



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

16/11/2015 - 107ª - Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Declaro aberta a 107ª Reunião Extraordinária da Comissão Permanente de Direitos Humanos e Legislação Participativa do Senado Federal da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública, nos termos do Requerimento nº 75, de 2015, de nossa autoria e de outros Senadores, para debater o tema "O Aumento do Número de Acidentes no Trânsito e o Papel da Medicina de Tráfego".

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, [link www.senado.leg.br/ecidadania](http://www.senado.leg.br/ecidadania), e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Foram convidados para este debate, e já chamo para fazer parte da primeira Mesa, tomando assento ao meu lado, o Sr. Juarez Monteiro Molinari, Vice-Presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet).

Seja bem-vindo aos nossos debates! (*Palmas.*)

Também convidamos o Sr. Trajano Roberto Alfonso Henke, Presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) do Rio Grande do Sul; o Sr. Dirceu Rodrigues Alves Junior, Diretor de Comunicação da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet); o Sr. Antony Silva, Coordenador-Geral de Informatização e Estatística do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran); Sr. Ricardo Fróes Camarão, representante do Conselho Federal de Medicina.

Na segunda Mesa, vamos ter a Profª Alessandra Sant'Anna Bianchi, representante do Conselho Federal de Psicologia; o Sr. Stenio Pires Benevides, representante da Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais (FENAPRF); o Sr. Jeferson Seidler, Coordenador-Geral de Fiscalização de Projetos substituto do Ministério do Trabalho e Emprego e Previdência Social; e também a Srª Deborah Carvalho Malta, membro do Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde do Ministério da Saúde.

Então, serão duas Mesas. A primeira Mesa já está montada. Vamos, de imediato, iniciar os nossos debates.

Aquele material de introdução foi encaminhado para a Mesa?

Na verdade, esta audiência pública é fruto de uma demanda nacional de inúmeros setores da sociedade, preocupados com o número de acidentes no trânsito no Brasil e o papel da própria Medicina de Tráfego.

O Brasil é, infelizmente, um dos cinco países do mundo que mais têm acidente de tráfego, em que mais morrem pessoas, mais pessoas ficam sequeladas, o que exige, de nossa parte, com a provocação feita pelas entidades, debater aqui, na Comissão de Direitos Humanos, essa situação, na busca de encontrar caminhos.

Eu gostaria, antes mesmo de iniciar os trabalhos, de lembrar, com tristeza, o que aconteceu na França. Se eu não me engano, 142 pessoas já morreram pelo ataque terrorista. Não há como não ficarmos indignados, revoltados. Essa posição totalmente desumana de algum grupo sectarista é que faz da política uma arte de fazer negócio, uma arte de agredir, e não é nem arte, é uma guerra violenta contra aqueles que pensam diferente. Isso é inadmissível!

Nós estamos aqui no mês de novembro, que é um mês da igualdade, mês da liberdade, um mês de combate a todo tipo de preconceito, seja ideológico, seja religioso, seja por etnia, por raça, por procedência. É inadmissível que nós assistamos, eu diria assustados até, a um crime covarde como esse, contra pessoas que estavam se divertindo. De repente, aparecem homens armados, atirando a esmo, numa agressão violenta à Humanidade. É uma agressão violenta à Humanidade.

Então, eu pediria a todos que levantássemos e fizéssemos um minuto de silêncio em protesto contra esse crime hediondo acontecido na França.

Peço que se marque um minuto, por favor.

(Faz-se um minuto de silêncio.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - O.k.

Com esse minuto de silêncio, mostramos nossa tristeza e indignação - naturalmente, no plenário, à tarde, faremos também manifestação nesse sentido - em nome da Comissão de Direitos Humanos do Senado, e certamente os Senadores se manifestarão também, não aceitando, em hipótese alguma, isso que está acontecendo na França. Se nada for feito, sabemos que isso vai se expandir cada vez mais.

Mas vamos lá.

Passo a palavra ao Sr. Juarez Monteiro Molinari, Vice-Presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego.

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Inicialmente, eu queria cumprimentar o nosso Presidente da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, Senador Paulo Paim, e, em nome da Abramet e em nome do Presidente José Montal, que, por problemas de saúde, não pôde comparecer, queria agradecer por essa providência tomada pela Comissão, por intermédio do Senador, de debater essa grande preocupação com uma das principais causas de morte no Brasil, que é o acidente de trânsito. Quero agradecer a V. Ex^a por nos dar essa oportunidade e a esta Comissão, enriquecida, hoje, com pessoas ligadas ao Denatran, ao Conselho Federal de Medicina, à Polícia Rodoviária Federal, ao Conselho de Psicologia, enfim, a todos os setores que se preocupam com o trânsito. Nada melhor do que aqui, nesta Comissão, na Casa Legislativa, no Congresso Nacional, tratarmos desse assunto.

Agradeço também o apoio que tivemos do Senador durante a realização do nosso XI Congresso Brasileiro sobre Acidentes e Medicina de Tráfego, que foi realizado na cidade de Gramado, coroado de êxito, com mais de 1.360 participantes de todo o País.

Para iniciar, Senador, só gostaria de dizer que a ONU calcula que, em países como o Brasil, os custos relativos a acidentes de trânsito representam, lamentavelmente, entre 2% e 2,5% do PIB, portanto, esse é um investimento para o qual o Governo pode atentar, que o Governo deve fazer, tentando diminuir o índice de acidentes.

