

OS PERIGOS DOS MEDICAMENTOS NA DIREÇÃO

pag. 22 *Diretriz inédita destaca os riscos do uso de medicamentos ao dirigir. Descubra como e quais substâncias podem afetar a saúde dos condutores e o que está sendo feito para conscientizar motoristas em todo o Brasil*

pag. 12 **ELEIÇÕES 2024**
Oportunidade de sensibilizar parlamentares sobre avanços nas políticas de mobilidade saudável

pag. 14 **CONGRESSO**
Em debate, a intersecção entre a mobilidade, a saúde e a segurança no trânsito

pag. 35 **ABRAMET RESPONDE**
especialista mostra como promover a inclusão e a segurança por meio da Medicina do Tráfego

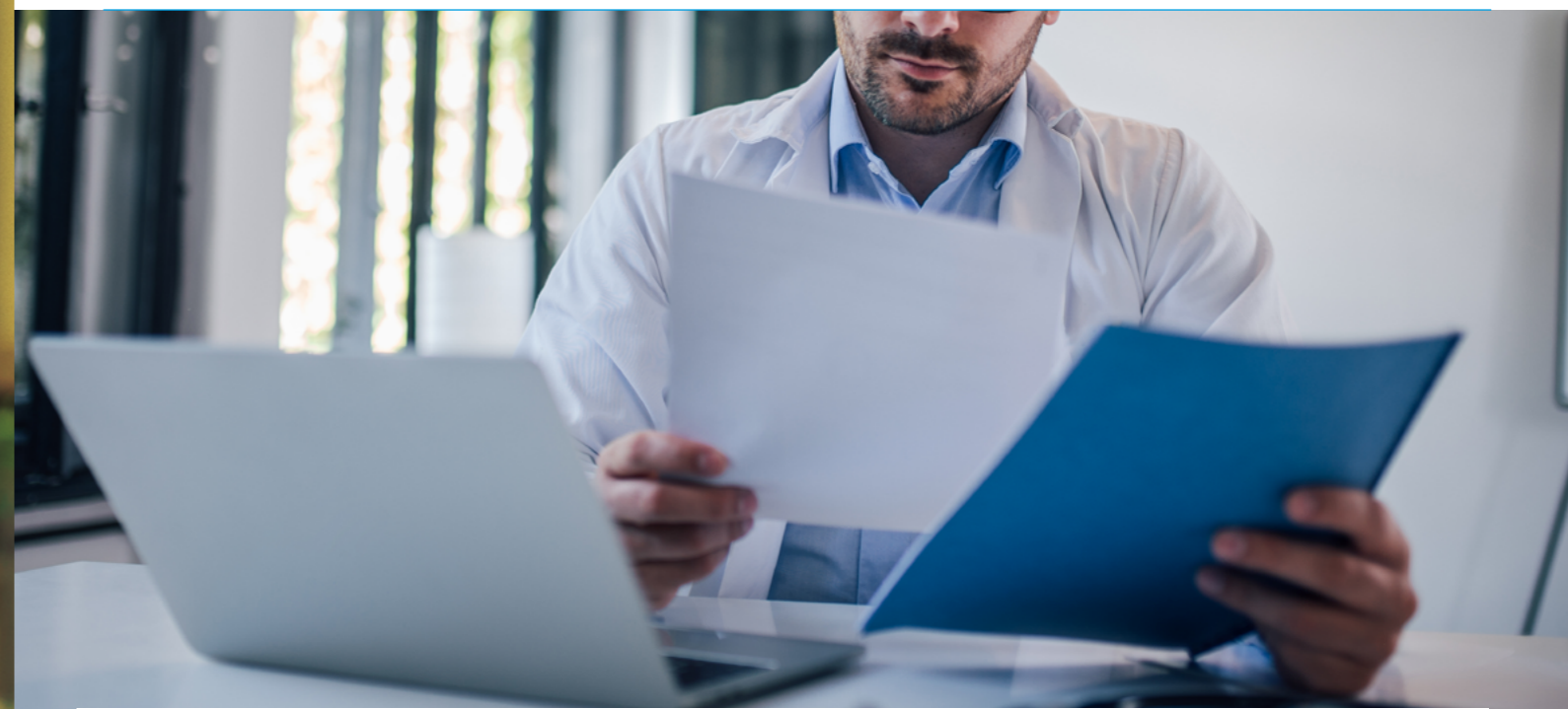
Maio Amarelo

Mês do trânsito seguro

Um trânsito de paz se faz quando todos zelam pelo bem-estar coletivo.

A **ABRAMET**, Associação Brasileira de Medicina do Tráfego, desempenha um papel fundamental na promoção da segurança e saúde dos usuários e trabalhadores do trânsito. Neste Maio Amarelo, com o tema "**Paz no trânsito começa por você**", reforçamos a importância do respeito às leis e de todos adotarem atitudes preventivas, com foco na segurança e no respeito ao próximo.

Vamos juntos construir um trânsito mais seguro e pacífico.



CONHECIMENTO QUE SALVA VIDAS

A Abramet abriu 2024 divulgando uma diretriz de conduta inédita, abordando a interface entre o uso de medicamentos e a condução veicular. Publicado em fevereiro, o documento atualiza o conhecimento científico sobre o impacto de remédios diversos, especialmente aqueles compostos por substâncias psicoativas, sobre as habilidades do motorista, assim como oferece ao médico do tráfego informações e recomendações estratégicas para tomar melhores decisões no dia a dia.

Assinada por um grupo de especialistas de alto gabarito, essa diretriz traduz a essência da atuação do departamento científico da nossa entidade: estimular a atualização profissional do médico e oferecer a ele o conhecimento necessário para uma medicina do tráfego de excelência, alinhada à ciência e às melhores práticas internacionais, coerente com a realidade brasileira e focada nos desafios enfrentados nos consultórios, clínicas, hospitais e outros espaços em que o médico do tráfego é a mão que salva vidas, seja pela prevenção, seja pelo pronto-atendimento bem feito.

Esse é um dos temas mais importantes dessa edição, em que trazemos outras diretrizes publicadas em 2023, fruto da decisão estratégica da Abramet de produzir conhecimento científico de forma continuada. Esta é uma contribuição que oferecemos à sociedade brasileira e, principalmente, a confirmação do nosso compromisso inarredável com nossos associados. Conhecer e entender os desafios do médico do tráfego e apoiá-lo para o exercício da nossa

especialidade na melhor condição é a própria razão de existir de nossa entidade.

Nossa revista traz um panorama do XV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego, que reuniu especialistas do Brasil inteiro no Costão do Santinho em 2023. Primeiro evento 100% presencial, foi um grande reencontro no pós-pandemia e oportunidade de voltarmos a cultivar debates de alto nível e o relacionamento que favorece nossa atualização e ajuda a construir a coesão entre nossos especialistas. Mais uma vez, a Abramet preparou um evento de alta qualificação, mobilizando especialistas e autoridades em painéis que discutiram os temas mais importantes da nossa especialidade: debatendo o presente, perscrutamos o futuro que desejamos construir.

Esse exercício, que também envolve articular soluções que pavimentem o caminho da especialidade, é uma das missões mais importantes da Abramet e mantém sua diretoria mobilizada. O resultado desse esforço está estampado nas páginas dessa edição, em que também trazemos artigos assinados por parlamentares federais que têm apoiado o fortalecimento da medicina do tráfego e ações para sensibilizar e conscientizar a sociedade para uma mobilidade saudável e segura. Esse é o nosso papel.

Boa leitura!! 

22

CAPA

DIRETRIZES MÉDICAS

O consumo de medicamentos tem crescido no Brasil, impactando a vida das pessoas de diversas formas e a Abramet publicou uma diretriz de conduta médica inédita, avaliando a interface entre diversas medicações – especialmente aqueles com substâncias psicoativas – e a condução de veículos.



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 de Tráfego e outras especialidades médicas, psicólogos, engenheiros, educadores, advogados, legisladores, administradores e técnicos da área de segurança viária, além de instituições de ensino universitário do Brasil e do exterior, órgãos públicos de segurança e transporte. As matérias assinadas não representam necessariamente a opinião da Abramet. Conteúdo livremente reproduzível, se possível com citações da fonte e do autor.

ISSN 1809-8630

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

Revista Abramet

Órgão oficial de divulgação da Abramet.

Volume 44, nº 1, 2024.

COMISSÃO EDITORIAL: Adriano Isabella; Antonio Edson Souza Meira Júnior; Carlos Alberto Guglielmi Eid; Dirceu Diniz; Dirceu Rodrigues Alves; Flavio Emir Adura; João Roberto Adura; Ricardo Irajá Hegele.

DIRETOR-EXECUTIVO: José Heverardo da Costa Montal.**EDITORES:** Milton Souza Júnior e Paulo Henrique de Souza.**REDAÇÃO:** Doca de Oliveira e Milton Souza Júnior**APOIO:** Alex Sander Camargos.**FOTOGRAFIA:** Istock photo e acervo pessoal.**PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO:** Kadu Caldas.**IMPRESSÃO:** Gráfica Elyon**REVISÃO:** Doca de Oliveira.

EXPEDIENTE

Presidente:

Dr. Antonio Edson Souza Meira Júnior

Vice-presidentes:

1º Vice-Presidente: Dr. Ricardo Irajá Hegele
2º Vice-Presidente: Dr. Juarez Monteiro Molinari
3º Vice-Presidente: Dr. Fabio Ford Feris Racy

Diretor Financeiro

Dr. Adriano José Fontes Isabella

Diretor Administrativo

Dr. José Heverardo da Costa Montal

Diretor de Relações Institucionais

Dr. Arilson de Souza Carvalho Júnior

Diretor Científico

Dr. Flavio Emir Adura

Diretor de Comunicação

Dr. Áquilla dos Anjos Couto

Diretor de Qualidade Profissional

Dr. Alysson Coimbra de Souza Carvalho

Diretor de Ética Médica

Dr. Dirceu Diniz

Diretor de Relações com Federadas

Dr. Louis Philip Moses Camarão

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, Philipe 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

Alysson 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

08

LEGISLAÇÃO

LEI SECA: 15 ANOS SALVANDO VIDAS

Pesquisa do Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (Cisa), baseando-se em dados do Ministério da Saúde, mostra que aproximadamente 11 mil brasileiros perderam a vida em 2021 devido à combinação de álcool e direção. Esses dados sublinham a relevância da Lei Seca (11.705/2008), que completou 15 anos em 2023.

14

ATUALIZAÇÃO PROFISSIONAL

XV CONGRESSO BRASILEIRO

Realizado no Costão do Santinho, o XV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego recebeu centenas de participantes para um debate amplo a valorização da especialidade; políticas públicas para a preservação da vida no trânsito e a redução de sinistros.

42

PARCERIA AMB

TRATADO DE MEDICINA GERAL

Abramet preparou o capítulo que apresenta a medicina do tráfego em documento inédito publicado pela AMB.

E AINDA NESTA EDIÇÃO

29

Rodada de Jornadas Científicas fortalecem especialidade

32

Navegar é preciso

35

Abramet responde

Comissão de Habilitação da Pessoa com Deficiência

Dirceu Diniz e Philipe 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 Philipe 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

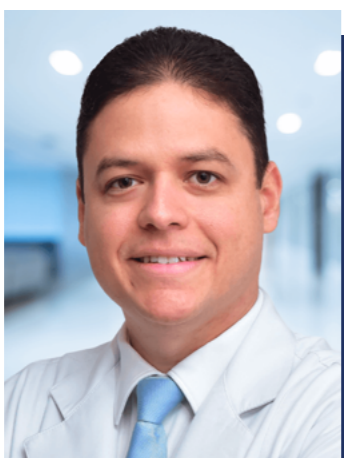
Comissão de Micromobilidade

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, Philipe Xavier do Sacramento Camara, José HC Montal e Ricardo Hegele

JUNTOS, VAMOS AVANÇAR MAIS!



Antonio Meira Júnior
Presidente da Abramet

É com imenso orgulho e um profundo sentimento de responsabilidade que trazemos a vocês mais uma edição da Revista da Abramet. Publicada meses depois de assumirmos mais um mandato, reconduzidos pela vontade de nossos associados, estamos começando uma nova gestão que haverá de ser marcada pela continuidade nas iniciativas para o fortalecimento da nossa especialidade e por passos novos para manter a relevância do trabalho conduzido pela nossa entidade.

Essa é uma construção conjunta, que mobiliza não apenas a mim, como também a toda a diretoria que comigo assume e a equipe que nos acompanha em um dia a dia em que o desafio e o sonho são partes da mesma rotina. É tempo de reconhecer e agradecer a caminhada que temos cumprido juntos desde 2020: com muito compromisso e foco, temos honrado o legado daqueles que criaram e construíram a Abramet e dado a nossa contribuição para conquistar avanços que conduzam a medicina do tráfego para o futuro.

Nossa jornada tem sido marcada por muitas realizações significativas, fruto de esforço coletivo e da visão estratégi-

ca de nossa associação. Nos últimos dois anos, não apenas cumprimos, mas superamos as expectativas, executando com sucesso todos os compromissos assumidos pela gestão. Uma das nossas maiores e mais recentes conquistas foi, sem dúvida, o reconhecimento da medicina aeroespacial como uma área de atuação também da medicina do tráfego.

Sonho antigo, esta conquista representa um avanço emblemático não apenas para a Abramet, mas para toda a comunidade médica brasileira e reflete nosso compromisso com a inovação e a expansão dos horizontes da nossa especialidade. É um testemunho do que podemos alcançar quando trabalhamos juntos, com determinação e visão de futuro. E é com os olhos voltados para o futuro que seguiremos trabalhando por nossa entidade e pelo médico do tráfego brasileiro. Ao fazermos isso, trabalhamos também pela proteção da vida de milhões de brasileiros.

A gestão que iniciamos tem uma responsabilidade ímpar: liderar as iniciativas de comemoração dos 45 anos da Abramet, marco tão significativo que nos convida a refletir sobre a nossa trajetória e, ao mesmo tempo, a planejar um futuro ainda mais brilhante. Esse marco será celebrado na cidade de Salvador, durante o nosso Congresso Brasileiro de 2025, uma oportunidade única para reafirmarmos nosso papel na história da medicina brasileira.

Os 45 anos da nossa entidade ilumina a agenda estratégica da nossa gestão, que cumprimos mobilizados pelo

paradigma de que a Abramet não para. Nessa trajetória, seguiremos dando prioridade ao trabalho do nosso departamento científico, essência da nossa atuação. Desde a nossa entrada na Abramet, e com a coordenação exemplar do Dr. Flávio Adura, conseguimos alcançar um número recorde de diretrizes importantes. A mais recente delas, sobre a interface entre o uso de medicamentos e a condução veicular, já se mostra mais um marco relevante da produção científica da Abramet. Temos muito mais a oferecer e o faremos.

Iniciamos um novo capítulo da nossa história, um capítulo repleto de possibilidades, desafios e oportunidades. Juntos, temos a capacidade de preservar mais vidas e de melhorar a saúde e a segurança em todos os modos de deslocamento humano. Vale lembrar que esse é o ano da efetivação da lei que alterou o Código de Trânsito Brasileiro e, portanto, conclamo todos vocês, membros desta respeitada instituição, a se unirem a nós.

Com o seu apoio, comprometimento e paixão, não tenho dúvidas de que alcançaremos novos patamares de excelência e inovação. Vamos juntos, construir uma Abramet ainda mais forte, influente e visionária. Agradecemos a todos pela confiança, pelo apoio contínuo e por fazerem parte desta grandiosa jornada. Que possamos juntos celebrar muitas conquistas mais e fazer desta gestão um marco inesquecível na história da Abramet. Vamos ao trabalho! //



LEI SECA: 15 ANOS SALVANDO VIDAS

Norma estimula conscientização e tem contribuído para a redução de sinistros fatais no Brasil

O Brasil figura entre os cinco países com o trânsito mais letal do mundo. Um estudo da Organização Mundial de Saúde (OMS), divulgado em 2023, revelou que, nos últimos 15 anos, foram registradas 572.732 mortes em sinistros de trânsito globalmente. De acordo com uma pesquisa do Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (Cisa), baseando-se em dados do Ministério da Saúde, aproximadamente 11 mil brasileiros perderam a vida em 2021 devido à combinação de álcool e direção. Esses dados sublinham a relevância da Lei Seca (11.705/2008), que, ao completar 15 anos em 2023, tem sido um marco na diminuição de sinistros fatais no trânsito brasileiro.

