cada vez mais a disponibilidade de leitos em UTI e prolongam as internações, agregando outros custos com múltiplos procedimentos e reabilitação, com impacto também sobre a previdência e a assistência social.

“O trânsito brasileiro tem gerado uma epidemia silenciosa. As emergências estão lotadas de vítimas de circunstâncias evitáveis, com um custo humano, social e econômico altíssimo”, avalia o presidente da Abramet, Antonio Meira Júnior. “Atuamos diariamente nas emergências e vemos o peso dessa tragédia nos hospitais. Isso exige resposta do Estado, da sociedade e de todos os atores do sistema de mobilidade”, acrescenta a presidente da Abramede, Camila Lunardi.

Cálculo estimado pelas duas entidades indica que os R\$ 3,8 bilhões gastos diretamente pelos SUS com internações por sinistros de trânsito, seriam suficientes para construir de 32 a 64 hospitais de médio porte, implantar até 35 mil quilômetros de ciclovias urbanas, duplicar cerca de 505 quilômetros de rodovias federais, adquirir mais de 15 mil ambulâncias básicas ou habilitar quase 13 mil novos leitos de UTI em todo o País.

MOTOCICLISTAS SEGUEM MAIS VULNERÁVEIS

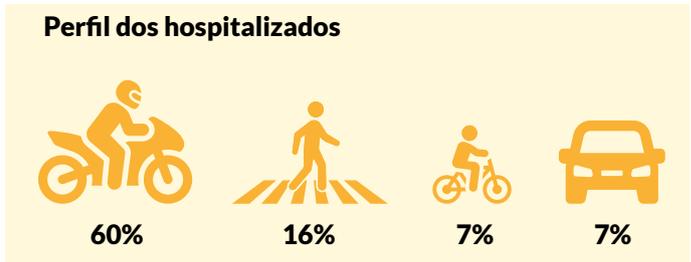
O estudo demonstra que sinistros envolvendo motocicletas concentram mais de 60% de todos os casos no período. Em 2024, o número chegou a 150 mil internações, mais do que o total somado de pedestres e ciclistas no mesmo ano. Os pedestres formam o segundo maior grupo de vítimas atendidas nas emergências por sinistros de trânsito, com 16% dos casos no período. Em seguida, aparecem os ciclistas e ocupantes de automóveis, ambos com 7% do total de sinistros registrados entre 2015 e 2024.

O que R\$ 3,8 bilhões nos permitiriam fazer pelo Brasil?

-  **Construir de 32 a 64 hospitais de médio porte**
-  **Adquirir 15 mil ambulâncias básicas (tipo A)**
-  **Duplicar cerca de 505 km de rodovias federais**
-  **Adquirir mais de 2 milhões de doses de vacina contra VSR**
-  **Habilitar quase 13 mil novos leitos de UTI**
-  **Implantar entre 17 mil e 35 mil km de ciclovias**

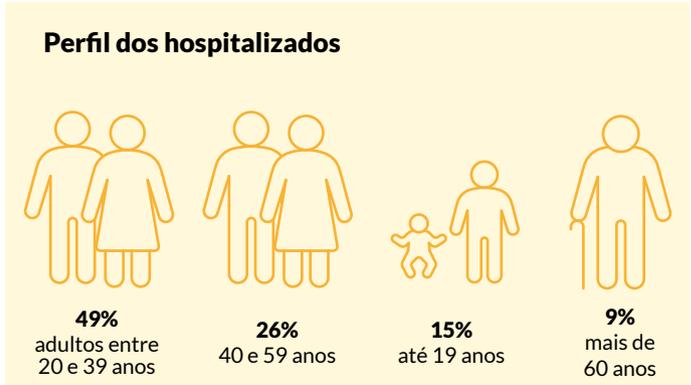
O conjunto desses dados confirma que os sinistros seguem um padrão de vitimização que afeta majoritariamente homens jovens, mas também impõe riscos a crianças, adolescentes e idosos. Do total de internações registradas nos últimos dez anos, 78% foram de pessoas do sexo masculino – dos quais 49% têm entre 20 e 39 anos, evidenciando o impacto sobre a população economicamente ativa; enquanto apenas 22% envolveram mulheres.

Em relação à faixa etária, o maior volume de internações está entre os jovens de 20 a 29 anos, que totalizaram cerca



de 28% de todas as internações. Em seguida, estão adultos de 30 a 39 anos e os de 40 a 49 anos. Somadas, essas três faixas etárias respondem por mais de 65% de todas as hospitalizações.

Os dados organizados pela entidade em parceria com a Abramede apontam, ainda, que a exposição ao risco no trânsito alcança o público infantil, muitas vezes decorren-



te da ausência de equipamentos de retenção infantil ou a comportamentos inadequados: 15% dos casos estão entre menores de 20 anos. Embora representem uma fatia menor em termos absolutos (9%), os idosos são mais vulneráveis à gravidade das lesões e à evolução desfavorável dos traumas.

Curva ascendente e contínua – Entre 2015 e 2024, o crescimento no número de internações por sinistros de trânsito foi contínuo, com um aumento de 44% no período: de 157.602 em 2015 para 227.656 em 2024. Os dados também revelam um cenário preocupante e crescente em todas as regiões brasileiras, com destaque para o impacto expressivo em estados com maior frota de veículos circulantes.