Desde meados do século passado, o aumento da frota de automóveis passou a ser percebido pelos médicos como relevante vetor de agressão à saúde pública. O crescente número de mortos e feridos que dava entrada nos Institutos de Medicina Legal provocou um movimento por eles liderado que resultou na criação da especialidade Medicina de Tráfego, ainda na década de 1960.

Medicina de Tráfego é o ramo da ciência médica que trata da manutenção do bem-estar físico, psíquico e social do ser humano que se desloca, qualquer que seja o meio que propicie sua mobilidade. Estuda as causas do acidente de tráfego a fim de preveni-lo ou mitigar suas consequências, além de contribuir com subsídios técnicos para a elaboração do ordenamento legal e modificação do comportamento do usuário do sistema de circulação viária.

Aqui estamos acompanhados também pelo Diretor, Dr. Dirceu Rodrigues Alves, e também pelo Presidente da Abramet do Rio Grande do Sul, Dr. Trajano Henke.

Como na maioria das grandes inovações tecnológicas, a Humanidade paga o elevado preço pela introdução do automóvel como instrumento hoje indispensável para a mobilidade. Os acidentes, que nada têm de acidentais, como veremos, têm enorme potencial agressivo e de grande letalidade, por gerarem grande quantidade de energia, massa vezes velocidade ao quadrado ($E = m \times v^2$), impossível de ser absorvida sem danos pelo homem.

Pelo caráter de novidade, esses bólidos têm existência relativamente recente (cerca de 130 anos) e estamos evolutivamente despreparados para tais eventos, hoje responsáveis por quase 1,2 milhão de mortes a cada ano, sendo no nosso País mais de 42 mil mortes por ano, segundo dados do DATASUS, o que representa índice de mortalidade superior a 23 mortes para cada 100 mil habitantes por ano. Isso caracteriza uma verdadeira catástrofe epidemiológica, meu Senador. Se comparada à de países industrializados, como Alemanha, como Suécia, como Japão, a nossa taxa de mortalidade comprova que cada país terá o número de mortes no trânsito que estiver disposto a tolerar.

Hoje, sabemos que os denominados acidentes de trânsito nada têm de acidentais. Resultam de uma sucessão de falhas, quase todas ligadas ao fator humano. São causas previsíveis e passíveis de prevenção, o que permite que metas de redução possam ser estabelecidas, como é o caso da década promovida pela ONU com ações com esse propósito.

Em mais de 90% das vezes, a causa mais importante é o ser humano, que é responsável pelos fatores de risco de maior relevo, como a conjunção do álcool e a condução veicular; as falhas de atenção decorrentes do uso de aparelhos com grande potencial de desviar atenção, como o uso dos *smartphones* para telefonar ou teclar mensagens, e outras bugigangas eletrônicas à disposição do motorista. A fadiga, ligada a jornadas excessivas na direção de veículos, principalmente as comerciais, e os distúrbios do sono provocados por doenças como a síndrome da apneia obstrutiva do sono são outros fatores passíveis de controle.

Essa é a razão de o médico de trânsito estar posicionado na porta de entrada do sistema de habilitação de condutores, o primeiro passo para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. O médico de trânsito é o responsável pela inclusão das pessoas com deficiência motora, desde que não implique riscos para a segurança pessoal ou coletiva dos usuários de trânsito, caracterizando sua aptidão ou não para o exercício de tal função e prescrevendo as adaptações que tornem segura a direção veicular por esses motoristas.

A moderna legislação brasileira foi elaborada levando em conta embasamento técnico da Medicina de Tráfego. Outro exemplo da importância da Medicina de Tráfego para a redução dos sinistros de trânsito é a denominada Lei Seca, já na segunda versão, com efeitos espetaculares na redução da morbimortalidade, reduzida em mais de 40% logo após o seu lançamento. Interpretações jurídicas privilegiando o indivíduo em detrimento da coletividade terminaram por atenuar o seu impacto, e, infelizmente, o sucesso inicial foi esmaecido.

A chamada lei das cadeirinhas infantis é outra vitória brasileira responsável por grande redução na mortalidade de crianças menores no trânsito, e, a exemplo da Lei Seca, foi elaborada a partir das diretrizes científicas produzidas pela Abramet.

A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) conta com 35 anos de atuação, buscando a preservação da vida no trânsito ou a mitigação dos danos gerados pelos acidentes de trânsito e continua empenhada em formar especialistas em Medicina de Tráfego em nível de excelência, profissionais com capacidade e competência para induzir a formação de uma cultura de paz no trânsito brasileiro, tarefa que a distribuição altamente capilarizada desses profissionais, distribuídos em vasta rede no Brasil afora - hoje com mais de 10 mil profissionais -, das grandes capitais aos rincões mais profundos, por certo facilitará. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Esse foi o Sr. Juarez Monteiro Molinari, Vice-Presidente da Abramet, trazendo, com dados e números, a preocupação de todos nós com os acidentes no trânsito e quais os caminhos possíveis.

Vamos, de imediato, para o Presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) do Rio Grande do Sul, Sr. Trajano Roberto Alfonso Henke.