“Essa lei é uma das mais importantes contribuições da Abramet para proteger a vida das pessoas no trânsito.

Houve uma mudança de comportamento, o cidadão já está mais consciente dos danos de combinar álcool e direção, mas ainda é alto o número de pessoas que assumem esse risco para si e para todos”, avalia Flávio Emir Adura, diretor científico da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet). A entidade participou ativamente da discussão da proposta pelo Congresso Nacional e apresentou dados científicos que convenceram os parlamentares da relevância e pertinência da medida.

“Essa é a lei que salva vidas. A Lei Seca é estratégica para a redução de sinistros nas vias brasileiras e temos muito orgulho de termos participado da sua criação”, comenta Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet. “Nós continuamos atuando no estímulo a políticas públicas e legislações que favoreçam e induzam a redução de sinistros no País, especialmente os que geram vítimas fatais ou trazem sequelas. Esse é desafio permanente”, destacou.

A pesquisa do CISA também mostrou que o registro de óbitos por 100 mil habitantes em 2021 foi 32% menor que o registrado em 2010, movimento atribuído à vigência da lei: o número de mortos por ano caiu de sete para cinco por 100 mil habitantes no período. A notícia positiva, entretanto, não esvazia os desafios que seguem colocados diante dos entes que atuam em busca de prevenção dos sinistros e a preservação da vida no trânsito.

ANCORADA NA CIÊNCIA

“É inegável a importância e a qualidade da lei, assim como seus efeitos benéficos sobre o trânsito brasileiro”, aponta Adura. “Ainda assim, entendemos que é necessário manter e intensificar as medidas de fiscalização. A lei deve ser aplicada com rigor, de forma perene no tempo, e toda a sociedade precisa se unir para combater esse comportamento reprovável e irresponsável de beber e dirigir”, acrescentou o especialista.

Promulgada em 2008, a Lei Seca tornou-se referência mundial no combate à combinação de álcool ou outra substância psicoativa e direção. Em 2012, a norma foi atualizada, fortalecendo as regras e tornando mais rigorosas as penalizações ao condutor infrator. Os efeitos do uso de álcool sobre o motorista foram apresentados e esclarecidos pela Abramet em uma diretriz publicada em 2008. Acompanhado por uma nota técnica, o documento foi entregue a parlamentares e ofereceu a base científica para a formulação da legislação.

Na diretriz “Alcoolemia e direção veicular segura”, disponível no site da entidade, que segue em vigor e orienta todos os especialistas em medicina do tráfego e demais instâncias da saúde, a Abramet aponta a alcoolemia como principal vetor da morbimortalidade no trânsito brasileiro. “Os efeitos da bebida alcoólica na condução de veículos são inúmeros, causando um impacto significativo e crescente na morbimortalidade por sinistros de trânsito. Qualquer quantidade de ingestão alcoólica pode prejudicar a direção veicular e a segurança de trânsito”, destaca a diretriz. O documento sublinha que o álcool interfere de forma negativa sobre aspectos como instinto de sobrevivência, desempenho e comportamento do condutor.

VIGILÂNCIA PERMANENTE

Nos últimos 15 anos, a Abramet se manteve engajada e atuante para induzir o fortalecimento da Lei Seca e sua



plena aplicação no País. Em maio de 2022, a entidade defendeu a constitucionalidade da legislação como mecanismo decisivo para a preservação da vida humana no trânsito.

Esse posicionamento marcou sua atuação como *amicus curiae* no julgamento do mérito da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) 4.103/2008, pelo Supremo Tribunal Federal (STF). A mais alta corte brasileira decidiu, por unanimidade, pela manutenção da lei, numa vitória estratégica da proteção dos usuários das vias brasileiras.

Em 2023, a Abramet também participou de reunião organizada pelo Ministério dos Transportes para discutir mecanismos para melhorar a fiscalização e reduzir a incidência do uso de álcool por condutores. Realizado em Brasília, o encontro reuniu autoridades e especialistas. “Nós entendemos que é preciso fiscalizar também quem teve a carteira cassada. O pagamento de multa não tem modificado o comportamento do condutor”, destacou Geraldo Gutemberg, presidente da Abramet-DF, que na ocasião representou a direção nacional.

Segundo ele, a vedação para o uso de cigarros em ambientes fechados é referência para o combate à combinação entre álcool e direção. “Hoje, sequer pensamos na possibilidade de fumar em lugares fechados, por exemplo. Foi um processo lento, mas a sociedade mudou”, afirma Gutemberg. “As campanhas têm de ser bem orientadas para que as pessoas entendam que álcool e direção não combinam”, sublinha.

O combate à alcoolemia é uma iniciativa continuada da Abramet. Esse tema é parte de campanhas divulgadas em seus perfis nas redes sociais e na programação de seus eventos técnico-científicos. “A morte no trânsito, por uso de álcool, pode ser evitada. Precisamos avançar mais nessa conscientização”, diz Meira Júnior. //

MEDICINA DO TRÁFEGO: A ESPECIALIDADE MÉDICA A FAVOR DE UM TRÂNSITO MAIS SEGURO PARA OS BRASILEIROS

A Frente Parlamentar Mista de Medicina (FP-Med) foi criada em 2017 com intuito de defender, discutir e melhorar a saúde pública do País no envolvimento das duas principais Casas Legislativas: Câmara dos Deputados e Senado Federal. Nela são discutidas diferentes pautas focadas na saúde, mais ainda, na forma como a medicina é praticada para o cidadão. Sabe-se que no Brasil, o Sistema Único de Saúde, o SUS, é universal, amplo e gratuito.

Mas não podemos nos furtar de olharmos para a presença delas em setores como o trânsito. A nova Lei de Trânsito (nº 14.071), em vigência desde 2020, movimentou, antes e depois da sanção, vários setores. A Frente Parlamentar atuou ativamente na atualização da norma brasileira do trânsito. Nós resguardamos conquistas históricas da medicina do tráfego, ao derrubar o Veto Parcial nº 52/2020 e, assim, conquistamos em Lei Federal a obrigatoriedade da especialização em medicina do tráfego e psicologia do trânsito para realização, respectivamente, dos exames de aptidão física e mental e avaliação psicológica para habilitação de condutores.

Esta pauta foi muito pertinente nas nossas demandas de trabalho e um dos pontos mais debatidos. A especiali-

zação em medicina do tráfego é importante para atuar na construção de políticas públicas e também na entrega de condutores mais aptos a enfrentar os desafios diários de trânsitos em cidades que estão a crescer, seja em número de veículos de diferentes naturezas, quanto de homens e mulheres habilitados (ou não).

Na minha visão como médico, exigir a especialização não torna o processo moroso, mas sim qualitativo. Exigir tal especialidade aprimora a entrega de condutores melhores, reduz índices negativos de acidentes de trânsito e faz com que a saúde direcione mais recursos para cirurgias eletivas, pois economizaria, em termos, com os procedimentos emergenciais em vítimas de acidentes de trânsito.

Desde a atualização do CTB, proposto há quatro anos, com as exigências colocadas em prática, coincide com o tempo necessário para formação de novos profissionais, visto que a especialização neste setor demandaria três anos.

Apesar de não estar na grade curricular de todas as faculdades de medicina do Brasil, a especialidade atrai muitos profissionais interessados que se dedicam a aprender e aplicar seus conhecimentos para melhorar as condições de trânsito. Esses especialistas são fundamentais em um

cenário de trânsito que não consegue acompanhar o ritmo e a disponibilidade de recursos públicos necessários para tornar a mobilidade urbana e/ou populacional mais eficiente e segura.

E por falar em mobilidade, é visível para todos nós e perceptível nos registros, a presença de muitos veículos nas ruas a cada dia o que cria mais responsabilidade para todas as esferas, do municipal ao federal. Nas cidades, os prefeitos e vereadores são os porta-vozes e quem estão mais próximos da população. Como presidente da FPMed, defendo mais aprimoramento no Código de Trânsito Brasileiro, afinal de contas, gira em torno da saúde pública.

Trânsito vai além da mobilidade. Sendo o trânsito algo tão importante para a vida das cidades, as companhias municipais, em trabalho conjunto aos Detrans e Governo Federal devem implementar políticas de segurança e que elas serão muito melhores formalizadas se houver a participação efetiva da comunidade.

Gostaria de citar dois pontos considerados necessários para observação dos gestores públicos: projetos de engenharias eficientes para diminuição de acidentes, massificação e ampliação da Educação no Trânsito nas escolas públicas e privadas no País. Fato reconhecido é que du-

rante a formação crítica e de conhecimento, as crianças e adolescentes são mais propensas a compreender e guardar informações para aplicação futura.

Assim como esta união, quero destacar a presença da Abramet com o papel importante na elaboração destas políticas públicas no País e intensa colaboradora da formulação destas pautas importantes para prevenção de acidentes de trânsito e promoção à vida. A FPMed espera que esta parceria seja contínua, pois é um trabalho reconhecido por todos aqueles envolvidos nesta Frente Parlamentar. //



Por Hiran Gonçalves
Senador da República pelo PP/RR, médico do tráfego e oftalmologista, presidente da Frente Parlamentar Mista da Medicina.

MOBILIDADE SEGURA E SAUDÁVEL: O PAPEL DOS MUNICÍPIOS E A IMPORTÂNCIA DAS ELEIÇÕES

A mobilidade é um tema de fundamental importância para os municípios, intrinsecamente ligada a diversos aspectos da vida urbana, em especial diante da crescente urbanização e aumento da frota de veículos. Congestionamentos, poluição do ar, sinistros de trânsito, impactos na saúde pública e até mesmo no ambiente de negócios reforçam a necessidade de discutir e implementar iniciativas e projetos voltados para tornar a mobilidade mais segura e saudável, fundamental para promover uma qualidade de vida melhor para todos os cidadãos.

Nesse contexto, o papel do Executivo municipal é essencial, através da formulação e implementação de políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana, que incluem a melhoria do transporte público, a criação de infraestrutura adequada para pedestres e ciclistas, a promoção de campanhas de conscientização sobre segurança no trânsito, o esforço nas ações de fiscalização e cumprimento das normas de trânsito, o uso de tecnologias de monitoramento e gestão das vias, além do incentivo do uso de meios de transporte alternativos e sustentáveis.

Por sua vez, o Legislativo municipal desempenha um papel fundamental na elaboração e aprovação de leis que se alinhem às políticas necessárias para uma mobilidade mais segura e saudável. É importante ressaltar, ainda, que a participação da sociedade civil é essencial nesse processo. Através de ações de conscientização e educação, em conjunto com o envolvimento da população em fóruns de discussões sobre mobilidade urbana, é possível construir ideias e propostas para melhorar o sistema de transporte e torná-lo mais seguro e saudável para todos.

Em um ano de eleições municipais, é necessário discutir e elaborar uma agenda estratégica com o objetivo de preservar a vida no trânsito e reduzir os índices de sinistros fatais, que passa necessariamente por alguns pontos essenciais, dentre os quais destaco a educação para o trânsito, com o desenvolvimento de ações voltadas desde o público infantil até a idade adulta; infraestrutura adequada, com investimentos em sinalização, manutenção e obras de artes.

Também é necessário abordar a fiscalização, com utilização de ferramentas tecnológicas que direcionam as ações de cumprimento da lei aos locais e horários com maiores índices de sinistralidade; transporte público eficiente, reduzindo assim a quantidade de veículos em circulação e, consequentemente, congestionamentos, poluição e sinistros de trânsito; estímulo a meios de transporte alternativo, com infraestrutura adequada que permita utilização de bicicletas, por exemplo; e a tecnologia e a inovação, com desenvolvimento e aplicação de soluções tecnológicas que contribuam com a fluidez e a redução de sinistros de trânsito.

Infelizmente, a mobilidade urbana e a segurança viária são temas que costumam ser relegados a segundo plano durante o período eleitoral, diante da precariedade de áreas com maior visibilidade junto à população, como saúde,

educação e segurança pública. Um reflexo da ausência de prioridade é a pequena quantidade de municípios que realizaram municipalização do trânsito, com apenas um terço, passados mais de 25 anos de vigência do Código de Trânsito Brasileiro, que inseriu os municípios como entes fundamentais nesse processo de humanização do trânsito.

Em resumo, discutir e desencadear iniciativas e projetos para tornar a mobilidade mais segura e saudável no Brasil é uma tarefa que envolve tanto o poder público quanto a sociedade como um todo, e devemos explorar esse momento de eleições municipais para fomentar o debate e buscar iniciativas e projetos na área. Somente por meio de um esforço conjunto e colaborativo será possível criar cidades mais seguras, sustentáveis, inclusivas e com uma qualidade de vida melhor para todos os seus habitantes. //



Por Antonio Carlos Nicoletti*
Deputado Federal do União Brasil/RR, policial rodoviário federal, presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa do Trânsito Seguro e membro da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.



DEBATE SOBRE POLÍTICAS PÚBLICAS E VALORIZAÇÃO DA MEDICINA DO TRÁFEGO MARCARAM XV CONGRESSO BRASILEIRO

No deslumbrante cenário do Costão do Santinho, um dos mais bonitos resorts brasileiros, médicos do tráfego, especialistas e autoridades se encontraram para o XV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego, na primeira edição 100% presencial e sem as restrições impostas pela pandemia da covid-19. Realizado em setembro de 2023, em Florianópolis (SC), pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), o evento recebeu centenas de participantes e promoveu um debate amplo e qualificado sobre iniciativas para valorizar a especialidade; políticas públicas para a preservação da vida no trânsito e a redução de sinistros; e a importância de ações educativas continuadas para manter a população consciente e engajada por um trânsito mais saudável e seguro.

“Nosso evento foi o momento estratégico de semear

o futuro e celebrar as conquistas da medicina do tráfego. Temos trabalhado em um ambiente de coesão, com foco na melhor prestação de serviços ao associado e no fortalecimento da nossa especialidade”, comenta Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet. “Foi muito revigorante reencontrar nossos colegas e receber tantas autoridades e especialistas, sem os limites pela pandemia. O Congresso foi mais uma prestação de serviço estratégica da Abramet para seus associados e a comunidade médica como um todo, discutindo temas de grande importância e mobilizando especialistas e tomadores de decisão para compartilhar experiências e conhecimento”.

Meira destacou, ainda, a oportunidade de um networking muito produtivo e alegre, essencial para a atualização do especialista, e a qualidade da programação, reconhecendo

o trabalho realizado pelo departamento científico da entidade e pelos organizadores. “O médico do tráfego que participou dessa edição, assim como das anteriores, saiu do evento com mais conhecimento e segurança para conduzir seu trabalho”, apontou. “Essa é a nossa missão e foi muito bem cumprida. Agradeço aos organizadores pela excelência do evento”. Iniciativa da Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego (Abrapsit), o IV Congresso Brasileiro de Psicologia do Tráfego aconteceu no mesmo período e local.

A abertura oficial do XV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego contou com a presença de diversas autoridades e lideranças da especialidade como Kennedy Nunes, diretor do Detran de Santa Catarina; o senador Hiran Gonçalves (PP-RR), presidente da Frente Parlamentar Mista da Medicina; Jonielson Pereira de Oliveira, presidente da Associação Nacional dos DETRANS; e Camila Mariano Fernandes, executiva da Rede Vida no Trânsito, sediada em Florianópolis/SC.