	Pare!	A cada 2 minutos Uma pessoa da entrada nas emergências do SUS após trauma em semáforo de trânsito
	Atenção!	R\$ 1.680 É a despesa diária de um hospital com uma vítima do trânsito
	Siga!	6 dias É o tempo médio que uma vítima do trânsito passa hospitalizada para tratamento

O Sudeste lidera com folga em números absolutos, somando 747.757 internações no período, o que representa mais de 40% do total nacional. O estado de São Paulo, sozinho, responde por 387.991 dessas ocorrências, sendo o maior número do País. Minas Gerais também se destaca com 218.402 internações no período, seguido do Rio de Janeiro (94.895). Em 2024, a região alcançou seu pico, com 92.754 internações.

O Nordeste é a segunda região com maior volume, totalizando 514.702 internações nos dez anos analisados. Estados como Bahia (107.820), Ceará (107.107) e Piauí (72.140) concentram os maiores números. A região apresentou crescimento constante, com destaque para a Paraíba e Sergipe, que praticamente dobraram seus registros entre 2015 e 2024.

No Sul, foram registradas 208.698 internações no período, com certa estabilidade e leve tendência de alta. O Paraná lidera na região com 98.539 casos, seguido por Santa Catarina (71.794), que apresenta alta incidência proporcional à sua população. Em 2024, a região registrou 24.670 internações, o maior número da série histórica local.

A Região Centro-Oeste também apresentou crescimento significativo, com 208.173 internações entre 2015 e 2024. O número anual praticamente dobrou em uma década, passando de 12.859 para 25.407. Goiás lidera com 98.343 registros, seguido por Mato Grosso (43.466). O Distrito Federal teve evolução constante, alcançando 4.182 internações em 2024, mais do que o triplo registrado em 2015.

Já a Região Norte totalizou 157.656 internações no período, com crescimento mais gradual. O Pará concentra quase metade das ocorrências da região, com 71.087 internações. Tocantins e Roraima também apresentam crescimento expressivo. Em especial, o Amapá registrou um salto em 2024, com 1.001 internações – quase três vezes mais que a média dos anos anteriores. 

MÍDIA CONTRIBUI NA CONSCIENTIZAÇÃO

"Pode ser uma pizza, um remédio ou uma corrida de aplicativo. Quem circula pela cidade já viu, tem moto o tempo todo". Com essa abordagem, o programa Fantástico, da Rede Globo, exibiu um amplo panorama sobre a incidência de sinistros graves com motocicletas e os desafios gerados por esse cenário para a saúde pública, a previdência, a economia e as famílias brasileiras.

Ancorada no estudo divulgado pela Abramet em conjunto com a Abramede, uma longa reportagem foi levada ao ar no primeiro domingo de junho (1) – com 15 minutos de extensão, a pauta do mais importante programa dominical da tevê brasileira trouxe vítimas de sinistros em diversas cidades brasileiras e ouviu especialistas para uma reflexão sobre como reverter o cenário.

Ouvido pela âncora Maju Coutinho, o presidente da Abramet reforçou a importância de campanhas educativas como as empreendidas quando da adoção da Lei Seca e uso do cinto de segurança

"Essa epidemia de acidente de trânsito é tão grave que, em 71% dos municípios do Brasil os acidentes de trânsito matam mais do que as armas de fogo. Mais de 60% estão em cima de uma moto. Ela tem 17 vezes mais chance de morrer se tivesse



sofrido um acidente dentro de um automóvel", disse Meira Júnior, ao dominical. "A grande maioria, quando não vai a óbito, acaba sofrendo lesões graves e permanentes", acrescentou.

O médico especialista defendeu ações continuadas para conscientização e educação da população, como foco em uma mobilidade segura. "Pela mudança do comportamento. Às vezes somos pedestres, outras vezes estamos dentro de um veículo de quatro rodas. Podemos também estar num veículo de duas rodas. Cada um fazendo a sua parte", destacou.

Naquela edição, o dominical da Globo alcançou público superior a 6,7 milhões de pessoas em todo o País, mas não foi só: os dados repercutiram em outras emissoras de televisão, rádio, veículos impressos e portais na internet. Foram publicadas 26 reportagens em veículos impressos, 25 por emissoras de TV; 55 por emissoras de rádio e 315 em portais online.



Assista a matéria

ENCONTRO COM PATRÍCIA POETA

Mas não foi apenas o Maio Amarelo que chamou a atenção da Rede Globo. Recorrentemente, a Abramet tem sido convidada a contribuir com o debate sobre mobilidade segura. Uma das mais recentes oportunidades foi a participação do presidente Antonio Meira Júnior, ao vivo, no programa Encontro com Patrícia Poeta. Durante um bloco inteiro, ele reforçou a importância do uso do cinto de segurança e destacou que o equipamento pode reduzir em até 43% as mortes no trânsito, lembrando que atitudes simples são determinantes para salvar vidas.



Assista a matéria

INDICADORES DE QUALIDADE NA AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS PRÉ-HOSPITALARES



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

Documento orienta médico do tráfego na avaliação do candidato a condutor e fixa parâmetros para atuação do médico assistente

Avaliar a qualidade dos serviços pré-hospitalares (APH) no Brasil é um desafio complexo. O sistema de APH no País é diversificado, incluindo o SAMU (192), os Corpos de Bombeiros (193), serviços em rodovias, empresas privadas, ambulâncias em eventos e estádios. Esses serviços operam, atualmente, em duas modalidades: suporte básico, sem a presença de um médico, ou suporte avançado, com um médico responsável pela equipe.