O SR. TRAJANO ROBERTO ALFONSO HENKE - Bom dia a todos. Meu agradecimento ao convite do Senador para participar desta Comissão. Quero apresentar algumas breves considerações sobre o que é a Medicina de Tráfego em si.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Permita-me, doutor. Antes que o senhor comece, quero dizer que esta nossa audiência pública está sendo transmitida para todo o País pela TV Senado, pela internet, pela Rádio Senado e pelo Sistema de Comunicação do Senado, a Agência Senado. Eu sempre digo que, no mínimo, no mínimo, 2 milhões de pessoas estão assistindo à audiência pública. Toda segunda-feira, pela manhã, este é um espaço privilegiado para debate de temas relevantes, e este tema, sem sombra de dúvida, em defesa da vida, merece este espaço.

Então, não é tanto a presença dos Senadores aqui. Os Senadores estão no plenário, mas o Brasil está assistindo a este debate, também no plenário e nos gabinetes. É importante que vocês entendam que esta audiência pública tem uma repercussão nacional.

Parabéns pela presença aqui, em massa, de todos os convidados!

O SR. TRAJANO ROBERTO ALFONSO HENKE - Muito obrigado.

Bem, o princípio básico que norteia o acidente de trânsito no Brasil e no mundo é este princípio: uma ética social ameaçada por uma moral altamente individualista. Quer dizer, o homem, em benefício próprio, em detrimento de seu companheiro, de seu amigo, de seu irmão, também prega e faz algumas infrações delituosas que prejudicam o centro social.

Por ética, temos o conjunto de valores que orientam, numa determinada realidade, o comportamento social em relação à vida em sociedade, para a manutenção ou para a transformação desta. Ela vai moldar a presença na pólis, ou seja, nas cidades.

Princípios de ética social. Os princípios de ética social são de suma importância, pois eles são fundamentos e parâmetros: ética social do indivíduo em sociedade, comportamento da organização de todos os níveis, a natureza e as dimensões dessa ética.

Seis princípios básicos devemos cumprir. São seis princípios básicos de ética social, e a Medicina de Tráfego se preocupa muito com isso: Dignidade da Pessoa; Direito de Propriedade; Primazia do Trabalho; Primazia do Bem Comum; Solidariedade, e o último item, que me parece muito importante abordar, porque resume praticamente o contexto do Ocidente, é a Subsidiariedade. É o respeito aos círculos concêntricos de ação e autonomia dos quais o centro é o próprio ser humano, ou seja, eu em relação aos meus comuns, com quem eu participo socialmente e que compartilham comigo isso, o trânsito.

O que o médico especialista em Medicina de Tráfego faz? O Dr. Juarez acabou de citar, então vamos pular e vamos direto para as finalidades. Tem como finalidade permitir que indivíduos normais ou com patologias médicas - compensadas - tenham o direito de receber delegação do Estado para exercer o direito de direção veicular segura, fazendo, assim, cumprir a ética social a qual foi descrita acima. Esta é a função do médico de tráfego.

É isso. Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Dr. Trajano Roberto Alfonso Henke, Presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) do Rio Grande do Sul.

Agora, vamos ao Dr. Dirceu Rodrigues Alves Junior, Diretor de Comunicação da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet).

O SR. DIRCEU RODRIGUES ALVES JUNIOR - Perfeito. Viemos aqui para conversar sobre um assunto que está nos assustando há muito tempo. Como disse o Dr. Juarez Molinari, na década de 60, médicos legistas se preocuparam muito com o número de mortos que estavam entrando em seus Institutos de Medicina Legal, e isso gerou, no exterior, uma discussão, num congresso internacional, mostrando que precisava ser feita alguma coisa com o intuito de reduzir esses acidentes absurdos, essas mortes absurdas que aconteciam. Isso na década de 60.

Evoluímos, passamos várias décadas, já estamos em outro século, e a coisa piorou muito. Estamos aí com uma média de 56 mil mortes/ano, com mais de 300.000 sequelados ou incapacitados definitivamente para a atividade profissional num período de um ano, neste último ano. E ainda a gente vem sabendo de todas as necessidades que a Abramet, que a sociedade, que os governantes, as organizações governamentais ligadas ao trânsito, todos não desconhecem, os problemas que são básicos, que já são conhecidos desde 1960. E nós estamos aí, a perguntar por que aumentam os acidentes. E as justificativas são claras.

Nós temos, no Código Brasileiro de Trânsito, desde 1997, se não me engano, a educação de trânsito prevista num artigo que determina que a criança de tenra idade e até o terceiro grau deverá ter a educação de trânsito. O objetivo: mudar a cultura sobre mobilidade humana, com relação ao pedestre, ciclista, motociclista, caminhoneiro, todos. Todos que estão se movimentando precisam ser educados, e essa educação vai chegar aos 18 anos de uma maneira totalmente diferente do que nós temos hoje. Hoje, o que temos?

O menino, aos 18 anos, quer tirar a Carteira Nacional de Habilitação, empolgado com a liberdade que vai ter para dirigir um veículo, fazer desenvolver velocidade, "tomar um vento na cara", como eles dizem. Quer dizer, uma situação totalmente incompatível com a nossa realidade, e nós precisamos conter isso.

A outra coisa é: aos 18 anos, ele entra no curso de formação de condutores e aprende a fazer o carro andar, pura e simplesmente. Nada lhe é ensinado com relação ao trânsito defensivo, como sair de situações de risco, como evitar, como fugir às adversidades que ele vai encontrar no dia a dia. Ele não sabe dirigir de dia, ele não sabe dirigir à noite, ele não sabe usar a iluminação do veículo, ele não sabe fazer uma ultrapassagem na rodovia, ele não tem nenhum conhecimento básico de se defender.