RECONHECIMENTO

“Mais uma vez, nosso Congresso foi prestigiado por especialistas e autoridades, assim como mobilizou e aglutinou nossos associados”, celebrou Flávio Emir Adura, diretor científico da Abramet. “Nós organizamos esse evento pensando em trazer ao médico do tráfego o conhecimento mais atualizado e relevante, a oportunidade de relacionamento mais interessante, então, foi muito gratificante ver as salas cheias e os grandes debates que fizemos”, apontou.

A cerimônia de abertura foi palco da entrega de premiação aos profissionais que legaram contribuições notáveis à medicina e à psicologia do tráfego, nas suas respectivas áreas. Entregues pela Abramet e pela Abrapsit, cada láurea tem seu próprio conjunto de critérios e é uma forma de reconhecer e incentivar a produção científica em torno de temas que fomentem um trânsito mais seguro e eficiente, assim como a melhoria do atendimento prestado à população pelo médico e pelo psicólogo especialista.

A Abramet entregou o Prêmio Hilário Veiga de Carvalho, homenageando profissionais que se destacaram em iniciativas focadas na segurança e prevenção de acidentes no trânsito. O prêmio valoriza o uso do conhecimento científico para melhorar a qualidade de vida nas vias públicas. A entidade também ofereceu o Prêmio Nils Bohlin, que leva o nome do engenheiro sueco que inventou o cinto de segurança de três pontos há mais de meio século, aos profissionais que geraram impacto significativo para a medicina do tráfego no Brasil, contribuindo para a segurança rodoviária.



Dr. Adriano José Fontes Isabella Dr. Alysson Coimbra



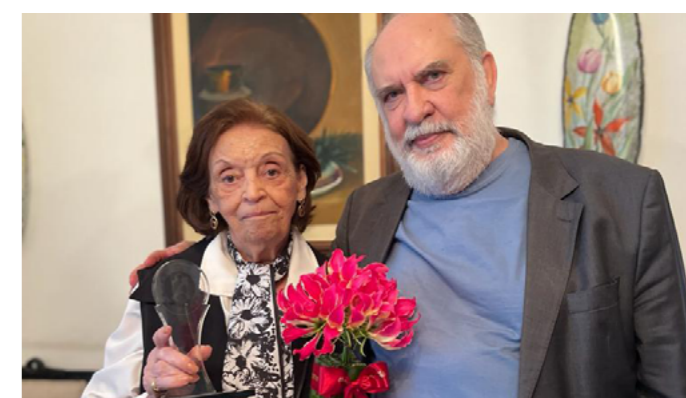
Dr. Aquila dos Anjos Couto Dr. João Roberto Adura



Dr. Luizinho Dr. Hiran Gonçalves



Dr. Flavio Emir Adura



Dra. Maria Helena Prado de Mello Jorge

POLÍTICAS PÚBLICAS EM DEBATE

A prevenção e redução dos sinistros de trânsito são desafios da sociedade brasileira como um todo e exigem esforço coordenado e continuado, tendo o poder público como ator de grande relevância. Para discutir esse tema, a Abramet reuniu secretários de saúde para um painel que abordou a interface entre saúde, mobilidade e políticas públicas. Estratégico para a medicina do tráfego, o debate lotou o auditório do Costão do Santinho Resort.

Especialistas e autoridades fizeram uma reflexão qualificada sobre como o poder público pode construir avanços na prevenção ao sinistro, tendo como objetivo reduzir a incidência de óbitos e sequelas nas vias brasileiras, assim como a construção de uma mobilidade saudável e segura. O painel Ações das Secretarias Estaduais de Saúde para a prevenção dos agravos resultantes da mobilidade, que repercutem na saúde humana foi coordenado pelo presidente da Abramet, Antonio Meira Júnior, e pelo secretário de Saúde do Estado do Maranhão, Phil Camarão, tendo como painelistas Carmem Zanotto, secretária de Saúde de Santa Catarina; José Luiz Gomes do Amaral, presidente da Associação Paulista de Medicina; e Marcos Musafir, ex-secretário de Saúde do Rio de Janeiro.

A secretária catarinense reconheceu e agradeceu a atuação da Abramet na elaboração de projetos e marcos legais que auxiliam na preservação da vida no trânsito. Ela também apontou melhorias para o resgate de vítimas, como a maior agilidade, mas ressaltou que é preciso garantir a sequência do atendimento através do Sistema Único de Saúde (SUS). "Precisamos encarar os sinistros de trânsito e a Medicina do Tráfego e dar visibilidade. Falamos das epidemias, dos problemas de dengue, das baixas coberturas vacinais, mas não falamos da epidemia de vítimas de acidente de trânsito que precisam ser assistidas", afirmou.

José Luiz Gomes do Amaral, que representou o Secretário de Saúde de São Paulo, Eleuses Paiva, trouxe a experiência do Estado, onde os sinistros de trânsito matam mais que os homicídios. "Se nada for feito, nós teremos os acidentes de trânsito como a sétima principal causa de mortes evitáveis no mundo", apontou, apresentando uma série de intervenções realizadas em São Paulo para mudar essa realidade. Marcos Musafir destacou as ações do Rio de Janeiro com o objetivo de melhorar a mobilidade das pessoas.

Para encerrar, Phil Camarão lembrou ao público que médicos e psicólogos do tráfego ajudam a preservar vidas, assim como ações que conscientizem e incentivem a direção defensiva, educação nas escolas e combatam a sensação de impunidade. "O número de sinistros não vai parar de subir enquanto essa sensação de impunidade permanecer", concluiu.



O presidente da Abramet destaca a importância desse debate para que novos passos de prevenção possam ser dados em todo o País. "Esse painel foi muito relevante, pois ao mobilizar e estimular a troca de experiências com entes de poder público mantemos a prevenção na agenda das autoridades", diz Antonio Meira. "Sem isso, a sociedade civil não consegue avançar como precisamos. Os desafios no Brasil são enormes e o poder público tem um papel de liderança no enfrentamento da morbimortalidade no trânsito".

VALORIZAÇÃO DO ESPECIALISTA

A discussão promovida no XV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego reforça as iniciativas da Abramet nos Estados, com a parceria de suas federadas no diálogo com autoridades locais de todo o País. "Nossa entidade é respeitada e atua em parceria com o poder público nos Estados, mantendo aberto o diálogo e buscando apoio para ações de prevenção, melhoria das condições de trabalho do médico especialista e do atendimento à população".

A estreita interface da prevenção com a atuação do poder público também pautou painel que discutiu a importância da medicina do tráfego para a saúde no Brasil. Moderado pelo presidente da Abramet, Antonio Meira Júnior, e pelo diretor administrativo da entidade, José Heverardo da Costa Montal, o debate abordou a necessidade de valorização do médico do tráfego pelo poder público, como parceiro estratégico para a realização de políticas destinadas a prevenir sinistros e reduzir a morbimortalidade no trânsito brasileiro.

Esse movimento deve envolver os poderes Executivo e Legislativo, responsáveis pela articulação de políticas públicas e legislações que criem as condições e mecanismos necessários para o enfrentamento desse desafio. "A Abramet é uma das entidades científicas mundiais que mais produziram conhecimento para demonstrar que existem causas

controláveis para os sinistros de trânsito", comentou Montal, ao pontuar que os sinistros de trânsito são considerados uma tragédia epidemiológica que mata 1,3 milhão de pessoas a cada ano no mundo e 40 mil pessoas no Brasil.

"É por motivos como estes que o poder público deve ser convencido da importância de investir no controle das causas e na prevenção. Na maioria dos casos, o sinistro de trânsito pode ser evitado pela melhoria na conduta e conscientização, educação, do condutor", pontuou. Também participaram do painel Gutemberg Fialho, Presidente do SindMédico-DF; o senador Hiran Gonçalves (PP-RR), presidente da Frente Parlamentar Mista de Medicina do Congresso Nacional; e Juarez Molinari, 2º vice-presidente da Abramet.

Gutemberg destacou que os sinistros de trânsito estão na lista das doenças compulsórias e que a Medicina do Tráfego é responsável por evitá-los. "Médicos precisam sim se envolver com política, para lutar pelos direitos dos profissionais e da população", completou, concluindo que a saúde e a preservação da vida das pessoas são objetivos dos médicos especialistas.

RESPEITO ÀS LEIS E DIRETRIZES

Hiran Gonçalves concordou, defendendo que é com a política que os profissionais conseguirão resguardar os interesses e boas práticas no trânsito. "A união é que faz a diferença na conquista dos resultados e na proteção da atividade dos profissionais", disse o senador. Juarez Molinari finalizou o painel pontuando as conquistas e lutas da Abramet, como o relacionamento com os DETRANs, com a Abrapsit, as jornadas médicas realizadas em todos os Estados, visando a capacitação dos médicos do tráfego e, também, a luta pela valorização e reconhecimento do especialista.

O XV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego também ofereceu uma reflexão sobre a importância das legislações em vigor no Brasil e uma revisão e atualização de diretrizes médicas publicadas pela Abramet. Rica e qualificada, a programação técnica permitiu renovar paradigmas da especialidade e reforçar a prestação de serviços da entidade ao médico associado.

Um dos painéis abordou o tema "25 anos do Código de Trânsito Brasileiro: Avanços da legislação e da Medicina e Psicologia por um trânsito seguro" e teve como coordenadores os presidentes da Abramet, Antonio Meira Júnior, e da Abrapsit, Patrícia Sandri. Participaram como painelistas Rodrigo Pimentel, diretor do Detran da Bahia; e Jonielson

Pereira de Oliveira, representante do presidente da Associação Nacional dos Detrans (AND).

"Tivemos grandes vitórias para a segurança viária, como a Lei Seca e o projeto de lei que obriga o exame psicológico para todas as fases e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), para citar algumas", observou Oliveira. Pimentel destacou a necessidade de entendermos a CNH como um documento relevante para assegurar a qualidade de vida de todos os que se deslocam. "Os exames clínicos e psicológicos são essenciais para saber se a pessoa está apta a dirigir. Essa integração entre médico e psicólogo é essencial", concluiu.

"Nosso evento foi o momento estratégico de semear o futuro e celebrar as conquistas da medicina do tráfego" – Antonio Meira Júnior

O debate contou com a participação do senador, Fabiano Contarato (PT-ES), para quem falar sobre o Código de Trânsito Brasileiro e suas regras está acima de questões partidárias e ideológicas. "Estamos falando de trânsito em condições seguras, que salva vidas e existem três elementos fundamentais para

redução de acidentes: fiscalização, educação e punição", observou. Segundo ele, se o Estado não faz nada disso, "temos a certeza de impunidade, o que coloca o Brasil entre os países que mais matam no trânsito".

RESPONSABILIDADE DE TODOS

O senador reforçou que precisa ser responsabilidade do Estado acolher um familiar que sente a falta de um ente. "Quanto vale uma vida humana? Admitir um exame psicológico para o resto da vida é inconcebível. Dirigir é um privilégio. Então é preciso ter responsabilidade sob esta permissão", disse. "Espero contribuir para que a sociedade lute pelo principal bem jurídico, que é a vida de todos nós", concluiu Contarato.

Outro debate relevante teve como palco o painel "15 anos da Lei 11.705 (Lei Seca): Como convencer cidadãos, que têm consciência do antagonismo entre o consumo de álcool e a condução de veículos, mas por razões inexplicáveis, acreditam ser exceção à regra?", coordenado por Juliana Guimarães, diretora científica da Abrapsit, e Arilson Carvalho, diretor de Relações Institucionais da Abramet.

Juliana contextualizou a discussão, frisando que o cidadão tem o direito de ir e vir, mas não o de conduzir. "Conduzir é como portar uma arma que pode ceifar vidas e a sociedade precisa entender que divide o espaço com todo mundo e que é preciso ter respeito pelo próximo. É preciso repensar comportamentos para melhorarmos cada vez mais a segurança no trânsito", apontou.



Participaram do painel o deputado federal Hugo Leal (PSD-MG), e a ex-deputada Christiane Yared, Fundadora do Instituto Paz no Trânsito, trazendo mensagens inspiradoras. Ela compartilhou sua história de vida, lembrando a perda de um filho de 19 anos em sinistro de trânsito e como, apesar da dor, passou a trabalhar para diminuir o número de sinistros de trânsito no Brasil. "Ainda é possível mudar a realidade, tem muita gente que trabalha todos os dias para tanto, o Instituto conseguiu reduzir em 43% os acidentes de trânsito em Curitiba. É preciso educar as pessoas, mudar a realidade para todos terem uma cidade melhor para se viver", reforçou Yared.

Leal, por sua vez, fez questão de lembrar que se não fosse a Abramet, não existiria a Lei Seca estabelecendo tolerância zero para a combinação de direção e álcool. O deputado também apontou os desafios que ainda precisam ser enfrentados para que novos avanços sejam concretizados. "De 2006 a 2017 tivemos mudanças de comportamento e atualizações da Lei Seca, mas ainda temos alguns desafios, entre eles a certeza e a celeridade da punição e a implantação da educação no trânsito em todos os níveis do Código de Trânsito Brasileiro", disse.

ATUALIZAÇÃO PROFISSIONAL

A programação do XV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego manteve a tradição de oferecer ao médico especialista e todos os participantes oportunidades estratégicas de atualização profissional pela discussão dos temas mais relevantes no dia a dia de atendimento desses profissionais. Nesse campo, a revisão das diretrizes publicadas pela Abramet e a realização de discussões técnico-científicas sobre temas diversos mobilizou o corpo técnico da entidade e es-

pecialistas de renome.

Uma dessas oportunidades foi a conferência magna "Novas Fronteiras da Medicina do Tráfego: Os desafios da Medicina para garantir uma mobilidade segura e inclusiva", proferida pelo diretor científico da entidade, Flávio Emir Adura, uma das maiores autoridades em medicina do tráfego do País. Prestigiado, o painel foi coordenado por Ricardo Hegele, primeiro vice-presidente da Abramet, e ofereceu aos participantes um panorama sobre a especialidade.

Adura lembrou que a Abramet surgiu a partir de uma demanda dos médicos legistas que, muitas vezes, ficavam impressionados com as condições em que recebiam as vítimas de sinistros de trânsito. Ele também explicou que o propósito das diretrizes publicadas pela entidade é colaborar para o melhor atendimento desses pacientes, assim como estimular um comportamento mais seguro e saudável de todos os usuários do sistema viário.

Segundo ele, os médicos do tráfego têm responsabilidades, também, na hora de pensar a inclusão de pessoas idosas ou com histórico de epilepsia, entre outras especificidades. "A missão do médico de tráfego é preservar vidas no asfalto e encontrar formas de praticar a inclusão sempre que possível", afirmou. As diretrizes da Abramet foram discutidas ao longo da programação, com uma troca de experiências muito produtiva para o médico especialista.

"Todo o trabalho realizado pelo departamento científico da Abramet tem como objetivo principal manter o médico do tráfego atualizado, orientá-lo e dar-lhe o conhecimento necessário para a tomada das melhores decisões no atendimento à população", diz Flávio Adura. "Nos últimos anos, temos feito um esforço para ampliar a oferta desse conhecimento, trazendo temas do dia a dia e acompanhando as mui-

tas novidades que acontecem na sociedade e na medicina".

A Abramet ampliou o número de diretrizes publicadas e o leque de assuntos, com um olhar atento e sensível para o dia a dia do médico especialista. "Essa é uma expectativa do nosso associado e dar respostas efetivas é uma determinação da nossa diretoria", aponta Adura, sinalizando que novas diretrizes virão, sempre aderentes à agenda diária do médico especialista.

ESTÍMULO À INOVAÇÃO

Mantendo a tradição, a Abramet reservou o último dia do XV Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego para reconhecer e premiar trabalhos científicos inovadores e inéditos. Inscritos por médicos do tráfego de todo o País, tais conteúdos foram apreciados por uma comissão técnica da entidade: a cada edição do evento são escolhidos e divulgados trabalhos científicos que ofereçam contribuição para o exercício da medicina do tráfego e melhoria do atendimento à população, tendo como foco o mais importante paradigma da entidade: prevenir sinistros e preservar a vida humana no trânsito.