Embora a discussão sobre a qualidade desses serviços exista desde a sua implantação no final da década de 70, nos últimos anos, a percepção geral é de que a qualidade é excelente. No entanto, essa visão otimista não se aplica in-

distintamente a todos os serviços. Precisamos melhorá-los e salvar mais vidas.

A gestão de cada serviço de APH é independente e local. Para que um gestor atue de forma competente, ele precisa avaliar os resultados de forma objetiva e mensurável. A qualidade do SAMU em uma cidade pode ser muito diferente da de outra, mesmo que ambas sigam os mesmos protocolos. O mesmo se aplica aos Corpos de Bombeiros, serviços de rodovias e outros. Embora compartilhem o mesmo nome, não há garantia de qualidade uniforme em todo o País e, pior ainda, em muitos lugares, esses serviços ainda não existem.

A ausência de indicadores padronizados leva a avaliações subjetivas e impede comparações, evolução e melhorias. Quando uma ambulância chega, a primeira reação é pensar: "o socorro chegou". Mas será que essa percepção corresponde à realidade? Algumas perguntas precisam ser feitas: O treinamento da equipe é adequado? A equipe tem os profissionais certos e competentes para as necessidades daquele paciente? O tempo de chegada da ambulância foi o ideal? A presença de um médico teria feito a diferença para salvar o paciente? Os procedimentos foram tecnicamente aceitáveis? Os materiais estavam adequados? Este atendimento poderia ter sido melhor?

Essas questões e muitas outras só podem ser respondidas por meio de indicadores de qualidade. Navegar é Preciso, além de recomendar artigos e estudos sobre o tema, ressalta a urgência de estabelecer, em nível nacional, a coleta e a padronização dos dados de atendimento dos serviços pré-hospitalares no Brasil. //

FIVE PARAMETERS EVERY EMS QUALITY OFFICER SHOULD MONITOR - 2024

Sediado na Pensilvânia, EUA, o EMS World - Emergency Medical Services, voltado a publicar artigos, organizar eventos na área pré-hospitalar, dentre outras atividades, publicou artigo onde descreve cinco parâmetros de qualidade que todos os serviços de APH devem monitorar. Afirmam que implementar sistemas e processos, melhoram os resultados no atendimento aos pacientes, reduzindo mortes e incapacidades.

O artigo discorre sobre como usar cada um desses cinco parâmetros: Response Time and Arrival at Scene; Patient Assessment and Documentation; Clinical Care Quality; Patient Satisfaction and Feedback; Clinical Outcomes and Post-Discharge Follow-up.



A NATIONAL ASSESSMENT OF EMS PERFORMANCE AT THE RESPONSE AND AGENCY LEVEL

Em 2019, a National EMS Quality Alliance - NEMSQA (<https://www.nemsqa.org/>) estabeleceu um conjunto de 11 medidas de qualidade dos serviços utilizando dados do Sistema Nacional de Informações dos Serviços de Emergência Médica (NEMSIS). O conjunto de dados foi utilizado para calcular 10 de 11 medidas de qualidade. Vejam essas análises e quais itens de qualidade foram utilizados. Este estudo foi, nos EUA, a primeira descrição do desempenho de agências de EMS (Serviços de APH no Brasil), a partir de um conjunto de dados nacionais.



MEASURING QUALITY IN EMERGENCY MEDICAL SERVICES - A REVIEW OF CLINICAL PERFORMANCE INDICATORS

Este artigo analisa as abordagens para medir a qualidade na assistência nos serviços de APH, com foco nos indicadores de desempenho clínico utilizados em sistemas americanos e internacionais. São discutidos os diferentes tipos de indicadores de desempenho, as vantagens e limitações de cada tipo. O artigo visa apresentar as iniciativas de qualidade desses serviços e serve como referência para ferramentas que os gestores podem usar para lançar novos programas de controle de qualidade ou modificar os existentes em seus serviços. Apresenta duas ótimas tabelas com o modelo dos processos e resultados.



JOINT POSITION STATEMENT ON EMS PERFORMANCE - MEASURES BEYOND RESPONSE TIMES

Eficaz, Seguro, Satisfatório, Equitativo e Eficiente. Esta declaração conjunta feita por nove profissionais de diversos serviços e entidades nos EUA, foi publicada em 2024 na revista Prehospital Emergency Care -2024, VOL. 28, NO. 8, 1068-1069. Ela conclama os serviços de APH, como o título afirma, a ir além do clássico “Tempo Resposta” na avaliação da performance dos serviços. E estão certos. Só tempo resposta é muito pouco para avaliar qualidade. Conclama a usar indicadores que avaliem se o serviço é eficaz, seguro, satisfatório, equitativo e eficiente, explicando o significado de cada um deles.



EMERGENCY MEDICAL SERVICES PERFORMANCE MEASURES - 2009

Publicação adotada pelo Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration dos Estados Unidos sobre nosso tema. Apesar de ter sido publicada em 2009 após 5 anos sendo desenvolvida, permanece atual. Material ótimo para estudo e auxílio na definição de estratégias para implantação de indicadores nos serviços de APH.



LAND AMBULANCE KEY PERFORMANCE INDICATORS - ONTÁRIO, CANADÁ

Vejam os indicadores de desempenho que o Ministério da Saúde usa para medir, rastrear e monitorar os serviços de ambulância em Ontário. Cada serviço estabelece metas para o ano seguinte e presta conta aos órgãos governamentais. Os serviços são responsáveis pelo estabelecimento, monitoramento e relatórios dos planos de tempo resposta e do desempenho alcançados para pacientes classificados como CTAS 1 a 5 (Canadian Triage Acuity Scale) e pacientes com Parada Cardíaca Súbita (PCS).