E, além disso, esse curso... Eu, por exemplo, fiz o meu curso em 1968. Nunca mais fui chamado para fazer uma educação continuada. Tenho, certamente, uma gama de defeitos na direção veicular, de postura, de me conduzir, de não conhecer as resoluções, de não conhecer as leis, de não conhecer as sinalizações que surgiram de lá pra cá. E, no entanto, ninguém me chama para fazer uma reciclagem, uma educação continuada.

Além disso, uma fiscalização precária, com recursos humanos restritos, incapaz de fiscalizar 70 ou 80 milhões de motoristas que existem neste País. É uma incapacidade que a gente tem que entender, mas não precisaríamos ter tantos se nós estivéssemos educando, não teríamos necessidade de nenhum fiscalizador de rua. E importante: a fiscalização gerando o arrecadar dinheiro da população para as prefeituras. É uma maneira de se multar e se conter, repassando para a prefeitura um dinheiro grande, e não sabemos para onde vai esse dinheiro, que deveria ser aplicado na educação de trânsito. E ainda

as multas, que são irrisórias. A hora que nós estivermos mexendo no bolso do nosso cidadão, nós vamos, ao sacudir o bolso, sacudir sua cabeça, e ali ele vai ver que está cometendo erros. Estão mexendo no bolso dele, e ele certamente vai restringir esses absurdos que está cometendo.

Ademais, o aumento da frota. Nós estamos aí aumentando a frota de uma maneira absurda, principalmente com relação às motocicletas, que são o veículo mais perigoso que temos nas nossas vias. Essas motocicletas estão gerando acidentes que estão ocasionando 27% dos nossos óbitos no trânsito. Então, isso é um absurdo que nós estamos cometendo. E o pior: não ampliamos vias, não arranjam espaços para que esses veículos possam transitar.

Leis, resoluções conflitantes. Não podemos entender, por exemplo, que, para o motociclista com capacete, com queixeira, com viseira, protegendo essa face, mudem isso e tirem a viseira, tirem o protetor da mandíbula, e o sujeito pode andar na rua. Uma pedrinha de 10g que é levantada num pneu que vai à frente vai bater nesse rosto com um peso 28 vezes maior, produzindo afundamento dos ossos da face, fratura de nariz, fratura de mandíbula, problemas na arcada dentária, quer dizer, coisas que não são compatíveis, que não são cabíveis, porque sabemos que o perigo, o risco está presente e precisamos reduzir esse risco usando equipamentos realmente eficientes.

A velocidade. A velocidade é um fator importante e é o principal motivo dos nossos acidentes graves, lesões graves que chegam aos nossos hospitais e que nos assustam, e muitas vezes não conseguimos a reabilitação.

Álcool e drogas são muito mencionados hoje, álcool principalmente, quando se faz a *blitz* do álcool, mas, infelizmente, as drogas não estão acompanhando essa fiscalização do álcool.

A fadiga e o sono. Exemplo de efeito de lei conflitante: lutamos aqui, na Câmara dos Deputados, pela redução do tempo de exposição desse homem que é o caminhoneiro, profissional do volante, em termos de reduzir esse tempo de exposição de trabalho, por quê? Porque ele estava sujeito a riscos, fatores de risco muito importantes que iam gerar doenças ocupacionais, incapacidades temporárias e incapacidades definitivas. Reduziria o custo do nosso SUS, reduziria o custo, o trabalho da saúde em cima disso. E, além disso, as desatenções. Hoje, todos nós estamos usando o celular na direção veicular, hoje nós temos a televisão dentro do carro, nós temos o GPS, nós temos um monte de tecnologia que tira a atenção, que distrai o motorista, e três segundos de distração é motivo de uma colisão, de um atropelamento, de uma morte.

A Abramet é preocupada com a doença - essa é uma doença, o cara está na rua, é motorista, é pedestre e, de repente, ele entra no meu hospital todo quebrado, com múltiplas fraturas, um politraumatizado. Ele passou de um sujeito saudável para um doente grave, gravíssimo, e por isso nós estamos preocupados com a doença epidêmica que existe no nosso trânsito, que é negligenciada pelas autoridades.

Ainda as contribuições da Medicina de Tráfego. Já foram comentadas pelo Dr. Molinari as diretrizes, os simpósios seminários, congressos, educação continuada, atuando na mídia de maneira expressiva, com o intuito de sensibilizar a sociedade, mostrar à sociedade uma necessidade de garantir a sua vida, de preservar a sua vida e, logicamente, a família protegendo seus filhos, suas crianças. Além disso, atua colaborando com o Poder Público. Muitas contribuições a Abramet tem dado ao Poder Público. Uma delas é a Lei Seca, que partiu de lá. A outra, da cadeirinha, também partiu da Abramet. E outros trabalhos que a Abramet tem executado têm chegado ao Poder Público e sido aceitos e usados por eles.

A proliferação das ideias de preservação da vida que temos feito nas universidades brasileiras, nos sindicatos, nas ONGs. Nós estamos atuando no fim da linha, estamos atuando na cabeça dos adultos para que isso seja disseminado, para que eles sejam multiplicadores da proteção à vida que nós precisamos fazer chegar às crianças, já que o Estado não fornece isso das crianças para os adultos.

E ainda estudos, pesquisas, trabalhos com outras organizações, tudo isso tem sido feito com intuito de implementar essa ação.

Mudar comportamentos, atitudes, cultura da mobilidade é necessidade maior. Eu acho que é por aí que nós vamos conseguir resolver o problema do trânsito brasileiro e atingir aquilo que a Organização das Nações Unidas determina, que é a redução de 50% das mortes na nossa década de 2011 a 2020.