"Essa premiação é estratégica para a Abramet e para a nossa especialidade, uma forma de mantermos nossos especialistas motivados na busca por novos conhecimentos. Uma forma de valorizar a ciência e manter a medicina do tráfego atualizada", comenta Ricardo Hegele. "Muito nos gratifica a adesão desses profissionais, que a cada edição do Congresso inscrevem seus trabalhos. Esse movimento mantém nossa especialidade na vanguarda".

CONFIRA OS VENCEDORES DE 2023:

1º lugar | Perfil dos Condutores Avaliados em Junta Médica de Recurso do Departamento de Trânsito do Paraná, em Curitiba, dos autores Lilian Kondo, Andrea Regina Freitas Teixeira, Eloise Fornaroli, Angela de Mello Bronzetti Glinka, Karina de Oliveira Bachtold, Dirceu Antonio Silveira Junior, Tatiana Gomara Neves e Ramon Cavalcanti Ceschim.

2º lugar | Uso do Simulador de Direção como Exame Complementar no Exame de Pessoas com Deficiência, dos autores Áquilla dos Anjos Couto, Vinicius Marcus de Almeida Rocha, Victor Enrique Mendoza Ramos e Vitória Miranda Sacramento.

3º lugar | A Importância do Campo Visual para a Condução Veicular e o que o Brasil Pode Aprender com o Reino Unido, dos autores Mirtes Teresa Correia de Mello e José Henrique Fernandes Rosalino.





PREPARE-SE!

SALVADOR RECEBERÁ
O XVI CONGRESSO,
EM 2025

A medicina do tráfego já tem data e local para seu próximo encontro: o XVI Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego será realizado em setembro de 2025, na cidade de Salvador (BA). O evento terá um caráter ainda mais especial, pois também será o ponto alto das celebrações dos 45 anos da Abramet.

“Será um Congresso ainda mais relevante e vamos preparar uma programação especial, para também marcar o aniversário de nossa entidade”, adianta Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet. Realizado pela Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego (Abrapsit), o V Congresso Brasileiro de Psicologia do Tráfego acontecerá no mesmo período, reforçando a parceria entre as duas entidades.

A Abramet já desencadeou os primeiros passos da organização, com reuniões institucionais com a administração pública do Estado da Bahia – esta será a segunda vez que o Congresso Brasileiro será recebido pela capital baiana. Em 2023, a direção da entidade iniciou as tratativas com a Secretaria de Turismo do Estado da Bahia e o Departamento de Trânsito do Estado da Bahia (Detran-BA), que já sinalizaram apoio ao evento e suporte à sua realização.

A primeira reunião (foto) foi conduzida pelo secretário de Turismo do Estado, Maurício Bacelar, o diretor geral do Detran-BA, Rodrigo Pimentel. A programação técnica do evento já está em discussão, assim como as ações comemorativas aos 45 anos da Abramet. “Temos muito a celebrar. Nesses 45 anos, a Abramet tem oferecido uma contribuição inquestionável para a saúde brasileira e contribuído para a redução da morbimortalidade do trânsito”, acrescenta Meira.

Para o diretor geral do Detran-BA, Rodrigo Pimentel, o evento será uma oportunidade única para reunir especialistas e autoridades em trânsito, promovendo um diálogo construtivo sobre segurança viária, legislação e inovações tecnológicas. “Estamos comprometidos em contribuir para o sucesso deste congresso, que certamente trará benefícios significativos não só para o nosso Estado, mas também para todo o Brasil”, comentou.



Secretário de Turismo, Maurício Bacelar, avalia que o evento tem grande potencial para impulsionar ainda mais a economia do Estado. “O turismo é um dos pilares econômicos do nosso estado, e eventos como o Congresso da Abramet são muito importantes. Estamos muito satisfeitos em oferecer nosso apoio institucional para a realização deste evento, que além de promover a Bahia como um destino para grandes eventos, também contribui para o avanço da medicina e da psicologia”.

**RQE
SEM CUSTO
EXTRA**

Entre em contato com o CRM e saiba como obter o Registro de Qualificação de Especialista sem pagar taxas.



PEÇA O SEU
RQE
*GRATUITO

CFM | CRM
CONSELHO FEDERAL DE MEDICINA | CONSELHOS REGIONAIS DE MEDICINA

Defendendo princípios, aperfeiçoando práticas.

Saiba mais em
portal.cfm.org.br

*gratuito até 31 de dezembro de 2024

ABRAMET LANÇA DIRETRIZ INÉDITA SOBRE EFEITOS DO USO DE MEDICAMENTOS NA DIREÇÃO

Documento revela implicações de substâncias psicoativas na direção e serve de guia para condutores e médicos, além de orientação às políticas públicas

O consumo de medicamentos tem crescido no Brasil, impactando a vida das pessoas de diversas formas. Embora o uso de remédios esteja ligado à busca por prevenção e tratamentos de doenças, seus efeitos colaterais podem afetar diretamente a habilidade de dirigir dos usuários. Atenta a esse cenário, a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) publicou em fevereiro de 2024 uma diretriz de conduta médica inédita, avaliando a interface entre diversas medicações – especialmente aquelas com substâncias psicoativas – e a condução de veículos.

Destinado aos médicos do tráfego e a todo o sistema de saúde, o documento também tem como propósito orientar políticas públicas e prestar serviço à população, ao chamar a atenção para os cuidados que o paciente deve tomar ao assumir a direção. “Na medida em que o uso de medicamentos diversos se acentua, é nosso papel manter o especialista e as autoridades atualizados sobre o assunto”, comenta Antonio Meira Júnior, presidente da entidade.

Para ele, a diretriz é uma contribuição estratégica que a Abramet oferece ao médico do tráfego brasileiro e a todos os atores do sistema de trânsito e da saúde. “Nosso objetivo é atualizar o conhecimento científico disponível sobre os efeitos de diversas medicações sobre o paciente e sua relação com a direção veicular”, disse.

Os efeitos do uso de remédios sobre o ato de dirigir devem entrar no radar também das autoridades, tanto no poder Executivo quanto no Legislativo, adverte o presidente da Associação. “Esta diretriz pode orientar a formulação de uma norma na área da saúde, levando para a embalagem dos medicamentos o alerta visual de risco para o condutor, quando pertinente”, diz Meira Júnior.

Em 2009, a Abramet chegou a recomendar à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) a utilização de um “símbolo de alerta” para as embalagens dos chamados Medicamentos Potencialmente Prejudiciais ao Conductor de Veículos Automotores (MPPCVA).

“Isso já acontece em alguns países, como a França e a Espanha. Quando consideramos que o trânsito é um dos principais geradores de óbitos e sequelas no Brasil, por diversos motivos, esse tema tem de entrar na agenda da prevenção de sinistros. Não queremos questionar o uso de medicamentos, mas essa diretriz é mais um mecanismo para garantir que o paciente tenha o melhor resultado possível, com segurança em outros campos de sua vida”, citam os autores da diretriz.

A preocupação da Abramet vem da observação do cenário nacional: para se ter uma ideia, dados divulgados pela Fundação Instituto de Administração (FIA) em conjunto com o Instituto Brasileiro de Executivos de Varejo & Mercado de Consumo (IBEVAR) registram que a compra de remédios já responde por 6,5% dos gastos das famílias brasileiras. O Sindicato da Indústria de Produtos Farmacêuticos divulgou que a venda de medicamentos psiquiátricos disparou no Brasil após a pandemia de covid-19: o consumo de remédios para ansiedade cresceu 10% entre 2019 e 2022; o de sedativos, usados para dormir, aumentou 33%; e o de antidepressivos saltou 34%.

INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA

“Esse é um assunto de grande relevância, que desafia o médico do tráfego diariamente nos seus atendimentos e precisa ser considerado quando da realização dos exames de aptidão”, justifica Flávio Emir Adura, diretor científico da Abramet. “A diretriz traz a informação científica mais recente e relevante, uma ferramenta para a melhor tomada de decisões pelo médico”, acrescenta, sublinhando que a entidade se mantém atenta a todos os aspectos da saúde que possam influenciar a condução para, assim, produzir conhecimento científico e orientar seus associados no dia a dia.

Adura endossa a expectativa de colaborar com o poder público na construção de avanços também nesse campo: assim como a Lei das Cadeirinhas (aprovada pelo Congresso



em 2008 e atualizada em 2020, a Lei 14.071/2020) foi pensada a partir de alerta e diretriz preparada pela entidade, a diretriz sobre uso de remédios pode estimular movimento semelhante, gerando mais segurança para o condutor e todos os usuários do sistema de trânsito.

“Esse conhecimento é relevante para todos os elos do ecossistema do trânsito, especialmente para o usuário do medicamento. Conhecer o efeito sobre sua capacidade de dirigir favorece a prevenção de sinistros e a preservação da vida”, diz Adura.

Em 34 páginas, a Abramet traça um amplo panorama sobre o tema, partindo de como o uso de medicamentos é tratado por organismos internacionais e na legislação brasileira. A partir de 2015, por exemplo, o consumo de remédios foi incluído entre os fatores de risco para sinistros de trânsito pela Organização Mundial da Saúde (OMS). Em 2018, a Organização das Nações Unidas (ONU) agregou esse entendimento em resolução sobre segurança viária. No Brasil, até o momento nenhuma legislação aborda os riscos da interface entre medicamentos e a direção.

O diretor científico da Abramet coordenou o grupo de médicos especialistas em medicina do tráfego que prepararam a diretriz. Além do presidente da Abramet, também participaram da construção da diretriz os especialistas: Adriano Isabella, Alysson Coimbra de Souza, Aquilla Couto, Arilson de Souza, Ester Vago, Philipe Xavier Camara, Joan Faber, João Roberto Adura, José Heverardo Montal, Lilian Kondo, Ricardo Hegele, Sílvia Heringer e Victor Mendoza Ramos.

CLASSIFICAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS

O documento oferece uma análise da literatura científica disponível, trazendo a comprovação de que existe “associação entre o uso de medicamentos e o desempenho na condução veicular e/ou sinistros automobilísticos, com foco predominantemente em ansiolíticos, sedativos, hipnóticos, antidepressivos, analgésicos opióides e anti-histamínicos”, assim como “outros remédios prescritos e/ou adquiridos sem prescrição também podem afetar a capacidade de condução segura, caso de anfetaminas, antipsicóticos e relaxantes musculares”. Tais conclusões decorrem de estudos práticos, descritos pela Abramet.

A diretriz preparada pela entidade avalia um conjunto de medicamentos comumente usados pela população e aponta os riscos associados à direção segura. “Essa é uma informação estratégica e de grande importância não só para o médico especialista, mas também para o usuário”, frisa Flávio Adura, lembrando que o brasileiro cultiva o hábito da automedicação.

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

ANTIDEPRESSIVOS	Sonolência, hipotensão, tontura, diminuição do limiar convulsivo, prejuízo nas funções psicomotoras.
ANTI-HISTAMÍNICOS	Sedação, aumento tempo de reação e desempenho psicomotor prejudicado.
BENZODIAZEPÍNICOS	Quase todos os domínios cognitivos do desempenho do condutor são afetados.
HIPNÓTICOS Z	Sedação, lapsos de atenção, erros de rastreamento, diminuição do estado de alerta, instabilidade corporal.
OPIÁCEOS	Sedação, diminuição do tempo de reação, reflexos e coordenação, déficit de atenção, miose e diminuição da visão periférica.



ORIENTAÇÃO QUALIFICADA

A diretriz também oferece um conjunto de orientações não apenas para o médico do tráfego, como também para os demais médicos – que prescrevem medicamentos nas mais diversas especialidades; e para os motoristas usuários desses tipos de medicamentos. Ao médico do tráfego, a Abramet aponta um passo a passo no exame de aptidão, destacando os pontos de atenção a serem observados pelo especialista. A entidade informa que não cabe ao médico do tráfego questionar o uso de medicamentos pelo candidato a condutor, mas sim, avaliar os riscos e informá-los.

Para o médico prescritor, a Abramet recomenda que informe aos pacientes os impactos potenciais da medicação sobre a condução veicular e oriente o cuidado redobrado durante o uso. “Para muitas doenças há opções de tratamento, opte por prescrever medicamentos que tenham demonstrado ser desprovidos de efeitos prejudiciais sobre capacidade de condução. As classificações DRUID e ICADTS poderão ajudá-lo a tomar esta decisão”, acrescenta o documento.

A diretriz também alerta o motorista, esclarecendo que tipo de medicamento podem afetar sua capacidade de dirigir. “Podem prejudicar o motorista: remédios para dor, depressão, dormir, epilepsia, alergia, doenças dos olhos, emagrecer, gripe, entre outros, causando tonturas, dificuldades de concentração, mania, confusão, alucinações, convulsões, distúrbios visuais, bem como sonolência e sedação”, diz o documento. “Pergunte sempre ao seu médico se o medicamento por ele receitado pode prejudicar a direção”.


IMPRENSA MOBILIZADA


Destinado aos médicos do tráfego e demais médicos prescritores, a diretriz também elencou os cuidados que usuários dos mais diversos tipos de remédios devem tomar ao assumir a direção. Por isso, o assunto manteve a Abramet em exposição na mídia brasileira durante todo o mês de fevereiro e março, com ampla e qualificada repercussão. Mais de 400 notícias repercutiram o assunto em âmbito nacional e regional, em diversos veículos impressos, TVs, rádios e mídias eletrônicas.


Nas reportagens, os especialistas da Abramet destacaram medicamentos de uso intensivo, como antialérgicos, antidepressivos e relaxantes musculares, mostrando como seu uso interfere na capacidade de dirigir do motorista. A mensagem foi amplificada por portais de grande impacto como o UOL e Agência Brasil, além de veículos como Folha de S.Paulo, O Globo, O Estado de S.Paulo, a TV Globo, SBT, CNN e TV Cultura, entre outros. //





Use seu leitor de código QR para acessar as matérias.


- 


MOTORISTA ALCOOLIZADO É PRESO APÓS ATROPELAR MOTOCICLISTA NO INTERIOR DE SP
- 


VEJA QUAIS REMÉDIOS PODEM INTERFERIR NA SEGURANÇA AO DIRIGIR
- 

DOCUMENTO INÉDITO MOSTRA REMÉDIOS QUE INTERFEREM NA SEGURANÇA AO DIRIGIR
- 

TOMAR CERTOS MEDICAMENTOS E DIRIGIR PODE PROVOCAR ACIDENTES DE TRÂNSITO, ALERTA ASSOCIAÇÃO MÉDICA
- 

USO DE ANTIDEPRESSIVO E ANALGÉSICO PODE PROVOCAR ACIDENTES DE TRÂNSITO, ALERTA ASSOCIAÇÃO MÉDICA
- 

DE ANTIALÉRGICO A RELAXANTE: ESTES REMÉDIOS TE COLOCAM EM RISCO AO VOLANTE
- 

ASSOCIAÇÃO ALERTA PARA USO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS POR MOTORISTAS
- 

USO DE ANTIDEPRESSIVO E ANALGÉSICO PODE PROVOCAR ACIDENTES DE TRÂNSITO, ALERTA ASSOCIAÇÃO MÉDICA

CINTO DE SEGURANÇA: PARADIGMAS ATUALIZADOS

Mais que trazer conhecimento científico sobre os novos temas que impactam a medicina do tráfego, a Abramet mantém a rotina de atualização continuada das diretrizes de conduta já publicadas. O departamento científico da entidade tem mobilizado especialistas nos diversos campos de interesse da especialidade, sempre focado na prestação de um serviço de qualidade para o associado e no estímulo a uma medicina do tráfego de excelência no Brasil.

“Da mesma forma como novos desafios aparecem no dia a dia do médico do tráfego, registramos avanços e mudanças nos temas que já conhecemos e enfrentamos. Por isso, as atualizações”, justifica Flávio Adura. “Atualizar as diretrizes é uma rotina estratégica para manter a nossa especialidade na vanguarda do conhecimento científico e o médico especialista preparado para tomar as melhores decisões, com base nos avanços da ciência. A medicina não para e nós, na Abramet, estamos sempre atentos”, aponta.