Os relatórios de tempo resposta são enviados ao ministério da saúde anualmente contendo: Pacientes com PCS que precisaram de desfibrilador, em até seis minutos; Pacientes com CTAS 1 em até oito minutos; Pacientes com CTAS 2 a 5 dentro dos tempos de resposta definidos pela UTM/DDA/FN.



AMBULANCE ACT - ONTARIO REGULATION 257/00

Consolidation period: November 4, 2022 - e-Laws currency date (July 31, 2025)

Esta é a legislação em vigor no Estado de Ontário no Canadá. Muito interessante o que consta no capítulo VIII (Parte VIII), no item 24 (2), onde cada Central de Comunicação deverá estabelecer um plano de desempenho de tempo resposta para o próximo ano civil que estabeleça a porcentagem de vezes em que a central de comunicação despachou uma ambulância em menos de dois minutos a partir do momento em que uma solicitação for recebida para pacientes com parada cardíaca súbita ou outros pacientes categorizados como CTAS 1 (Canadian Triage Acuity Scale).



A ABRAMET RESPONDE

Como diretor científico da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), é uma satisfação apresentar mais uma edição da seção, criada para esclarecer dúvidas recorrentes que impactam diretamente a saúde e a segurança no trânsito brasileiro. Aqui reunimos respostas a questões que estão em alta no debate público e que exigem clareza científica e jurídica.

Nesta oportunidade, explicamos por que o termo “sinistro” deve substituir “acidente” quando nos referimos a ocorrências de trânsito, destacando a dimensão de responsabilidade envolvida em cada evento. Abordamos também a chamada “síndrome da auto cervejaria”, condição rara que pode gerar resultado positivo em testes do etilômetro mesmo sem ingestão de álcool, e discutimos os limites e a importância dessa informação para condutores e autoridades.

Outro tema de grande relevância é o Exame Toxicológico, ferramenta indispensável para a prevenção de riscos e a preservação de vidas, especialmente entre motoristas profissionais. Além disso, trazemos reflexões sobre até que idade uma pessoa idosa pode dirigir com segurança, destacando critérios médicos e de legislação que garantem o equilíbrio entre mobilidade e proteção.

Mais uma vez, nossa proposta é unir ciência, experiência médica e responsabilidade social, oferecendo conhecimento acessível para médicos do tráfego, condutores e sociedade em geral. Esperamos que as respostas desta edição sejam esclarecedoras e úteis, contribuindo para um trânsito mais responsável e saudável.



Flavio Emir Adura, diretor científico da Abramet

POR QUE DEVEMOS UTILIZAR O TERMO “SINISTRO” E NÃO “ACIDENTE” NO TRÂNSITO?

O uso da expressão “acidente de trânsito” tem sido progressivamente substituído por “sinistro de trânsito” no Brasil e no mundo, porque a palavra “acidente” sugere um evento fortuito, imprevisível, inevitável ou fruto do acaso, o que não corresponde à realidade da maioria dos eventos viários.

Estudos científicos, análises epidemiológicas e periciais demonstram que mais de 90% dos eventos de trânsito resultam de fatores evitáveis, sendo causados erro ou comportamento humano inadequado; condições inseguras do veículo; infraestrutura viária deficiente ou mal sinalizada, ocorrências previsíveis e preveníveis, decorrentes de falhas humanas, técnicas, comportamentais ou de gestão da mobilidade.

A Norma Brasileira que formaliza o termo “sinistro” é a NBR 10697:2019 – Registro de Sinistro de Trânsito – Terminologia e Classificação, publicada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), formalizou a substituição do termo “acidente” por “sinistro” em documentos técnicos, cadastros e registros relacionados ao trânsito. De acordo com essa norma, sinistro de trânsito é definido como:

“Evento não planejado, ocorrendo nas vias terrestres ou áreas abertas à circulação pública, envolvendo pelo menos um veículo em movimento, que resulta em danos materiais, lesões ou morte, podendo envolver também usuários vulneráveis e infraestrutura.”

Essa definição afasta o conceito de imprevisibilidade, reforçando o entendimento de que esses eventos, na maioria das vezes, são evitáveis. A mudança não é exclusiva do Brasil. A Organização Mundial da Saúde (OMS), a Organização das Nações Unidas (ONU) e os principais organismos de segurança viária internacionais, como NHTSA (EUA), ETSC (Europa), recomendam abolir o termo “acidente” e utilizar expressões como sinistro, colisão, crash ou road traffic injury, enfatizando a necessidade de uma cultura voltada à prevenção e à segurança.

A terminologia correta é um instrumento poderoso para reforçar que as mortes e os ferimentos no trânsito não são obra do acaso, mas sim o resultado de fatores controláveis e preveníveis.