É necessária uma vacina. O Ministério da Saúde, preocupado com a dengue, que é uma doença endêmica no Brasil, atua, treina pequenas equipes que vão de porta em porta, de caixa d'água em caixa d'água, com o intuito de conter a proliferação ou atuar no berçário da larva, combater o mosquito adulto, para que a doença seja reduzida, para que se reduza o número de mortes causadas por essa doença. No último ano, 3 milhões de pessoas, mais de 3 milhões de pessoas tiveram a dengue, mas morreram 800. Um trabalho espantoso do Ministério da Saúde em termos de preservação da vida. No entanto, no Ministério das Cidades, nós não temos o mesmo trabalho, que é de constituir equipes e irmos de esquina em esquina, aos locais dos acidentes, e fazer a prevenção, fazer uma perícia do local com o intuito de fazer essa profilaxia, tirar do local os fatores de risco, orientar os motoristas que transitam naquela área, chamar um engenheiro de trânsito que mobilize, que mexa com aquele terreno que está irregular, ou seja, criar situações realmente interessantes para manter a vida.

Dentro dessa seringa, tem que ter aí pelo menos sete ministérios e mais uma coisa importantíssima, que é a sociedade. Todos nós todos temos que participar, todos nós temos que estar ativos para que essa vacina erradique o problema que vivemos.

Eu quero agradecer a atenção. Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Dr. Dirceu Rodrigues Alves Junior, Diretor de Comunicação da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, que, na sua fala, enfatizou a prevenção.

Achei interessante esse exemplo da vacina. Temos que ter uma vacina também contra o acidente, e aí é instrução, é formação, é reeducação para o tráfego. E aquilo que os senhores falaram: não beber, não usar drogas, é a responsabilidade, a fraternidade, a solidariedade. Já vi, na minha frente: um carro bateu no outro, o motorista desceu e enfiou a mão na cara do outro. Inclusive isso, desrespeito total: além de bater o carro, o culpado é que bateu no outro, foi lá e ainda deu uma pancada no outro e queria quebrar o carro.

V. S^a tem razão. Essa audiência é fundamental porque discute isto, a prevenção, para evitar que fatos como esses venham a acontecer.

Por favor, agora o Coordenador-Geral de Informatização e Estatística do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Sr. Antony Silva.

O SR. ANTONIONY LOPES ALVES DA SILVA - Muito bom dia a todos.

Sr. Presidente, na qualidade de representante do Dr. Alberto Angerami, Diretor do Denatran, quero cumprimentar a todos aqui, e percebo que estão presentes alguns colegas da luta diária referente a trânsito, colegas da PRF, do Ministério da Saúde.

No Denatran, nós temos uma visão sobre a questão da evolução da gestão do trânsito no que diz respeito, principalmente, à segurança. Muito nos preocupa esse momento atual, esse grande número de acidentes, esse número absurdo que nós atingimos anualmente. O Diretor do Denatran sempre enfatiza que, infelizmente, diariamente, nós temos um “boeing” caindo aqui, em nosso País, com acidentados. E, com base nisso, nós temos a visão de que, para o trânsito, o bom condutor deve ser formado desde a escola.

Hoje, nós temos uma realidade onde pessoas que nunca tiveram um mínimo de contato com um veículo automotor, num prazo de três a quatro meses, já estão com sua habilitação em mão, livres para circular da forma que bem achar. Isso é um problema que nós verificamos, é um problema com que nós lidamos diariamente.

Atualmente, nós temos uma resolução que trata de todo o processo de habilitação, a Resolução nº 168/2004, e essa resolução está sendo revista, principalmente na questão de motocicletas, que é um dos maiores problemas que nós temos no trânsito. Hoje, em alguns Municípios, em algumas cidades, o número de motocicletas já ultrapassou o número de automóveis, e isso acaba gerando um número absurdo de acidentados, de mortos, esse meio de transporte que torna-se até a base de sustentação de muitas cidades. Infelizmente, atualmente, temos algumas realidades onde a pessoa, com um mínimo de conhecimento - o mínimo de conhecimento - de trânsito já possui a sua motocicleta e está aí livre, trafegando, até sem nenhum conhecimento do trânsito. Com isso, nós percebemos que a maioria dos acidentes são causados por imperícia, imprudência e falta de fiscalização.

A imperícia, nós temos que trabalhar, como eu já havia dito, entendo que desde a escola. O cidadão, quando chega a seus 18 anos, já deve ter uma base de trânsito, um conhecimento de trânsito, ele já deve ter um iniciamento para que chegue ao ponto de entrar em um veículo e conduzi-lo pelas nossas vias.

Estamos implantando, entra como obrigatório agora, em 2016, a questão do simulador, que, na nossa visão, é algo que vem contribuir muito com a educação no trânsito. O simulador passa a ser obrigatório, e entendemos que, principalmente no caso desses condutores que eu mencionei, que não têm um mínimo de conhecimento do que é um veículo, haverá uma preparação um pouco maior até chegar ao ponto de se entrar em um veículo e sair circulando em nossas vias.