Em 2023, a entidade atualizou a diretriz sobre o uso do cinto de segurança, publicada em 2022, trazendo informações novas e relevantes para o especialista e todo o sistema de saúde. Um dos achados científicos novos indica que o uso do cinto de segurança reduz em até 60% o risco de morte e ferimentos graves para passageiros nos bancos da frente e em até 44% para aqueles sentados nos bancos traseiros de um veículo envolvido em sinistro de trânsito. No Brasil, o uso do cinto é obrigatório.

“O uso do cinto de segurança é uma opção simples, fácil e essencial para proteger a vida no trânsito. O médico do tráfego é um facilitador estratégico desse conhecimento e estimulamos que seja o porta-voz desse conhecimento, para também levar conscientização à população”, comenta

o diretor científico da Abramet. Segundo ele, estimular o cidadão a usar o cinto em todos os seus deslocamentos é um dos objetivos da entidade, iniciativa pedagógica em que o médico especialista tem papel determinante.

ATUALIZAÇÃO ESTRATÉGICA

A diretriz avalia as ações e a proteção conferida pelo cinto de segurança, a sua eficácia nos diferentes posicionamentos no veículo, e oferece recomendações para a redução da morbimortalidade dos sinistros de trânsito. É sabido que esse equipamento de segurança reduz o registro de vítimas fatais ou com lesões graves: a diretriz destaca que, quando usado da forma adequada, o cinto reduz a incidência de ferimentos nos quadris, na coluna vertebral, na cabeça, no tórax e abdome, além de reduzir o risco de perfuração do globo ocular. Um dos estudos apresentado concluiu que o cinto de segurança é capaz de reduzir as lesões oculares perforantes em 60%.

Em suas 24 páginas, a diretriz apresenta esclarecimentos sobre diversos aspectos relacionados ao uso e efeitos do cinto de segurança para uma mobilidade segura. A Abramet coloca à disposição do médico do tráfego e demais públicos-alvo uma conceituação completa, abordando pontos como os níveis de prevenção; a importância do uso do cinto de segurança; sua eficácia na redução de mortes e ferimentos; como o equipamento funciona; os tipos e como fazer a manutenção. A diretriz também percorre questões relacionadas à colisão e seus diversos tipos e o capotamento.

“É importante tanto para o médico do tráfego quanto para os profissionais envolvidos com o atendimento de saúde conhecer tecnicamente o cinto de segurança, domi-

nar o seu funcionamento, assim como ter clareza sobre os diversos tipos de sinistro em que o uso do equipamento é determinante para preservar a vida”, explica Flávio Adura. A diretriz apresenta, inclusive, informação técnica sobre lesões que o cinto não previne e aquelas decorrentes do uso incorreto do equipamento – esse é um esclarecimento relevante para o usuário do veículo, mostrando cuidados adicionais a serem adotados nos deslocamentos.

“As lesões mais importantes que o uso do cinto não previnem são as que resultam do chamado efeito chicote, que consiste no movimento brusco da cabeça para frente e para trás, com hiper flexão e hiperextensão do pescoço, podendo resultar em fraturas da coluna cervical e lesão medular, nos casos de colisão traseira em que o encosto de cabeça não está posicionado corretamente ou é inexistente”, explica o documento. //

DESVENDANDO O CONDUTOR DIAGNOSTICADO COM TDAH

Impulsividade, desatenção, agitação. Esses são os sintomas mais conhecidos do Transtorno do Déficit de Atenção com Hiperatividade (TDAH), doença neurobiológica com origem genética, desenvolvida na infância e que, em geral, acompanha a pessoa ao longo de sua vida. O diagnóstico e o tratamento também podem ser feitos na idade adulta. Para contribuir com o atendimento a esse público, a Abramet publicou outra diretriz inédita, apresentando dados e recomendações sobre a doença para subsidiar a atuação do médico do tráfego em todo o país. Estudos internacionais registram que o portador de TDAH tem duas vezes mais chance de se envolver em um sinistro de trânsito.

O documento Transtorno do Déficit de Atenção com Hiperatividade (TDAH) e condução de veículos automotores foi lançado em setembro de 2023, iniciativa da entidade para a Semana Nacional do Trânsito do ano passado. “Essa é mais uma contribuição para uma medicina do tráfego de excelência, atenta aos temas mais importantes do dia a dia, ancorada em evidências científicas”, comenta Antônio Meira Júnior, presidente da Abramet, que participou da formulação do documento.

“Temos trabalhado sempre focados na preservação da vida humana e no entendimento de todos os contextos que podem alcançar o condutor e impactar a segurança no

trânsito”, acrescenta. Segundo ele, ampliar o conhecimento sobre a doença colabora não apenas para a melhoria do atendimento do condutor com diagnóstico de TDAH como, também, para esvaziar o estigma gerado pela presença de transtornos neurológicos. “A Abramet entende que todo condutor deve ser enxergado em sua totalidade e orientado de acordo com sua condição”.

“Essa diretriz ilumina uma questão médica de grande relevância, especialmente porque o TDAH, assim como outros distúrbios neurológicos, pode influenciar a capacidade de dirigir. Está provado cientificamente que esse condutor tem maior propensão a se envolver em sinistros”, acrescenta Flávio Emir Adura. “Compreender o condutor portador de TDAH, orientar o médico do tráfego e melhorar o seu atendimento são ações essenciais para proteger a vida desse público no trânsito e, conseqüentemente, de toda a população”, destaca.

Adura lidera o grupo de especialistas que assinam a diretriz. Além do presidente da ABRAMET, trabalharam com ele os médicos do tráfego Alcides Trentin Júnior, Alyson Coimbra de Souza Carvalho, Aquilla dos Anjos Couto, Arilson de Souza Carvalho Júnior, Egas Caparelli Moniz de Aragão Dáquer, Ester Vago, Joan Faber, José Heverardo da Costa Montal, Ricardo Irajá Hegele, e Victor Enrique Mendoza Ramos.

RISCO DOBRADO

A diretriz Transtorno do Déficit de Atenção com Hiperatividade (TDAH) e condução de veículos automotores é resultado do debate de tais especialistas, com base nas mais recentes referências bibliográficas oferecidas pelas mais importantes e reconhecidas bases de dados e recomendações nacionais e internacionais sobre a doença. A cronicidade da doença, que alcança também o público adulto e potenciais condutores de veículos, sustenta o interesse da medicina do tráfego em atualizar o conhecimento sobre o tema.

“Estudos epidemiológicos (metanálises) concluem que o risco relativo de uma pessoa com Transtorno do Déficit de Atenção e Hiperatividade (TDAH) se envolver em sinistros automobilísticos é 1,54 vezes maior. Estudos observacionais, que utilizaram dados oficiais e informações autorrelatadas, concluíram que condutores com TDAH apresentaram um risco quase dobrado de se envolver em sinistros automobilísticos e, com mais frequência, cometiam infrações de trânsito”, observa a diretriz.

A equipe de especialistas conceitua e esclarece os tipos da doença, seus sintomas e diagnóstico, assim como

as abordagens terapêuticas e a influência do uso de medicamentos por esse público sobre sua capacidade de dirigir. A Abramet, inclusive, sinaliza que outras doenças podem ter sintomas similares, assim como comorbidades e outras condições médicas de interface, alertando o especialista para os parâmetros seguros de diagnóstico do TDAH. São necessários seis ou mais sintomas particulares de desatenção ou hiperatividade para atribuir a classificação de determinado subtipo. De forma que o subtipo combinado, mais comum, ocorre quando coexistem seis ou mais sintomas de desatenção e seis ou mais sintomas de hiperatividade-impulsividade”, aponta a diretriz.

“A presença de comorbidades representa uma dificuldade adicional para o diagnóstico, já que ocorre em cerca de 70% dos casos, cabendo ao médico a habilidade de distinguir se está diante de um transtorno mental com sintomas que mimetizam TDAH ou se existe um quadro de TDAH com comorbidades”, diz o documento. “A diretriz aprecia o TDAH de forma ampla e aprofundada, trazendo todos os fatores que devem ser conhecidos e considerados pelo médico do tráfego diante de um candidato a condutor”, aponta Flávio Adura. //



**CONHECIMENTO EM MOVIMENTO:
A IMPORTÂNCIA DAS JORNADAS
CIENTÍFICAS DA ABRAMET**

A medicina e a ciência estão em constante evolução para atender às demandas emergentes da sociedade ao longo do tempo. O progresso nas pesquisas sobre as patologias que afetam a capacidade de condução de veículos, aliado às atualizações nas legislações que regulam o trânsito brasileiro, destacam a importância da formação continuada do médico do tráfego.

Nesse contexto, as tradicionais Jornadas Científicas da Abramet desempenham um papel fundamental ao reunir as últimas novidades nas discussões sobre a saúde dos condutores e a segurança no trânsito em um único evento. Em 2023, em colaboração com a Associação Mineira de Medicina do Tráfego (Ammetra), o encontro teve lugar em Belo Horizonte, contando com a participação de 340 médicos especializados nessa área.

Num ambiente de colaboração e troca de conhecimentos, o evento proporcionou discussões sobre os desafios enfrentados pelos médicos do tráfego. Destaque especial foi dado à apresentação da diretriz que orienta a realização do exame físico e mental no condutor idoso, área que requer não apenas precisão científica, mas também sensibilidade e discernimento por parte do médico.

“É importante considerarmos o impacto que a retirada da CNH pode ter na vida dos idosos. Cada vez mais a mobilidade é fundamental para diversas atividades diárias, e essa

medida pode significar uma perda significativa de autonomia. Devemos estar cientes de que isso pode contribuir para o agravamento de quadros depressivos nessa parcela da população, que já está em crescimento no País”, destacou Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet.

A Jornada Científica na capital mineira também discutiu outras diretrizes mais complexas, como as voltadas para a doença de Parkinson, doença renal crônica dialítica, transtorno do espectro autista e esquizofrenia. As discussões foram pautadas nos critérios técnicos e no respeito à individualidade e necessidades desses condutores.

Com especialistas de diversos lugares do Brasil, o evento se revelou como um espaço para reencontros entre colegas e amigos. Além da atualização de conhecimentos, a oportunidade de se conectar com outros profissionais da área foi valorizada, ressaltando a importância desses encontros para fortalecer a comunidade médica envolvida na medicina do tráfego.

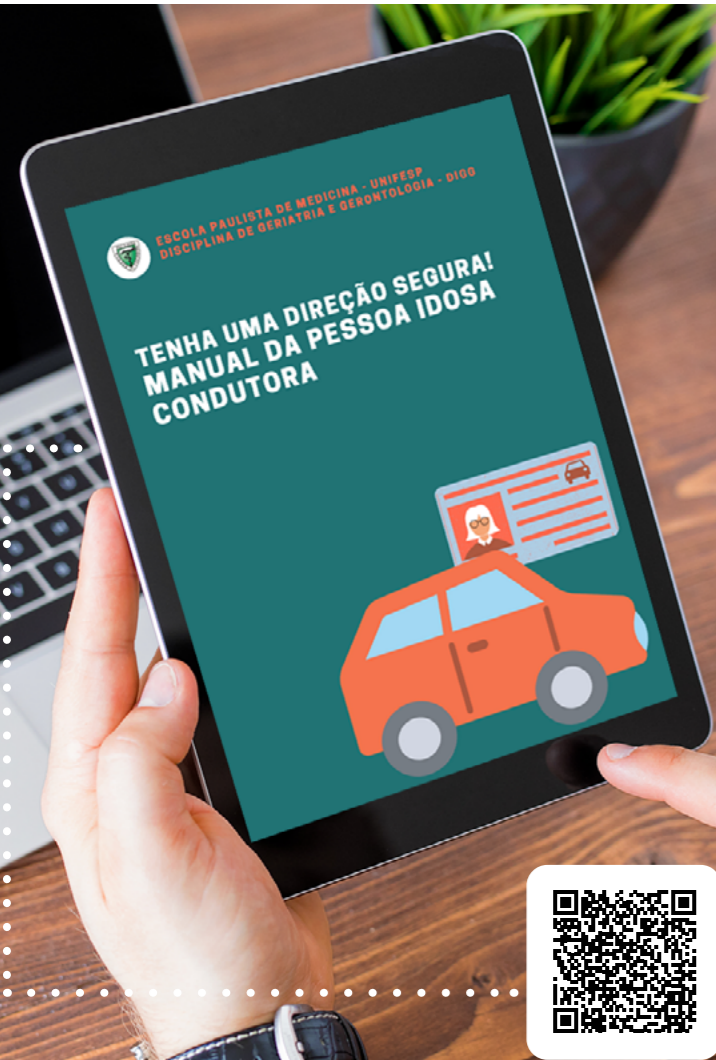
“A busca por diretrizes atualizadas e o constante aprimoramento profissional são fundamentais para garantir uma abordagem eficaz e humanizada no cuidado com a saúde dos condutores e na promoção de um trânsito mais seguro e saudável para todos”, defendeu Meira Júnior. Ele ressaltou, ainda, que a Jornada Científica em Belo Horizonte desempenhou com maestria seu papel ao fornecer todo o respaldo científico necessário para essas discussões. //

**ORIENTAÇÕES SOBRE DIREÇÃO
SEGURA DA PESSOA IDOSA**

Como garantir à pessoa idosa autonomia e segurança para manter a direção veicular, aumentando sua qualidade de vida e a confiança de seus familiares? Para responder a essa e outras perguntas, a Abramet, a Sociedade Brasileira de Geriatria e Gerontologia (SBGG) e a Disciplina de Geriatria e Gerontologia da Escola Paulista de Medicina (Unifesp) realizaram um amplo estudo e consolidaram o conhecimento em uma cartilha inédita, dirigida ao motorista acima de 60 anos e seus familiares.

Em “Tenha uma direção segura! Manual da pessoa Idosa Condutora”, são apresentadas informações básicas, como as normas legais de habilitação de condutores, assim como esclarecimentos sobre aspectos da condição física e de saúde que devem ser observadas e cuidadas pelo condutor de mais idade. O manual traz linguagem direta e amigável, com uma apresentação que captura a atenção do leitor.

Temas de grande relevância para o ato de dirigir, como o uso de medicações e consumo de álcool são abordados de forma pedagógica. O documento também traz dicas para uma direção segura, como o cuidado com o sono e a alimentação, atenção à saúde, com visitas periódicas ao oftalmologista, por exemplo. A cartilha traz, ainda, dicas para a correta manutenção dos veículos e para o trânsito do pedestre com idade.



QUASE 8 EM CADA 10 VÍTIMAS GRAVES DO TRÂNSITO SÃO PEDESTRES, CICLISTAS OU MOTOCICLISTAS

Mais de 260 mil internações hospitalares foram registradas no ano passado na rede pública por sinistros de trânsito. Segundo levantamento realizado pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), 76% desses casos envolveram pedestres, ciclistas e motociclistas. O tema vem à tona no chamado Maio Amarelo, campanha nacional que neste ano traz como mote a "Paz no trânsito começa por você".

“Os dados destacam a urgência de medidas preventivas focadas na educação e infraestrutura de trânsito que protejam especialmente esses usuários mais expostos. A campanha do Maio Amarelo deste ano questiona se realmente levamos a paz para as ruas todos os dias e como nossas atitudes enquanto pedestres, ciclistas, motociclistas e, principalmente, motoristas contribuem para um trânsito mais seguro e saudável”, pondera o presidente da Abramet, Antonio Meira Júnior.

De acordo com os dados do Ministério da Saúde, na última década mais de 2,2 milhões de atendimentos foram realizados no Sistema Único de Saúde (SUS) para tratamen-

to de pessoas envolvidas em sinistros graves de trânsito. A análise mostra uma tendência preocupante de aumento nas internações dos grupos mais vulneráveis.

Apesar de uma queda inicial até 2020, as internações de pedestres voltaram a crescer, atingindo 39.125 em 2023. Entre os ciclistas, houve um crescimento constante ao longo da última década, de 9.238 em 2014 para 15.573 em 2023. O grupo mais afetado, com um aumento contínuo ao longo da série, foram os sinistros envolvendo motociclistas. Só em 2023, foram mais de 141,7 mil internações.