Foto: Arquivo/Agência Brasília

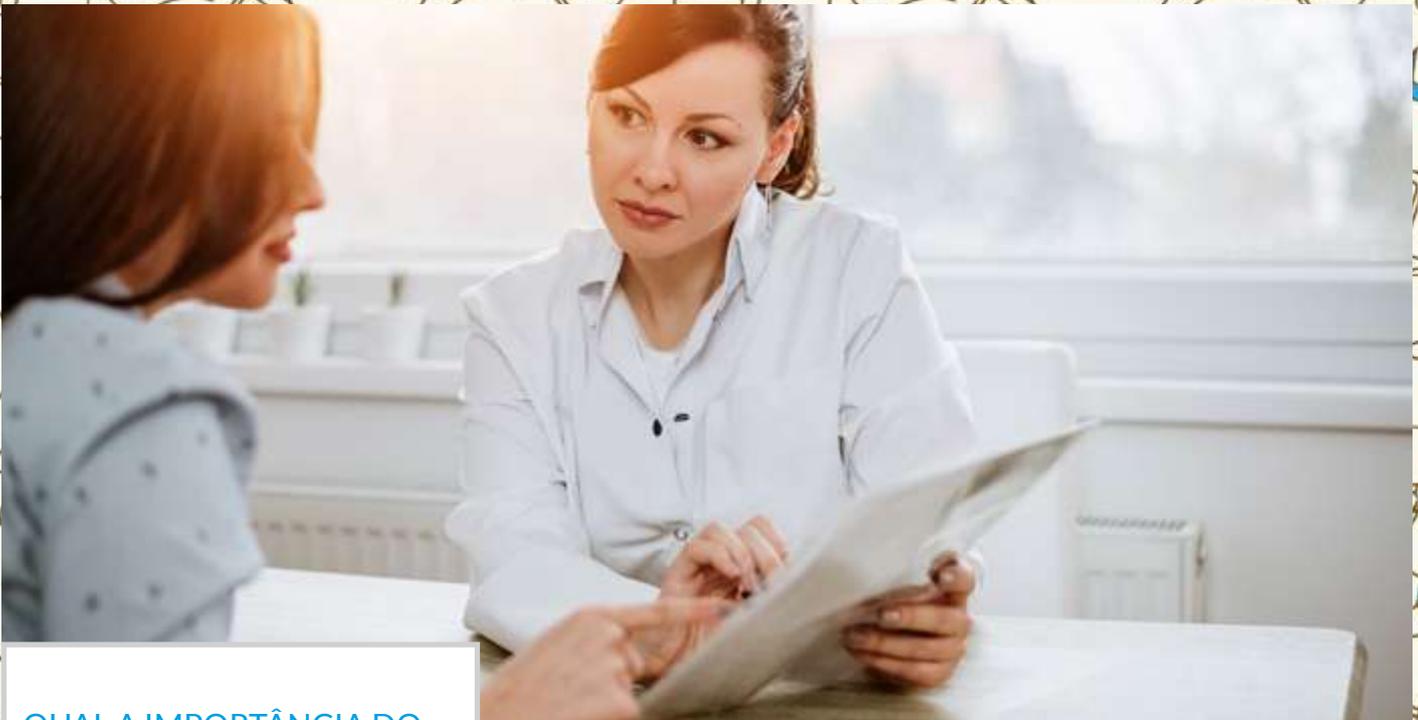
O QUE É A “SÍNDROME DA AUTO CERVEJARIA”. ELA PODE GERAR RESULTADO POSITIVO NO TESTE DO ETILÔMETRO?

Extremamente rara, a síndrome da auto cervejaria, também conhecida como síndrome da fermentação intestinal, é uma condição na qual microrganismos presentes no trato gastrointestinal, especialmente algumas espécies de leveduras como *Saccharomyces cerevisiae*, fermentam carboidratos ingeridos, produzindo etanol endogenamente.

Essa produção interna de álcool pode gerar concentrações detectáveis no sangue e, conseqüentemente, no ar alveolar analisado pelo etilômetro, mesmo sem o consumo de bebidas alcoólicas. No entanto, trata-se de um diagnóstico de exceção, que requer investigação médica criteriosa, exames laboratoriais específicos (incluindo testes de fermentação controlada) e confirmação clínica rigorosa.

Embora biologicamente plausível e documentada na literatura médica por meio de relatos de casos, a síndrome é considerada de ocorrência excepcional. Está associada, em geral, a disbiose intestinal grave, histórico de uso prolongado de antibióticos, distúrbios metabólicos ou gastrointestinais prévios, além de fatores que favoreçam proliferação anormal de leveduras no trato digestivo.

Sua invocação, isoladamente, não constitui defesa automática em infrações de trânsito relacionadas à alcoolemia, sendo imprescindível a apresentação de provas médicas contundentes e aceitas no meio científico.



QUAL A IMPORTÂNCIA DO EXAME TOXICOLÓGICO?

O exame toxicológico de larga janela de detecção é uma ferramenta fundamental para identificar o uso crônico ou habitual de substâncias psicoativas que comprometem a segurança viária. Diferente dos testes laboratoriais convencionais (urina ou sangue), que detectam o consumo recente de horas ou poucos dias, esse exame permite identificar a exposição prolongada a drogas ao longo de até 90 dias anteriores à coleta, por meio da análise de queratina presente em amostras de cabelo ou pelos corporais.

Essa ampla capacidade retrospectiva oferece maior eficácia na detecção de usuários habituais, especialmente entre motoristas profissionais, contribuindo para ações preventivas e para a redução de sinistros graves e fatais no trânsito.

A condução sob efeito de substâncias psicoativas, como cocaína, maconha, anfetaminas, ecstasy, entre outras, compromete funções cognitivas essenciais para dirigir com segurança, aumentando substancialmente o risco de envolvimento em sinistros.