Quanto à questão da imprudência, nós tratamos com fiscalização. Foi feito um levantamento pela CET, em São Paulo, apontando que menos de 1% dos infratores são devidamente autuados e punidos. Menos de 1%. Cria-se a visão da impunidade. Muitas infrações, hoje, que, para nós, que lidamos com o trânsito, deveriam ser punidas com determinado rigor, por muitos brasileiros, infelizmente, são vistas como coisas pequenas, coisas que não têm problema nenhum e que se pode continuar fazendo. Isso é um problema e envolve a fiscalização.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Quero enfatizar porque acho que é importante o número, como alguns que, depois, o Dr. Dirceu vai reafirmar aqui: menos de 1% responde pelo ato cometido no trânsito, pela infração no trânsito?

O SR. ANTONIONY LOPES ALVES DA SILVA - Exatamente. É um número absurdo, mas, infelizmente, essa é uma realidade.

Com isso, alguns procedimentos vêm sendo adotados pelo Denatran. Já falei aqui da Resolução nº 168/2004, que trata do processo de habilitação e está sendo revista, com ênfase principalmente na questão da motocicleta. Outros instrumentos também estão sendo trabalhados, como, por exemplo, o aumento da segurança do veículo. Há pouco tempo, passou a ser obrigatório, e foi um grande avanço para o nosso País, que todo veículo tivesse, no mínimo, ABS e *air bag*.

Infelizmente, nós viemos de uma visão cultural onde o cidadão dava mais importância a um assessorio para o veículo, um vidro elétrico, um ar-condicionado, do que a um ABS, um *air bag*. Hoje, isso é obrigatório, qualquer veículo, nacional ou importado, para ser comercializado em nosso País, deve possuir esses mecanismos de segurança. E estamos em vias de colocar, como obrigatório, mais um novo componente muito importante, um componente que faz um auxílio de estabilidade do veículo. É visto normalmente em veículos de luxo, porém, no nosso País, se eu não me engano - não lido diretamente com o setor que trata do assunto -, acredito que, em 2018, já teremos esse equipamento saindo de fábrica. Vai ser um grande avanço, com certeza.

Outro ponto importante que deve ser ressaltado é a questão dos ciclomotores. Os ciclomotores, em nosso País, até pouco tempo, eram - ainda são - um problema muito maior de ser trabalhado. Principalmente nos interiores, o ciclomotor era visto como um veículo que não precisava nem de habilitação do condutor, e muito menos de licenciamento. Era um veículo desprovido de qualquer item de segurança, e o condutor desprovido de qualquer conhecimento de trânsito. Com a mudança da lei, que foi publicada há pouco tempo, a responsabilidade de registro desse veículo passou a ser dos DETRANs. Com isso, qualquer ciclomotor em circulação em nossas vias deve estar devidamente licenciado, emplacado, e o condutor habilitado. Já é um grande avanço que nós vamos ter, principalmente para a facilitação da questão da fiscalização. A fiscalização ficava de mãos atadas com esses veículos, que circulam em número absurdo em nosso País.

Outro ponto importante: a questão das campanhas. O Denatran tenta agir de uma forma mais abrangente na questão de campanhas, porém, por questões estruturais, nós não conseguimos avançar mais. Mas entendemos que campanhas de trânsito, campanhas de segurança de trânsito devem ser diuturnas, têm que ser aplicadas constantemente.

Um número muito importante: no Estado de Alagoas, no último Carnaval, nós não tivemos nenhum acidente com óbito. Nenhum. Por conta de campanhas que foram feitas de forma incisiva, por conta da fiscalização que foi feita; o DETRAN, junto com as polícias do Estado, aplicou um trabalho muito rigoroso de fiscalização durante esse período, e o resultado veio. Mas nós devemos ter essas aplicações, esses trabalhos somente em grandes feriados? Têm que ser constantes. Isso acaba atingindo diretamente o número de óbitos. E o que o Estado de Alagoas fez é algo a ser aplaudido, um feriado desse nível, e nem um óbito.

Então, com isso, eu quero colocar que há preocupação do Denatran com a atual situação no trânsito hoje. Sabemos, entendemos que existe um grande trabalho ainda a ser executado, porém a nossa visão é de que, sem a educação necessária, sem a fiscalização necessária, sem um trabalho de engenharia feito com muito estudo, nós não vamos conseguir atingir uma diminuição desse número, que é o nosso objetivo, diminuir o número de acidentados no nosso País. Nós não podemos continuar tendo, como eu falei aqui no início do meu discurso, um “boeing” se acidentando diariamente no nosso País. Essa é minha fala. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Falou o Coordenador-Geral de Informatização e Estatística do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

Além de todos os dados que você colocou e esse que eu repeti, eu achei interessante você enfatizar que isso tinha que começar na sala de aula. Quer dizer, alguma coisa tem que ser feita. Depois desta reunião, as entidades poderiam apresentar um projeto. Esta é a Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, então, depois de uma audiência como esta, em que estamos tratando de vidas - e podemos dizer que são milhões de vidas que são perdidas devido a acidente de trânsito ao longo dos anos -, de repente, as entidades apresentam um projeto, a gente indica o relator, para que essa questão seja discutida desde a sala de aula.

Eu vou permitir que o Dr. Dirceu responda a uma pergunta que fiz em *off* para ele, agora vamos fazê-la em *on*: qual é a situação do Brasil no *ranking* internacional?

O SR. DIRCEU RODRIGUES ALVES JUNIOR - O Brasil vai mal. O Brasil está evoluindo, com uma frota pequena, em relação aos países que estão no grupo dos cinco primeiros.