O convite do Maio Amarelo é para que todos participem e contribuam com mudanças nos comportamentos no trânsito, reforçando a ideia de que a saúde e a paz começam individualmente, mas reverberam por toda a sociedade. O desafio está lançado: como cada um de nós pode ser um vetor de transformação no caos diário do trânsito urbano?”, provoca Meira Júnior.

Morbidade Hospitalar do SUS - Brasil Causas das Internações por Sinistros de Transporte

GRUPO DE CAUSAS	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Pedestre traumatizado	8.220	8.082	6.979	6.158	6.469	6.018	5.715	5.120	5.349	5.387
Ciclista traumatizado	1.348	1.357	1.311	1.262	1.306	1.363	1.358	1.352	1.381	1.346
Motociclista traumatizado	11.983	12.604	12.066	12.036	12.154	11.435	11.182	11.853	11.942	12.058
Ocupante de triciclo motorizado traumatizado	57	48	60	49	46	44	33	158	36	32
Ocupante de automóvel traumatizado	9.757	10.084	8.858	8.577	8.187	7.282	6.899	6.752	7.029	7.226
Ocupante de caminhonete traumatizado	327	325	320	322	324	312	328	235	257	315
Ocupante de veículo de transporte pesado traumatizado	818	838	739	750	861	795	819	751	847	806
Ocupante de ônibus traumatizado	173	239	235	180	166	124	138	111	124	126
Outros acidentes de transporte terrestre	9.583	10.203	8.083	8.011	5.862	5.282	5.473	6.384	6.848	6.598
Acidentes de transporte por água	168	163	133	124	112	131	136	139	157	99
Acidentes de transporte aéreo e espacial	104	88	77	119	72	80	70	66	78	69
Outros acidentes de transporte e casos não especificados	914	792	682	677	871	759	728	795	984	830
Total	43.452	44.823	39.543	38.265	36.430	33.625	32.879	33.716	35.032	34.892

Elaboração: Abramet. Fonte: Ministério da Saúde

Fatalidade – Ao avaliar os números de óbitos entre 2013 e 2022 (último dado disponível), é possível observar que pedestres, ciclistas e motociclistas também representam os grupos mais vulneráveis das fatalidades. Segundo os dados oficiais, apesar de uma tendência geral de declínio nos óbitos relacionados ao trânsito, esses grupos continuam a enfrentar riscos desproporcionais, representando metade de todos os registros de óbitos a cada ano.

Os pedestres, tradicionalmente os mais afetados, viram uma redução nos óbitos de 8.220 em 2013 para 5.387 em 2022. “Apesar dos esforços das autoridades em melhorar a infraestrutura das vias, com a implementação de mais faixas de pedestres e campanhas educativas sobre a travessia segura, por exemplo, o número ainda é alarmantemente”, ressalta Flavio Adura, diretor científico da Abramet. Já os ciclistas seguem em meio a um cenário desafiador, com aproximadamente 1.300 mortes ao ano.

Os motociclistas, frequentemente no topo da lista de fatalidades no trânsito, mostram uma estabilidade nos números com uma ligeira redução nos óbitos. Em 2022, foram registradas 12 mil mortes, indicando a crítica necessidade de estratégias específicas, incluindo fiscalização, uso de equipamentos de proteção obrigatórios e respeito às normas de trânsito.

“Cada número representa uma vida perdida, uma família devastada. Não podemos nos dar ao luxo de ser complacentes. Precisamos agir agora para tornar nossas estradas seguras e saudáveis para todos, independente do modo de transporte escolhido”, enfatiza Adura. Para ele, o foco das políticas de trânsito deve permanecer na proteção dos mais vulneráveis. “Afim, a segurança viária não é apenas sobre veículos e estradas; é sobre pessoas e suas vidas”, conclui.

Óbitos por Causas Externas - Brasil Sinistros de transporte

GRUPO DE CAUSAS	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Motociclista traumatizado	95.373	99.663	04.719	104.217	106.592	114.908	114.628	127.732	29.652	41.748
Pedestre traumatizado	40.322	31.839	31.795	33.119	33.174	32.498	27.595	30.784	36.609	39.125
Ciclista traumatizado	9.238	10.750	11.611	11.737	12.134	13.163	14.397	16.072	15.101	15.573
Ocupante de triciclo motorizado traumatizado	919	809	594	671	758	803	607	596	542	527
Ocupante de automóvel traumatizado	15.237	14.353	14.086	13.327	12.418	11.809	11.457	12.801	12.601	12.726
Ocupante de caminhonete traumatizado	309	355	383	426	387	498	487	586	474	425
Ocupante de veículo de transporte pesado traumatizado	719	671	761	891	815	824	849	915	917	1.122
Ocupante de ônibus traumatizado	410	504	437	310	363	316	226	252	304	416
Outros acidentes de transporte terrestre	13.480	15.889	16.057	16.436	16.809	17.994	17.642	19.463	18.912	17.867
Acidentes de transporte por água	563	441	263	257	274	339	319	404	346	290
Acidentes de transporte aéreo e espacial	135	119	121	78	112	158	118	76	75	74
Outros acidentes de transporte e casos não especificados	29.319	28.981	28.082	27.803	25.735	26.189	24.723	25.646	26.498	30.249
Total	206.024	204.374	208.909	209.272	209.571	219.499	213.048	235.327	242.031	260.142

Elaboração: Abramet. Fonte: Ministério da Saúde

Homens e jovens – Cerca de 80% das internações e dos óbitos em acidentes de trânsito envolvem homens, uma constante em diversas partes do mundo e que reflete fatores comportamentais e sociais. Estudos indicam que homens, especialmente jovens, tendem a adotar comportamentos de risco mais frequentemente do que mulheres. Isso inclui dirigir em alta velocidade, não usar cinto de segurança, e conduzir sob influência de álcool ou drogas.

“Culturalmente, homens são mais propensos a estarem envolvidos em atividades que exigem mobilidade intensa e uso de veículos motorizados”, explica Flavio Adura. O levantamento também mostra que quase metade das internações e óbitos envolve pessoas na faixa etária de 20 a 39

anos. “Este grupo, que frequentemente está no auge de sua vida produtiva e social, é também propenso à mobilidade ativa, seja por necessidades de deslocamento para trabalho ou lazer”, exemplifica.

Outro aspecto importante, explica o médico do tráfego, é o envolvimento desse grupo etário em atividades noturnas. “A combinação de inexperiência, condução noturna e álcool resulta em uma tempestade perfeita, aumentando significativamente o risco de sinistros graves de trânsito. Campanhas como o Maio Amarelo podem se proporem justamente enfatizar os riscos de comportamentos imprudentes e promovendo uma cultura de direção saudável”, disse. //

DIMINUEM AS INDICAÇÕES PARA USO DA PRANCHA LONGA E DO COLAR CERVICAL NO APH

A indicação no uso dos equipamentos de Redução do Movimento da Coluna (RMC) e Spinal Motion Restriction (SMR) sofreu forte redução. Os motivos foram muitos, indo de lesões produzidas, agravamento de algumas situações, aumento no sofrimento dos pacientes, benefícios nem sempre reais, indução dos médicos nos hospitais a procedimentos desnecessários e um maior custo para o sistema de saúde. Esses novos protocolos e sua lógica, serão apresentados agora por Navegar é Preciso.

O atendimento na cena tem diversos objetivos, em especial interromper o agravamento, impedir a morte, reverter o que pode ser revertido, incluindo sofrimento e preparar o paciente para um transporte seguro até um hospital adequadamente selecionado pela Central de Regulação. Cabe ao hospital, e não ao Atendimento Pré-Hospitalar, o diagnóstico e tratamento definitivo. E é por isso que o APH pode ser praticado por profissionais não médicos em diferentes países, ficando para o hospital o diagnóstico e tratamento final do paciente.



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



Em 2019, o Brasil passou a seguir o caminho mundial e 33 instituições, entre elas a Abramet, 25 SAMUs, GRAU dos Bombeiros de SP (grupo médico), Disciplina de Emergências Clínicas do HCFMUSP, Hospital Samaritano, CCR Via Oeste, COREN-SP, Coordenadoria da Rede de Atenção às Urgências e Emergências de Santo André e Colégio Brasileiro de Enfermagem em Emergência, passaram a discutir o tema sob a batuta do médico Dr. Lucas Certain, Coordenador do SAMU de Bragança Paulista.

O grupo se reuniu no SAMU de São Paulo (foto Navegar é Preciso 1) e produziu a estrutura de um protocolo RMC, seguindo os moldes internacionais. Em fevereiro daquele ano, o resultado foi apresentado no Seminário sobre Trauma realizado pela Sociedade Brasileira de Atendimento Integrado ao Traumatizado (SBAIT). Na ocasião, Carlos Eid e Josiene Germano (foto Navegar é Preciso 2), ambos da Comissão de APH da Abramet, participaram do seminário.

Utilizar técnicas mais simples com o mesmo resultado, como usar a própria maca da ambulância, por exemplo, é um desses novos procedimentos que pode ser facilmente utilizado pelo Suporte Avançado de Vida (SAV) e pelo Suporte Intermediário de Vida (SIV). Já para o Suporte Básico de Vida (SBV), existem as dificuldades técnicas e autorizações legais, motivo pelo qual muitos atendimentos ainda deverão seguir os protocolos “à moda antiga”.

No contexto hospitalar, os médicos se deparam com diversos desafios, que variam em complexidade de acordo com a eficácia do Atendimento Pré-Hospitalar (APH).



Um deles é a limitada compreensão sobre o mecanismo do trauma e outros detalhes críticos do incidente. Isso se deve ao fato de que, quando um paciente é admitido já imobilizado, exige-se uma avaliação metódica para identificar ou descartar lesões potenciais. Por outro lado, se o paciente é trazido ao hospital pela equipe de APH sem as imobilizações, o médico tende a se sentir mais confortável em dispensar procedimentos extensivos para a exclusão de lesões na coluna, por exemplo.

Em outras palavras, a conduta no APH interfere diretamente na conduta hospitalar. Na leitura dos novos protocolos, atente para a atualização dos parâmetros e sua utilização. //



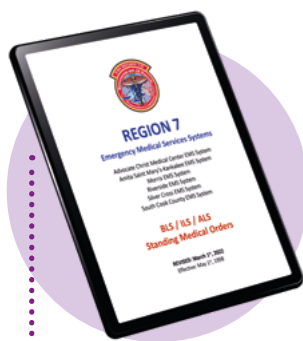
RESTRIÇÃO DE MOVIMENTO DE COLUNA (RMC) VERTEBRAL PARA VÍTIMAS DE TRAUMA

Belo Horizonte, MG, 2022: Bons comentários introdutórios nos capítulos 1, 2 e 3 que justificam as mudanças. É a teoria da mudança.



REGIONAL EMERGENCY MEDICAL ADVISORY COMMITTEE, NEW YORK CITY - 2022 - PREHOSPITAL TREATMENT PROTOCOLS:

Na página 77, observem que, quanto mais qualificado for quem socorre, mais aberta fica sua decisão em colocar ou não o colar cervical.



PROTÓCOLO REGIÃO 7 DO ESTADO DE ILLINOIS, EUA - 2022:

O protocolo nº 23 apresenta um fluxograma orientador para a definição de necessidade ou não à RMC. Ele apresenta o básico (EMT-Emergency Medical Technician), o intermediário (EMT-I Emergency Medical Technician-Intermediate) e o avançado (EMT-P Emergency Medical Technician-Paramedic), e seu onde no fluxograma aparecem em cores diferentes.



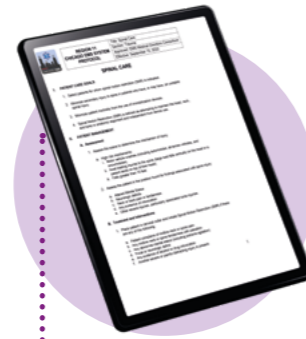
Acesse *F04 Spinal Motion Restriction*. Muito didático, no formato de fluxograma com checklist. Dentre os mecanismos que determinam a aplicação deste protocolo está o acidente de bike contra obstáculo fixo. Também tem um importante alerta que destacamos: *“Rigid cervical collars may increase mortality from penetrating head & neck injuries and may cause an increase in intracranial pressure (ICP)”*.



MASSACHUSETTS, EUA

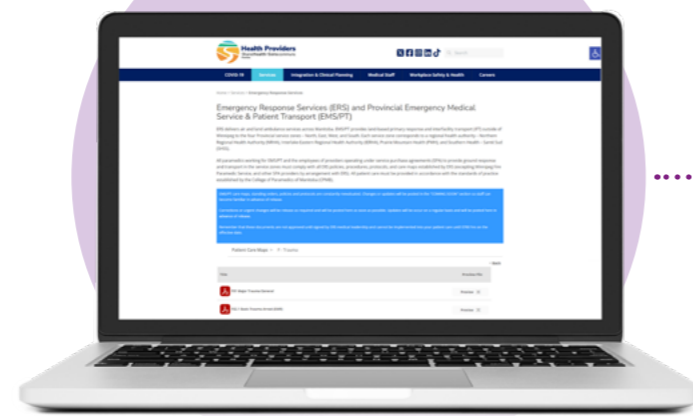


Revisão completa de todo seu protocolo do Serviço de Emergência. Além de tudo que apresenta, no protocolo 4.8 (pg 74) encontramos o “Spinal Column/Cord Injuries Adult & Pediatric” já com as novas recomendações para RMC.



CHICAGO EMS SYSTEM PROTOCOL-SPINAL CARE:

Aqui temos especificamente o protocolo de cuidado da coluna vertebral segundo regras para RMC.



MANITOBA, CANADÁ:



A ABRAMET RESPONDE

Como Diretor Científico da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), tenho o prazer de apresentar nesta edição da nossa revista uma seção dedicada a esclarecer algumas das dúvidas mais frequentes relacionadas à medicina do tráfego. Com o valioso suporte da nossa assessoria jurídica, esta seção foi cuidadosamente elaborada para oferecer respostas claras e baseadas tanto em evidências científicas quanto na legislação atual.

Nossa intenção é abordar questões que tocam diretamente a vida de muitos cidadãos e profissionais da saúde, como a capacidade de pessoas com Síndrome de Down para se habilitarem a conduzir veículos automotores no Brasil, os direitos de pessoas com Visão Monocular à isenção de impostos na aquisição de veículos, e os critérios que definem quem tem direito às vagas especiais de estacionamento. Essas perguntas não são apenas frequentes, mas também fundamentais para promover uma maior inclusão social e compreensão das normas que regem nosso trânsito.

Ao trazer esses esclarecimentos, reafirmamos nosso compromisso com a segurança no trânsito e com a promoção de uma sociedade mais justa e informada. Esperamos que esta seção seja uma fonte de conhecimento valioso para todos os nossos leitores, contribuindo para o aprimoramento da prática médica no tráfego e para o bem-estar da comunidade como um todo.



Flavio Emir Adura, diretor científico da Abramet

PESSOA COM SÍNDROME DE DOWN ATENDE AOS REQUISITOS PARA SE HABILITAR COMO CONDUTORA DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NO BRASIL?



À primeira ordem, manifestamos nosso apoio à segurança de todos os direitos civis garantidos pela Lei 13.146/15 às pessoas com deficiência, como o direito de casar ou constituir união estável, e exercer direitos sexuais e reprodutivos em igualdade de condições com as demais pessoas, bem como a possibilidade de aderir ao processo de tomada de decisão apoiada (com auxílio de pessoas de sua confiança em decisões sobre atos da vida civil), restringindo-se a designação de um curador a atos relacionados a direitos da ordem patrimonial ou negocial.

A celeuma entre os profissionais da área do trânsito, especialmente os médicos do tráfego, recai na imputabilidade do candidato como requisito para se habilitar, e assim, a pergunta é: pessoa com Síndrome de Down atende aos requisitos para se habilitar?