O exame toxicológico, além de sua função diagnóstica, tem papel educativo e inibitório, atuando como mecanismo de dissuasão ao uso crônico dessas substâncias. Sua exigência reforça a responsabilidade dos condutores, especialmente os que operam veículos de grande porte, transporte

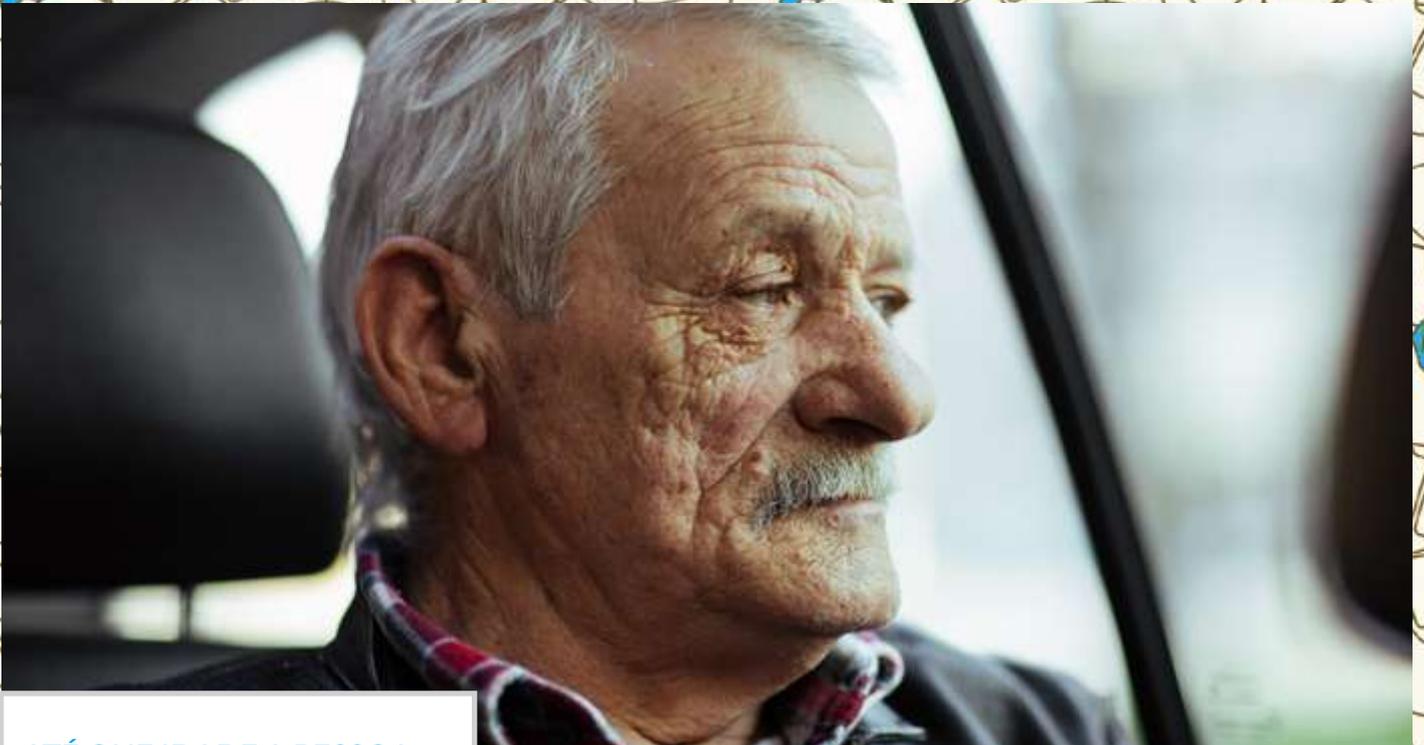
coletivo ou de cargas perigosas, promovendo a cultura da sobriedade e a valorização da vida no trânsito.

A Lei nº 13.103/2015 introduziu o Art. 148-A no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelecendo a obrigatoriedade do exame toxicológico de larga janela de detecção para condutores das categorias C, D e E e a regulamentação detalhada é determinada pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

De acordo com o Art. 148-A do CTB, os condutores das categorias C, D e E devem comprovar resultado negativo em exame toxicológico para obtenção ou renovação da CNH e para aqueles com idade inferior a 70 anos, a cada 2 anos e 6 meses, independentemente da validade da CNH ou dos demais exames médicos.

O Projeto de Lei nº 3965/2021, aprovado pela Câmara dos Deputados em 29 de maio de 2025, estabeleceu a obrigatoriedade do exame toxicológico para candidatos à primeira habilitação nas categorias A e B independentemente de exercerem atividade remunerada ao veículo.

Essa ampliação do escopo legal reflete a crescente preocupação das autoridades com a prevenção de acidentes relacionados ao uso de substâncias psicoativas, não apenas entre motoristas profissionais, mas também entre condutores iniciantes.



ATÉ QUE IDADE A PESSOA IDOSA PODE DIRIGIR?

Não há na legislação brasileira (Código de Trânsito Brasileiro) limite de idade para que as pessoas parem de dirigir. A única restrição é que a partir de 70 anos a validade do exame de aptidão física e mental passa a ter a duração máxima de três anos.

Evidências confirmam que determinadas condições médicas predisõem, substancialmente, a sinistros de trânsito, principalmente em idosos. Muitos mantêm, no entanto, a habilidade de dirigir de maneira competente e segura. Basear-se unicamente na idade cronológica para tomar a decisão de impedir que um idoso dirija não encontra sustentação no conhecimento atual nem constitui prática desejável.