Esse número do Brasil, para nós, é de 56 mil mortos e mais de 300 mil sequelados. A Índia atinge o primeiro lugar; a China, o segundo lugar; o Brasil, o terceiro lugar; em quarto lugar, vêm Estados Unidos e Rússia. Só que a frota de

veículos desses países é dez vezes maior do que a frota brasileira. Então, se nós temos menos veículos, nosso número de mortos e sequelados deveria estar bem abaixo, e não está acontecendo isso.

Agora, importante: foi dito aqui pelo colega que há necessidade de uma atuação nas montadoras. É o que os países europeus têm feito, têm atuado nas montadoras com o intuito de aumentar a resistência, a carcaça do veículo. Esse veículo tem que absorver mais a energia cinética do impacto da colisão, e com isso transmitir para dentro da cabine, para dentro da estrutura a menor quantidade dessa energia, dessa forma propiciando menos lesões, lesões que não são tão graves. E o indivíduo vai chegar ao hospital inteiro, vai ser recuperado sem problemas. E é o que nós não temos.

Agora mesmo, nós estivemos com o secretário da Global NCAP, que faz os *crash tests*, que mostrou que o Brasil tem um veículo de cinco estrelas, um veículo de pequeno porte cinco estrelas. Por incrível que pareça, um pequeno veículo é cinco estrelas, que é o veículo up!, os outros estão lá em quatro estrelas, três estrelas, e existem veículos sem estrela nenhuma.

Então, acho que é necessário o Governo atuar nessas empresas para que essas empresas montadoras façam os veículos idênticos àqueles que são vendidos nos Estados Unidos, que são vendidos na Argentina, que são vendidos em outros países, onde é exigida a maior qualidade, a maior segurança com relação ao veículo.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem.

Dr. Juarez, por favor.

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Só para acrescentar ao que o Dr. Dirceu falou com muita propriedade, lamentavelmente, no nosso País, mais de 60% dos leitos da UTI - e aqui está o nosso Presidente da Abramet em Brasília, Dr. Geraldo Guttemberg, que comprova -, mais de 60% dos leitos de UTIs no Brasil são ocupados por acidentados de trânsito. Com a situação grave que passamos na saúde, vejam bem: 60% das UTIs. Se tivermos dez leitos, seis são para acidentados. Então, não há vaga, às vezes, para o cardiopata, para o acidente vascular cerebral, para todos os casos.

E relembro que 2,5% do PIB são gastos em acidente de trânsito. Então, é o momento, e agradeço a proposição do Senador de nos unirmos e fazermos um projeto, de o Governo despertar, tem que haver alguma saída para reduzir essa epidemia grave que atinge o Brasil, que é a segunda causa de morte no nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem.

Por favor, agora, Dr. Ricardo Fróes Camarão, representante do Conselho Federal de Medicina.

O SR. RICARDO FRÓES CAMARÃO - Bom dia a todos.

Primeiramente, quero agradecer ao Senador Paim, Presidente desta Comissão de Cidadania, pela presença do Conselho Federal de Medicina, aqui representando o Presidente, Dr. Carlos Vital, que, por outro compromisso já agendado, não pôde comparecer.

Eu queria aqui iniciar essa fala, ressaltando que todas as palestras apresentadas até o momento foram muito bem colocadas, mas eu queria chamar a atenção para aquela primeira, do Dr. Trajano Henke, que foi mais rápida, chamando a atenção de que trânsito é cidadania. É cidadania de um povo. E uma coisa mais importante: precisa de ética. Trânsito é ética. Trânsito precisa ser levado e ensinado desde o momento em que a criança vai até uma geladeira na sua casa, toma o último copo de água da garrafa, e depois a deixa seca, não enche. O pai ou o responsável por aquele jovem tem que chegar e repreendê-lo.

Outros vão precisar beber depois que ele utilizar aquele último copo. Então, ali começa a se ensinar trânsito, por incrível que pareça. Porque trânsito é isso, é ética, é filosofia, e isso a gente começa a aprender dentro de casa.

Então, eu inicio essa minha fala, que eu preparei muito rapidamente, para chamar a atenção de que o papel da Medicina de Tráfego na redução dos acidentes de trânsito no Brasil está muito bem definido, como todos vimos aqui das outras apresentações.

Nascida nos Estados Unidos, a Medicina de Tráfego surgiu como um instrumento científico para o enfrentamento dos problemas surgidos em decorrência do avanço do processo trânsito no final dos anos 50 e início dos anos 60. No Brasil, foi criada como especialidade médica na década de 1980, através de uma resolução do Conselho Federal de Medicina, e, desde então, a Medicina de Tráfego vem contribuindo na formação de especialistas, como todos nós vimos aqui nas outras apresentações, através da nossa Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, especialistas para atuar na prevenção dos acidentes de trânsito, ao realizarem os exames dos condutores candidatos à CNH.

Esse exame é um ato médico pericial e está previsto na Lei nº 9.503/97, o nosso CTB, e normatizado na Resolução do Contran nº 425, de 2012, e tem a colaboração de duas resoluções, uma do Conselho Federal de Medicina e outra do Conselho Federal de Psicologia.

Pelo Brasil afora, médicos especialistas em Medicina de Tráfego, ao examinar os candidatos à Carteira Nacional de Habilitação quando de suas renovações, permissões, adições ou mudanças de categoria, impedem e retiram das ruas

aqueles que possam causar risco a sua própria segurança e dos outros condutores que utilizam as vias brasileiras. É o caso daqueles que apresentam patologias incompatíveis com a segurança viária, também já muito bem demonstrado aqui.