Já há precedentes na Nova Zelândia, na Irlanda e nos Estados Unidos, mas e no Brasil? Um candidato maior de idade e com trissomia 21 pode obter a CNH? A pessoa com deficiência é plenamente capaz para os atos da vida civil, mas e quanto a capacidade penal?

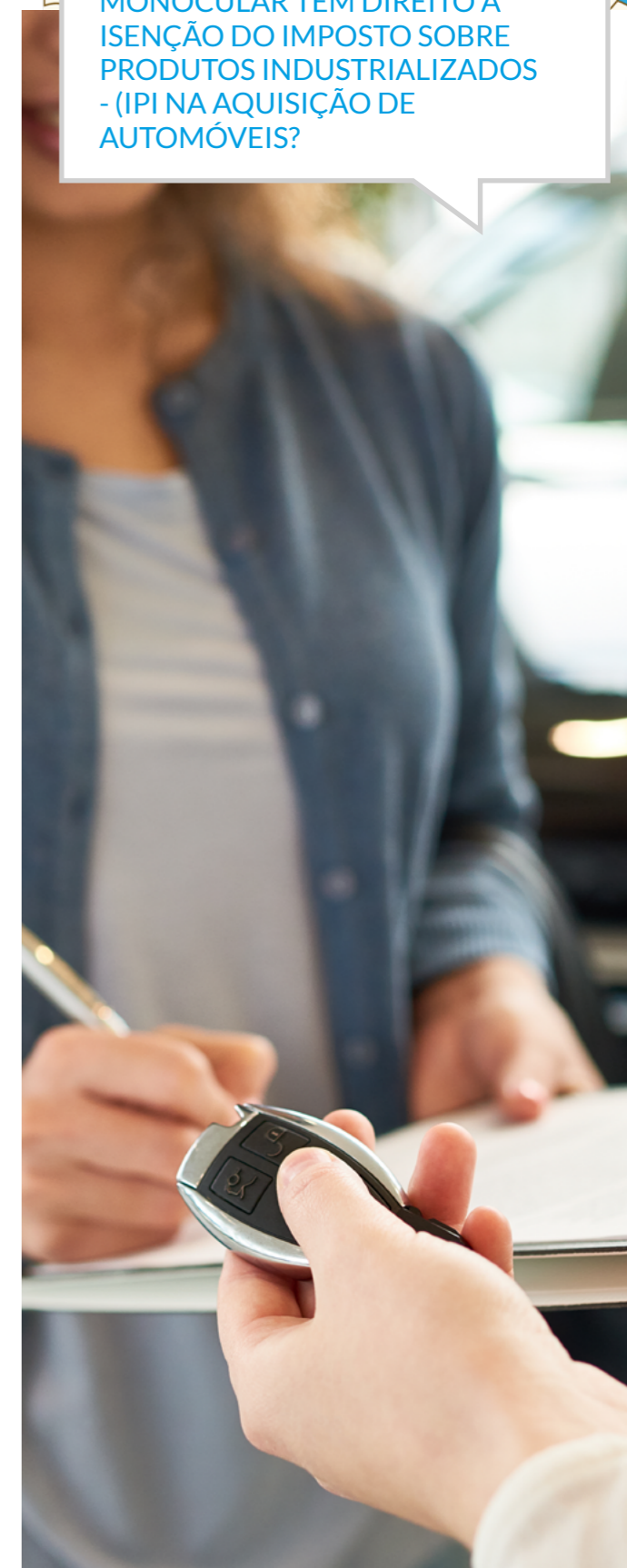
Antes de mais nada, é preciso levar em consideração que a inimputabilidade não prescinde de total incapacidade de compreender o ilícito, de diferenciar o certo do errado, ou mesmo de controlar seus impulsos; que a semi-imputabilidade admite que a pessoa tenha ao menos alguma capacidade de compreensão da ilicitude ou algum juízo de reprovação social do fato, e tem alguma condição de determinar-se com esse entendimento; e que, de acordo com o Estatuto da Pessoa com Deficiência, a pessoa com deficiência tem total aptidão para participar das múltiplas e complexas relações do cotidiano.

Como é possível que a pessoa com Síndrome de Down não entenda o caráter ilícito de um fato? Ainda nesta seara, fato é que o Código de Trânsito Brasileiro exige a imputabilidade do candidato à habilitação e é omissivo quanto a semi-imputabilidade, que uma vez reconhecida, garante ao agente redução da pena em eventual condenação criminal:

INIMPUTÁVEIS

Art. 26 - É isento de pena o agente que, por doença mental ou desenvolvimento mental incompleto ou retardado, era, ao tempo da ação ou da omissão, inteiramente incapaz de entender o caráter ilícito do fato ou de determinar-se de acordo com esse entendimento. (Redação dada pela Lei 7.209/84)

PESSOA COM VISÃO MONOCULAR TEM DIREITO A ISENÇÃO DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS - (IPI NA AQUISIÇÃO DE AUTOMÓVEIS?)



REDUÇÃO DE PENA

Parágrafo único - A pena pode ser reduzida de um a dois terços, se o agente, em virtude de perturbação de saúde mental ou por desenvolvimento mental incompleto ou retardado não era inteiramente capaz de entender o caráter ilícito do fato ou de determinar-se de acordo com esse entendimento. (Redação dada pela Lei 7.209/84)

Considerando que o Código de Trânsito é norma de ordem pública e deve ser interpretado restritivamente, onde só é permitido aquilo que expressamente a lei autoriza, entendemos que apenas os candidatos que atingiram a maioria e são penalmente imputáveis, poderão candidatar-se à CNH.

Os dias atuais apontam para uma sociedade mais inclusiva e menos preconceituosa. Pessoa com a Síndrome de Down já pode votar e ser votada, casar-se constituir família e ter filhos; trabalhar formalmente, e tantos outros quantos sejam os atos civis comuns a qualquer cidadão. Entretanto, para obter uma CNH é necessário que esteja investido de imputabilidade penal, não sendo suficiente a imputabilidade civil.

Considerando que a semi-imputabilidade penal não exclui a imputabilidade penal, mas a reduz, a grande questão é: Para se obter a CNH é necessário que o candidato esteja investido de imputabilidade penal plena, ou é suficiente a semi-imputabilidade penal?

Além de terem características físicas típicas, baixa estatura e hipotonia, os indivíduos com Síndrome de Down têm perfil cognitivo e comportamental distinto. Têm frequência mais alta de quadros clínicos associados, inclusive defeitos congênitos cardíacos, gastrointestinais e anormalidades tireoidianas, hematológicas, auditivas e visuais.

Cerca de 8% das pessoas com Síndrome de Down apresentam sinais anatomopatológicos de Doença de Alzheimer, devida à produção exagerada do precursor de proteína amiloide, cujo locus se encontra no cromossomo 21.

A relevância da posição do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) em suprir a omissão supracitada, torna-se ainda maior com o aumento importante da expectativa de vida das pessoas com Síndrome de Down para além dos 50 anos de idade, o maior e o menor grau de comprometimento da síndrome.

A visão monocular é definida como a presença de visão normal em um olho e cegueira ou acuidade visual inferior 20/400 (OMS), 20/200 (CBO), com a melhor correção no olho contralateral.

O teste de acuidade visual previsto no anexo da Avaliação Oftalmológica da Resolução do Contran, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental não faz referência à denominação de visão monocular. A referida Resolução prevê os valores exigidos para a aptidão de candidatos com percepção luminosa (PL) e sem percepção luminosa (SPL) em um dos olhos, ambas contemplando os critérios da definição de visão monocular acima referidos.

1.2. Exigências para candidatos à ACC e à direção de veículos das categorias A e B:

1.2.1. acuidade visual central igual ou superior a 20/40 (equivalente a 0,50) em cada um dos olhos ou igual ou superior a 20/30 (equivalente a 0,66) em um dos olhos, com pelo menos percepção luminosa (PL) no outro;

1.3. Candidatos sem percepção luminosa (SPL) em um dos olhos poderão ser aprovados somente na ACC e nas categorias A e B, desde que observados os seguintes parâmetros e ressalvas: 1.3.1. acuidade visual central igual ou superior a 20/30 (equivalente a 0,66) no melhor olho.

A lei federal 14.126/21 classificou a visão monocular como deficiência sensorial, do tipo visual, para todos os efeitos legais, incluindo-a no Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/15). Com isso a pessoa com visão monocular passou a ter os direitos gerais, comum a todas as pessoas com deficiência.

O Decreto 10.654/21 dispõe sobre a avaliação biopsicossocial da visão monocular para fins de reconhecimento da condição de pessoa com deficiência:

Art. 1º Fica a visão monocular classificada como deficiência sensorial, do tipo visual, para todos os efeitos legais. Parágrafo único. O previsto no § 2º do art. 2º da Lei 13.146/15 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), aplica-se à visão monocular, conforme o disposto no caput deste artigo.

Artigo 2º A visão monocular, classificada como deficiência sensorial, do tipo visual, pelo art. 1º da Lei 14.126/21, será avaliada na forma prevista nos § 1º e § 2º do art. 2º da Lei 13.146/15, para fins de reconhecimento da condição de pessoa com deficiência.

O Decreto 11.063/22 estabeleceu os critérios para fins de concessão de isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI na aquisição de automóveis e ainda que o item III do artigo 2º não contemple a visão monocular como critério/requisito para fins de concessão de isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI na aquisição de automóveis, os Tribunais de Justiça têm reconhecido o direito dos autores a partir do momento da entrada em vigor da Lei 14.126/21, desde que cumpridos os demais requisitos para a fruição do benefício.

Art. 2º Para fins do disposto neste Decreto, considera-se pessoa com deficiência a que se enquadrar em, no mínimo, uma das seguintes categorias: I - ... II - ... III - deficiência visual: a) cegueira, na qual a acuidade visual seja igual ou menor que cinco centésimos no melhor olho, com a melhor correção óptica; b) baixa visão, na qual a acuidade visual esteja entre três décimos e cinco centésimos no melhor olho, com a melhor correção óptica; c) casos em que a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos seja igual ou menor que sessenta graus; ou d) ocorrência simultânea de quaisquer das condições previstas nas alíneas "a", "b" e "c".

A controvérsia instaurada nos autos consiste na definição a respeito da possibilidade de concessão da isenção do IPI para aquisição de veículo automotor ao portador de visão monocular, independentemente da capacidade residual de visão do olho com visão preservada. Para efeito de concessão de isenção com relação ao Imposto de Renda, o Superior Tribunal de Justiça já assentou que o art. 6º, XIV, da Lei 7.713/88 não faz distinção entre cegueira binocular e monocular para efeito de isenção do Imposto sobre Renda, inferindo-se que a literalidade da norma leva à interpretação de que a isenção abrange o gênero patológico "cegueira", não importando se atinge o comprometimento da visão nos dois olhos ou apenas em um.

São referidos nos autos que a visão univalente compromete as noções de profundidade e distância, e implica limitação superior à deficiência parcial que afete os dois olhos e que a legislação não exige como requisito a ser cumprido para o reconhecimento da isenção do IPI na compra de veículo automotor que conste da carteira nacional de habilitação - CNH o código de restrição médica. Outros referem que foi anexada a cópia da CNH do autor da qual se nota a existência da inscrição "X" no campo de "observações", de forma a indicar o reconhecimento da deficiência visual pela autoridade de trânsito.

O artigo 2º do Estatuto da Pessoa com Deficiência define pessoa com deficiência como "aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas", diferenciando-se, no artigo 3º, inciso IX, de pessoa com mobilidade reduzida, que é "aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção.

Para a Medicina do Tráfego, que através da Abramet, contribuiu e continua contribuindo muito com a mobilidade segura da pessoa com deficiência, propiciando a condução com adaptações veiculares que suprem as limitações que porventura poderiam excluí-la dos usuários motorizados das vias, a mobilidade reduzida é o critério/requisito fundamental para a avaliação desses condutores.

Deve ser entendida como deficiência física, para fins de habilitação como condutor de veículos automotores, aquela que acarreta mobilidade reduzida (alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções (art. 1º da Lei 8.989/95 e artigos 3º e 4º do Decreto 3.298/99).

Para efeito de habilitação como motorista, candidatos com apenas percepção luminosa (PL) ou sem percepção luminosa (SPL) em um dos olhos, situações que se enquadram no conceito de "visão monocular", poderão ser aprovados na ACC e nas categorias A e B, decorridos, no mínimo, noventa dias da perda da visão (SPL).

Visão monocular é deficiência sensorial, sem adaptações veiculares que possam ser preconizadas para tornar a condução mais segura e sem previsibilidade na NBR 14.970 da Associação Brasileira de Normas Técnicas e seus portadores não deverão ser encaminhados para Juntas Médicas Especiais, não se justificando obrigatoriedade de condução de veículos adaptados e laudos de isenções no âmbito da habilitação como motorista.

QUAIS PESSOAS FAZEM JUS À VAGAS ESPECIAIS DE ESTACIONAMENTO RESERVADAS EM LOCAIS PRÓXIMOS À ENTRADA PRINCIPAL OU AO ELEVADOR E DE FÁCIL ACESSO À CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES?



Toda e qualquer legislação especial é interpretada dentro do sistema no qual encontra-se inserida, assim, as normas que dispõem sobre vagas reservadas de estacionamento serão interpretadas dentro da Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (Lei 7.853/89), regulamentada pelo Decreto 3.298/99.

Nesse contexto é que devem ser analisadas as Leis 10.098/00 e 13.146/15 que definem pessoa com mobilidade reduzida e preveem a reserva de vagas a pessoas portadoras de deficiência ou com dificuldade de locomoção; o Decreto 5.296/04 que regulamenta as Leis 10.048/2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098/20, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida; bem como a Resolução Contran 965/22, que define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos.

A definição de deficiência está disposta no Decreto 3.298/99, que regulamenta a própria lei de integração social, a Lei 7.853/89:

DECRETO 3.298/99

art. 3º. Para os efeitos deste Decreto, considera-se:
I - deficiência - perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano.