O envelhecimento pode trazer limitações físicas e mentais aos motoristas. Quando o problema é físico (deficiências de movimento, visuais ou auditivas), é mais provável que o idoso se conscientize de que não pode dirigir como antes e tome por conta própria a decisão de parar. Mas esta conscientização é, por razões óbvias, mais difícil quando os problemas envolvem a cognição, com perda de atenção, concentração e avaliação, como acontece no mal de Alzheimer e outras demências. Em casos como esses, o idoso não tem consciência da dimensão da perda de habilidades essenciais à condução de veículos.

É difícil se determinar se uma pessoa idosa pode diri-

gir com segurança, uma vez que não há um teste eficaz e de fácil aplicação que possa ser administrado para avaliar a competência de condução da pessoa idosa.

Muitos idosos mantêm habilidades funcionais satisfatórias para a condução veicular no final da vida, mas outros podem experimentar um declínio nas habilidades visuais, cognitivas e/ou motoras, especialmente na presença de doença.

O desempenho na direção de veículos é prejudicado somente após uma perda considerável de função, e os motoristas idosos geralmente adaptam seus hábitos, evitando dirigir no período noturno, em rodovias, conduzindo por distâncias menores, fora do horário de pico e em condições desfavoráveis de clima.

As pessoas idosas, mais frequentemente, acreditam que são elas que devem tomar a decisão de quando parar de dirigir. Na escala decrescente de importância para a decisão está a recomendação médica e como último recurso, a intervenção familiar.

Estudos evidenciam importantes declínios sociais, cognitivos e funcionais em idosos que pararam de conduzir veículos, com risco aumentado de desenvolver depressão e de admissão em casas de repouso e de mortalidade (quatro a seis vezes). 



ABRAMET ASSINA CARTA DA OMS PARA REDUZIR SINISTROS DE TRÂNSITO EM 50% ATÉ 2030

Entidade endossa metas globais e mantém-se alinhada às melhores práticas internacionais também para o controle do diabetes

A Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) assinou a Declaração de Marraquexe, documento preparado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e pelo Governo de Marrocos consolidando propostas apresentadas durante a 4ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária, realizada naquele país. Com o tema "Um mundo, uma estrada: compromisso com a vida", o evento reuniu mais de 5 mil delegados de todas as partes do mundo para avaliar o progresso na redução de mortes e ferimentos no trânsito e debater iniciativas destinadas a fomentar uma redução de 50% das mortes por sinistros até 2030.

Aberta à adesão dos países e instituições, em fevereiro deste ano, a Declaração foi pensada como ferramenta para incentivar a responsabilidade coletiva na busca por um trânsito mais seguro e saudável no

planeta, o que exige o engajamento de diferentes setores, como transporte, segurança pública, saúde e

educação, assim como a adoção de ações focadas na segurança viária, veículos e seus usuários.

Em 2015, o Brasil sediou uma edição do encontro global e divulgou a Declaração de Brasília. No mesmo ano, o governo brasileiro assumiu o compromisso de trabalhar para alcançar as metas propostas pelos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODS) da OMS, de reduzir em 50% as mortes e lesões por acidentes no trânsito. A Abramet participou daquela iniciativa e, desde então, atua para fomentar que as metas sejam alcançadas.

Para a entidade, foram registrados avanços significativos no enfrentamento do sinistro de trânsito e a Declaração de Marrakech reforça a necessidade do envolvimento de todas as esferas governamentais e da sociedade civil para reduzir a violência no trânsito. O Relatório Global sobre a Situação da Segurança Rodoviária da OMS, de 2023, considera a falta de segurança no trânsito uma crise global, porém evitável.

Avanço insuficiente – Segundo o levantamento da OMS, sinistros de trânsito matam quase 1,2 milhão de pessoas a



Leia a carta

cada ano, o que representa cerca de 3.200 óbitos por dia. O trânsito também é apontado como a principal causa de morte entre crianças e jovens, de 5 a 29 anos. Até o momento, de acordo com a instituição, 35 dos países membros conseguiram reduzir entre 30% a 49% o número de mortes no trânsito e dez alcançaram a meta, diminuindo em 50%.

No Brasil, de 2015 a 2023, o número de óbitos no trânsito caiu 9,11%, passando de 39.543 vítimas fatais para 35.938. Apesar da redução, quase 100 pessoas morrem todos os dias no trânsito do País, segundo informações do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), disponibilizado pelo Ministério da Saúde.

A OMS aponta um conjunto de fatores que agravam a violência no trânsito, dentre eles o excesso de velocidade, o consumo de bebidas alcoólicas, a ausência de equipamentos de segurança como capacetes para motociclistas, o não uso de cinto de segurança e cadeirinhas para crianças, assim como infraestrutura viária insegura, veículos sem itens de segurança adequados e a infração às leis de trânsito.