E para fins de promoção de acessibilidade, são consideradas não só as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mas também as pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos, bem como as gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo, assim definidas pelo Decreto 5.296/04:

Art. 5o Os órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional, as empresas prestadoras de serviços públicos e as instituições financeiras deverão dispensar atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 1o Considera-se, para os efeitos deste Decreto:

I - pessoa portadora de deficiência, além daquelas previstas na Lei 10.690/03, a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias:

a) deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apre-

sentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

b) deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;

c) deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60o; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

d) deficiência mental: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como:

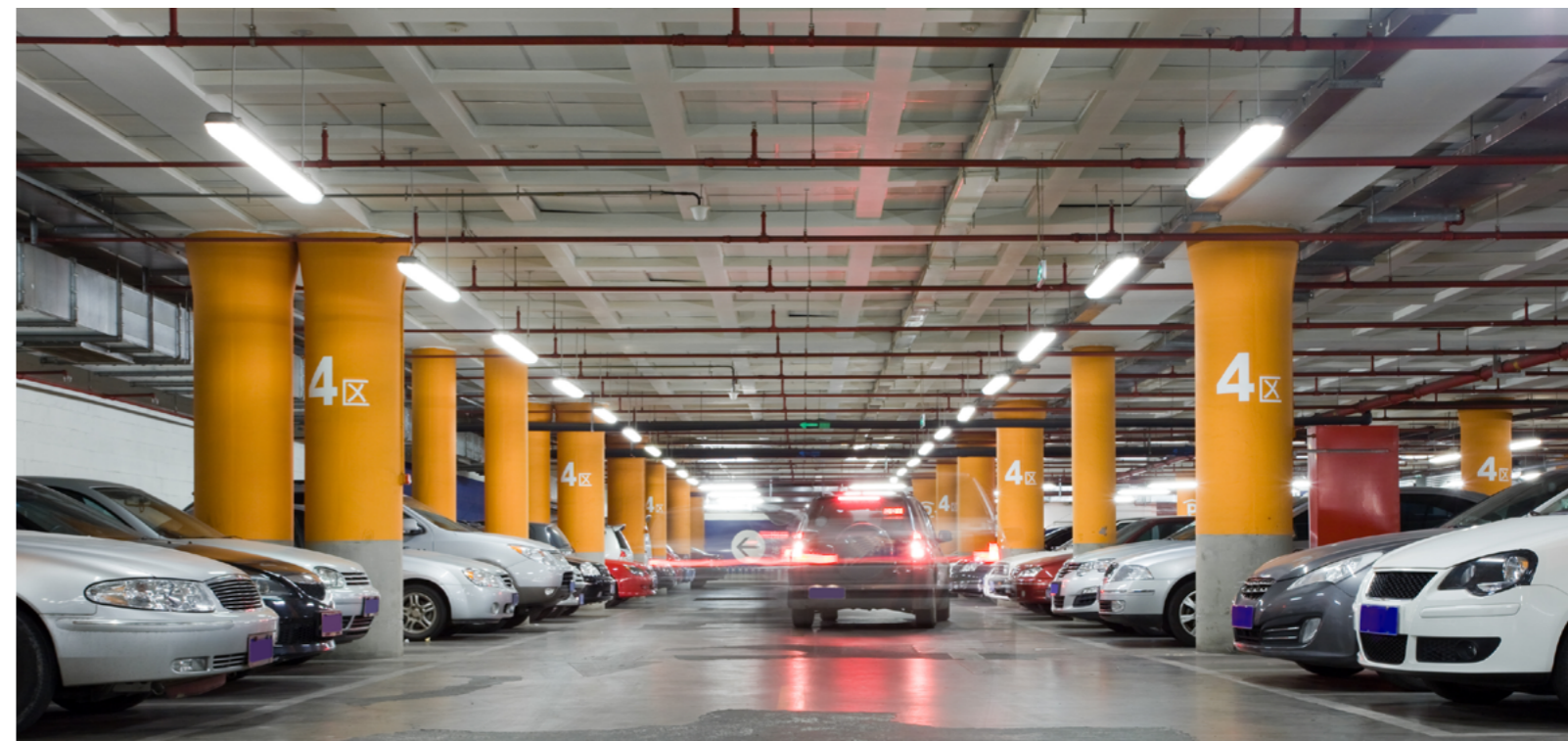
1. comunicação;
2. cuidado pessoal;
3. habilidades sociais;
4. utilização dos recursos da comunidade;
5. saúde e segurança;
6. habilidades acadêmicas;
7. lazer; e
8. trabalho;

e) deficiência múltipla - associação de duas ou mais deficiências; e

II - pessoa com mobilidade reduzida, aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

§ 2o O disposto no caput aplica-se, ainda, às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo.

Todas as pessoas acima fazem jus à vagas especiais reservadas:



DECRETO 5.296/04

Art. 25. Nos estacionamentos externos ou internos das edificações de uso público ou de uso coletivo, ou naqueles localizados nas vias públicas, serão reservados, pelo menos, dois por cento do total de vagas para veículos que transportem pessoa portadora de deficiência física ou visual definidas neste Decreto, sendo assegurada, no mínimo, uma vaga, em locais próximos à entrada principal ou ao elevador, de fácil acesso à circulação de pedestres, com especificações técnicas de desenho e traçado conforme o estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1o Os veículos estacionados nas vagas reservadas deverão portar identificação a ser colocada em local de ampla visibilidade, confeccionado e fornecido pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão sobre suas características e condições de uso, observando o disposto na Lei 7.405/85.

Ressalta-se que o portador de visão monocular também faz jus à vaga especial (Decreto 5.296/04, art. 5º, § 1o, inciso I, alínea c). As áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos são estabelecidas pelas autoridades máximas locais representativas da União, dos Estados, Distrito Federal e dos Municípios, vinculadas à Segurança Pública, e são todas regulamentadas pelo CONTRAN, que regulamenta também os padrões de sinalização dessas áreas e das credenciais para estacionamento nessas áreas.

RESOLUÇÃO CONTRAN 965/22

Art. 12. A credencial deve ser emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Município de domicílio da pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade ou da pessoa idosa e terá validade em todo o território nacional.

Parágrafo único. Caso o Município ainda não esteja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), a credencial será expedida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do respectivo Estado ou do Distrito Federal.

Art. 13. A credencial deve ser emitida conforme modelos constantes no Anexo IV e terá validade:

I - de cinco anos, no caso de pessoa idosa ou de pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade permanente; ou

II - Indicada pelo médico, no caso de pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade temporária, não excedendo um ano.

Por todo o exposto, todas as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como aquelas com idade igual ou superior a sessenta anos, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo, assim definidas pelo Decreto 5.296/04, fazem jus à vaga reservada em locais próximos à entrada principal ou ao elevador, de fácil acesso à circulação de pedestres. ▀



TRATADO DA AMB APRESENTA DETALHES DA MEDICINA DO TRÁFEGO

A Associação Médica Brasileira (AMB) publicou o Tratado de Medicina Geral, obra inédita que apresenta os temas mais importantes das 54 especialidades médicas em atividade no Brasil, destinada a subsidiar a atuação de médicos e favorecer a melhor tomada de decisões. Coube à Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) preparar o capítulo que aborda os aspectos mais importantes sobre a medicina do tráfego, uma das especialidades que mais cresce no país.

“Esse tratado é uma obra de grande relevância, uma iniciativa que reforça a importância da AMB no fortalecimento de uma medicina de excelência no Brasil. A inclusão da medicina do tráfego reforça a importância da nossa especialidade e ratifica sua interface com as demais áreas da saúde”, afirma Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet. “Para nós foi uma honra produzir o capítulo e partilhar com médicos de todo o Brasil o conhecimento necessário sobre nossa especialidade”.

Com Meira, assinam o conteúdo o diretor científico da entidade, Flávio Emir Adura, e os especialistas Adriano José Fontes Isabella, Áquilla dos Anjos Couto e João Roberto Adura. Diretores da Abramet prestigiaram o lançamento da obra em evento realizado pela AMB na cidade de Brasília em janeiro de 2024.

O Tratado de Medicina Geral é formado por mais de 250 capítulos assinados por cerca de 800 especialistas, recomendados pelas 54 sociedades de especialidade brasileiras. A iniciativa faz parte do Programa de Educação para o Médico Generalista do Brasil (PROGEB), criado na gestão 2021/2023, que atua como braço da educação continuada da AMB com objetivo de criar e disponibilizar conteúdos de pesquisa e de atualização para os médicos.

Obra referencial – “Com esse livro, a AMB cumpre com uma de suas missões de informar e oferecer material didático para que o médico possa bem orientar seus pacientes no dia a dia”, afirma César Eduardo Fernandes, presidente da AMB. A expectativa, aponta, é que a obra seja uma referência confiável nas próximas décadas, não apenas para médicos generalistas e especialistas como, também, para estudantes, residentes e acadêmicos da medicina.

A medicina do tráfego é apresentada na parte 51 da obra, trazendo um panorama e principais indicadores sobre morbimortalidade no trânsito, destacando a importância da especialidade na proteção à vida humana e do conhecimento desse tema por todos os médicos. “As lesões no trânsito são, hoje, a principal causa de morte de crianças e adultos jovens de 5 a 29 anos e a terceira na faixa

de 30 a 44 anos. Os sinistros de trânsito representam a segunda causa de morte não natural no Brasil, sendo que em 8 dos estados desponta como trágica liderança. Causam anualmente mais de 180 mil internações computadas só na rede já extremamente carente e demandada do Sistema Único de Saúde (SUS), e acarretam sequelas em mais de 45 mil vítimas”, diz o livro.

A medicina do tráfego é apresentada como especialidade médica que estuda as causas do sinistro de tráfego com o objetivo de contribuir para a prevenção ou mitigar suas consequências. “Os médicos generalistas podem contribuir com a redução da morbimortalidade do trânsito brasileiro aplicando as diretrizes produzidas pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) para a preservação de vidas no asfalto”, sinaliza a entidade.

“Essa obra é estratégica para a medicina brasileira e, certamente, ajudará o médico na busca por um atendimento cada vez melhor a seus pacientes”, avalia Flávio Adura. Para o Tratado Geral de Medicina da AMB, a Abramet preparou uma síntese de 10 temas de grande relevância presentes no dia a dia do médico.

Com base no conhecimento acumulado e em diretrizes de conduta publicadas, a entidade apresenta questões relacionadas a motociclistas, sono e fadiga, consumo de álcool, uso de medicamentos, gravidez, diabetes, condutor idoso, uso de celular, cinto de segurança e equipamento para transporte de crianças (cadeirinha). As noções gerais oferecidas pela Abramet relacionam a incidência de sinistros e aspectos que merecem atenção do médico no atendimento e aconselhamento de seus pacientes. //



Use o leitor de código QR para acessar o link e garantir o seu Tratado

ENTIDADES LANÇAM ALIANÇA BRASILEIRA PELA SAÚDE E SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Iniciativa visa ampliar ações para reduzir a morbimortalidade de no trânsito brasileiro

Um esforço inédito para combater a crescente violência no trânsito brasileiro uniu a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (ABRAMET) à Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT) na criação da Aliança Brasileira pela Saúde e Segurança no Trânsito (ABSAT). A iniciativa tem como objetivo promover ações de prevenção alinhadas à meta da Organização das Nações Unidas (ONU) de reduzir em 50% o número de mortes e lesões graves no trânsito até 2030.

O lançamento ABSAT aconteceu durante o 55º Congresso Anual SBOT, realizado em novembro de 2023, na cidade de Brasília (DF). O evento contou com a participação e adesão de representantes do Conselho Federal de Medicina (CFM), Associação Médica Brasileira (AMB), Conselho Brasileiro de Oftalmologia (CBO), Conselho Nacional de Secretários de Saúde (Conass), Conselho Nacional de Secretarias Municipais de Saúde (Conasems), Polícia Rodoviária Federal (PRF), entre outras instituições.

Também formalizaram apoio à iniciativa a Frente Parlamentar Mista da Medicina e a Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro. A Aliança continuará com os esforços no sentido de mobilizar o maior número possível de órgãos públicos, entidades da sociedade civil e demais instituições comprometidas com a causa da saúde e segurança no trânsito.

“Novas adesões são não apenas bem-vindas, mas essenciais para fortalecer ainda mais a Aliança e ampliar seu impacto. Acreditamos firmemente que, através de uma mobilização abrangente e da cooperação entre diferentes setores da sociedade, poderemos alcançar resultados duradouros na redução de sinistros de trânsito e na preservação de vidas. Juntos, somos a força motriz para transformar a realidade do trânsito brasileiro”, ressaltou o presidente da Abramet, Antonio Meira Júnior.

Entre as iniciativas planejadas pelos dirigentes está a criação de um grupo de trabalho para consolidar ações alinhadas aos pilares de segurança no trânsito discutidos na Assembleia Geral da ONU. “Precisamos nos lembrar que cada país tem o número de mortes e feridos no trânsito que

está disposto a tolerar. Esta Aliança, portanto, é uma declaração clara de que o Brasil não aceitará mais o sofrimento causado por ‘acidentes’ evitáveis”, disse Meira Júnior,

Década do Trânsito 2021-2030 – Segundo ele, os médicos estão empenhados na conscientização das pessoas sobre a prevenção de sinistros e na elaboração de políticas públicas para uma mobilidade sustentável. “A Abramet defende que o consultório de cada médico do tráfego seja uma célula para a conscientização sobre a patologia do Século XXI. Precisamos aproveitar nossa credibilidade para educar e informar. Juntos, temos a força, o conhecimento e a determinação para transformar a meta em realidade”.

O presidente da SBOT, João Matheus Guimarães, destacou os pilares para a segurança no trânsito, e que serão a espinha dorsal das atividades do grupo de trabalho a ser instituído. “Nossa abordagem se baseará em evidências, estatísticas e pesquisas, garantindo que cada passo seja respaldado por dados concretos”, afirmou. Além disso, enfatizou a importância da educação e capacitação de líderes, influenciadores e usuários, promovendo uma mudança cultural que coloque a segurança viária como prioridade na sociedade.

Em março de 2010, a Assembleia-Geral das Nações Unidas editou uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito. O objetivo era conscientizar os países a adotarem medidas concretas para reduzir os alarmantes números de mortalidade no trânsito. Na época do lançamento da campanha da ONU, o Brasil era o quinto país com mais mortes de trânsito no mundo, com cerca de 40 mil mortes anuais e mais de 300 mil feridos no trânsito.

Apesar de a resolução da ONU não ter caráter mandatório, a maioria dos países no mundo se alinhou com os objetivos traçados pela organização. Com engajamento diversificado entre as várias unidades federativas, houve mobilização de grande parte das instituições gestoras de trânsito nas três esferas de poder por ocasião do lançamento desta campanha global.

Diante da persistência de desafios e tragédias no âmbito da segurança viária ao redor do mundo, a ONU reconheceu a necessidade de uma continuidade nas ações. Em 2021, a meta foi reafirmada, com um amplo escopo de ações que os países deveriam seguir e estipulando novas para 2030. //



SAÚDE E SEGURANÇA NO TRÂNSITO INSPIRAM PROVAS DO ENEM

Em uma demonstração contínua da importância da saúde e da segurança no trânsito, o Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM) trouxe à tona, mais uma vez, a questão do trânsito em sua última prova, realizada em novembro de 2023. Uma das questões, que discutiu a campanha Maio Amarelo, ressaltou a necessidade de conscientização sobre os perigos nas estradas e vias urbanas do país colocando o tema no radar de milhões de jovens brasileiros. Este destaque reflete o esforço contínuo e a influência de organizações como a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) na educação por um trânsito seguro e saudável.

A presença recorrente do tema trânsito no ENEM, especialmente notável desde que a Abramet estimulou a introdução do tema para a redação em 2013, enfatiza a relevância da discussão sobre comportamento responsável e medidas preventivas para evitar sinistros. A escolha do tema "Efeitos da implantação da Lei Seca no Brasil" para a redação daquele ano foi um marco na história do exame e destacou a importância de políticas públicas efetivas para a saúde e a segurança no trânsito.

Além de sua influência nas provas oficiais, a Abramet também tem marcado presença em avaliações simuladas, contribuindo para a preparação dos estudantes para o exame. Um exemplo disso foi a inclusão de uma questão (11) sobre os efeitos do álcool no tempo de reação dos motoristas no caderno especial "Seu caminho à Universidade", publicado pelo jornal Correio Brasiliense. A questão trouxe dados alarmantes sobre sinistros envolvendo motoristas embriagados fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), refletiu a realidade preocupante das estradas brasileiras e reforçou a mensagem da Abramet sobre a importância da educação para a prevenção.

A Abramet continua a ser uma voz ativa na promoção de campanhas de conscientização e na implementação de programas educacionais que visam a redução de sinistros e mortes no trânsito. Regularmente, a associação trabalha com parceiros e a comunidade em geral nessa causa. "A saúde e a segurança no trânsito são de responsabilidade compartilhada, e a Abramet está na linha de frente, assegurando que este tema permaneça em destaque na educação e na consciência pública", garantiu o presidente, Antonio Meira Júnior. //



2º CONGRESSO DE MEDICINA GERAL DA AMB

25 A 27 DE JULHO DE 2024
DISTRITO ANHEMBI | SÃO PAULO - SP

VOCÊ QUE É MÉDICO E ATUA NA ÁREA DE MEDICINA DO TRÁFEGO. O CMG-AMB 2024 É A GRANDE CHANCE DE SE ATUALIZAR E SABER COMO ESTÁ SEU MERCADO DE TRABALHO. FAÇA SUA INSCRIÇÃO.

Pela 1ª vez na história, as 55 especialidades da medicina estarão reunidas em um evento para todos os médicos.

+400 palestrantes **6** auditórios **256** temas



CONFIRA A PROGRAMAÇÃO E INSCREVA-SE

CONGRESSOGERALAMB.COM.BR





ABRAMET

Associação Brasileira de Medicina do Tráfego

WWW.ABRAMET.ORG.BR