ENTIDADES MÉDICAS REFORÇAM CUIDADOS PARA CONDUTORES COM DIABETES

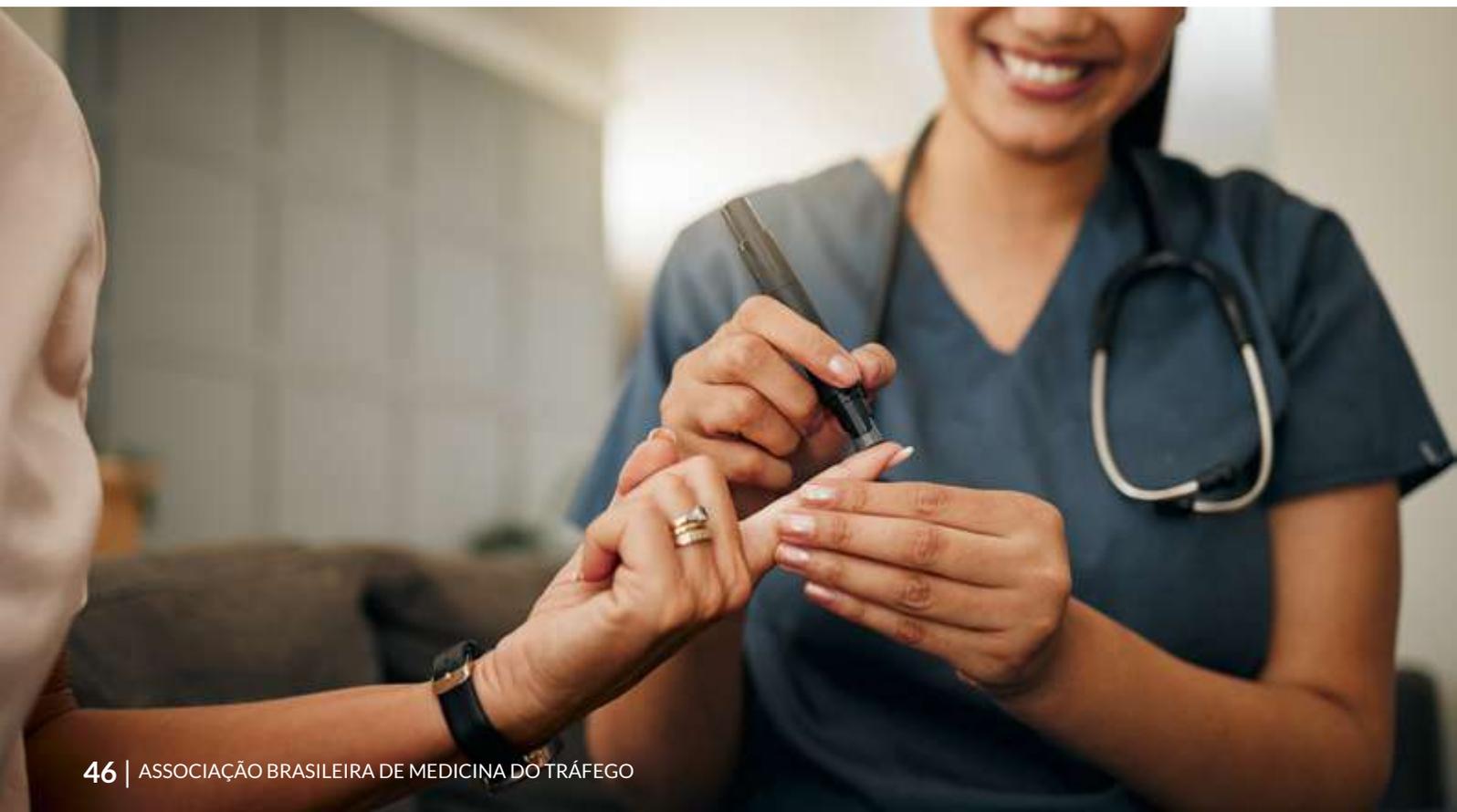
No primeiro semestre de 2025, a ABRAMET também viu reforçado seu posicionamento e recomendações em torno da necessidade de maior cuidado na avaliação de candidatos à habilitação e motoristas portadores de diabetes. Atualização de diretriz publicada pela American Dia-

betes Association (ADA) sobre o tema converge com os princípios fixados pela entidade brasileira, cuja diretriz de conduta para o médico do tráfego foi publicada em 2004 e já sofreu atualização.

O documento Diabetes and Driving: A Statement of the American Diabetes Association, reafirma a importância de uma avaliação individualizada dos motoristas portadores de diabetes. A publicação da ADA representa um avanço global no reconhecimento da necessidade de critérios mais rigorosos para autorizar a condução de veículos por pessoas com diabetes, com foco na saúde e no bem-estar dos condutores e na segurança do sistema de trânsito.

Assim como a ABRAMET, a instituição internacional reconhece que o simples diagnóstico de diabetes não deve ser um impeditivo para a obtenção ou renovação da carteira de habilitação. A hipoglicemia é apontada como o fator de maior preocupação, pois pode comprometer a capacidade cognitiva, reflexos e julgamento do condutor.

As duas instituições estão alinhadas na recomendação de cuidados com o condutor portador de diabetes, inclusive na percepção da importância da educação e da conscientização. ABRAMET e ADA sugerem a relevância da educação contínua dos motoristas sobre como gerenciar sua condição antes e durante a condução. Além disso, defendem a adoção de critérios mais rigorosos para motoristas profissionais, com exigências adicionais de acompanhamento médico e relatórios de controle glicêmico frequentes. //





ABRAMET 45 anos

Uma trajetória que salva vidas!



- Quase meio século de **história e conquistas**
- Referência em **Medicina do Tráfego** no Brasil
- O legado de quem promove **mobilidade segura e saudável**



ABRAMET

Associação Brasileira de Medicina do Tráfego

WWW.ABRAMET.ORG.BR



ACESSE NOSSAS
REDES SOCIAIS