Quero chamar a atenção para que não esqueçamos o papel desta Casa Legislativa ou do Congresso Nacional no processo de interromper esse aumento das mortes e dos feridos no trânsito, com a criação de leis que buscam meios para evitar que mais vidas sejam ceifadas nas vias deste imenso Brasil. Cito aqui a Lei nº 11.705, de 2008, a primeira Lei Seca; a Lei nº 12.760, de 2012, a segunda Lei Seca, e, para não me alongar, a recente lei que aumentou as penas de condutores envolvidos em crimes de trânsito.

Por outro lado, o Congresso também precisa reconhecer que tem responsabilidade sobre esse aumento de acidentes, em especial quando não derrubou o veto do art. 56 do Código de Trânsito Brasileiro, aquele que proibia a circulação de motocicletas entre veículos de filas adjacentes e entre a calçada e os veículos. A Presidência da República o vetou por pressão da indústria. Essa permissão já ceifou a vida de milhares de jovens neste País e deixou milhares desses mesmos jovens condenados a invalidez devida às mais variadas sequelas, onerando sobremaneira os cofres da Previdência Social.

Eu quero aproveitar esse momento para lembrar que a Lei nº 13.103, de 02 de março deste ano, conhecida como Lei do Motorista, inovou. Aqui quero chamar atenção ao que o Dr. Dirceu, em um de seus eslaides, apresentou: esse conflito de leis, conflito de resoluções. E aqui é um conflito que está estabelecido neste País e que precisa ser solucionado. Por isso vou tocar nesse assunto. Houve uma inovação nessa lei, tornando obrigatória a realização de exames toxicológicos durante as renovações e mudanças nas categorias C, D e E. Inovou por quê? Porque não há paralelo no mundo mostrando que esse exame realizado neste momento da aquisição da CNH possa reduzir pelo menos um acidente. Não vai reduzir nem um acidente. Então, é uma lei, na verdade, inócua. Ela não vai salvar nenhuma vida, nem uma, e vai impor a caminhoneiros, a motoristas de ônibus, uma obrigatoriedade de um custo elevado, em torno de US\$100 por exame.

E, em caso de positividade, vai levar esse mesmo candidato a pagar duas vezes, três vezes o mesmo exame, onerando em mais de R\$1.200 a vida desse sofrido caminhoneiro, motorista de ônibus, etc.

O CFM, a Abramet, a Sociedade Brasileira de Toxicologia, dentre outras entidades científicas deste País, inclusive a Câmara Temática de Saúde e Meio Ambiente do Contran, são contra essa forma de realização desse exame. Essa lei, especialmente aqui nesta Casa, viola o art. 3º da Declaração Universal dos Direitos Humanos, que é o direito à liberdade. Quero chamar a atenção ainda: já existem dois PLs na Câmara para que essa mesma situação obrigatória do exame toxicológico, realizado com cabelo, seja estendida para as categorias A e B, ou seja, todos os candidatos à CNH serão obrigados a realizar este tipo de exame, que não vai salvar nenhuma vida.

A medicina brasileira, através das mais variadas sociedades de especialidades, vem, ao longo de décadas, trabalhando incansavelmente no sentido de reduzir os acidentes de trânsito, especialmente reduzindo o número de mortos, feridos e sequelados, com ações voltadas à promoção da saúde, prevenção dos acidentes, assistência pré-hospitalar e hospitalar, além da recuperação de sequelados. Destaque-se aqui o papel da Abramet neste processo.

O Conselho Federal de Medicina e a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, desde o advento das câmaras temáticas pelo Código de Trânsito Brasileiro, vêm contribuindo com o Conselho Nacional de Trânsito no sentido de tornar nossas vias mais seguras e, principalmente, mais humanas. Essas instituições são duas estruturas da sociedade que, sem dúvida nenhuma, em muito têm contribuído para a redução das mortes e dos feridos no trânsito brasileiro.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Dr. Ricardo Fróes Camarão, representante do Conselho Federal de Medicina.

O Dr. Juarez já dizia que é fundamental que a gente dê uma olhada com lupa nessa lei, buscando mudar o que for necessário.

O Dr. Dirceu queria fazer um comentário antes de eu chamar a segunda Mesa.

Dr. Dirceu.

O SR. DIRCEU RODRIGUES ALVES JUNIOR - Eu queria aproveitar a beleza exposta aqui pelo colega Ricardo e dizer o seguinte: esse exame toxicológico é um exame de larga janela, é um exame que vai me dizer se, em 90 dias, o sujeito usou droga. O que interessa para a Medicina de Tráfego, o que vai diminuir ou não os acidentes de tráfego é quando o indivíduo faz uso ou não dessa droga na direção veicular. O exame vai me mostrar se ele usou, mas não vai me precisar qual foi o dia, qual foi a hora. O sujeito pode tomar a cachacinha dele no fim de semana, mas a cachacinha durante o trabalho é impeditivo. O sujeito pode fumar a maconha dele no fim de semana. Não é crime para o Brasil. E ele pode trabalhar na segunda-feira sem o uso da droga. Então, é necessário que se pense nisso, o número de exames que vão ser feitos, e o importante: o afastamento do trabalho e o prejuízo que vai dar ao empresário, que vai dar ao Governo, porque

esse indivíduo vai para a perícia médica; na perícia médica, ele vai ficar preso 90 dias até fazer um novo exame, vai receber pelo Estado, vai fazer falta à empresa; a empresa vai ter que colocar alguém no lugar. Imaginem o custo, o custo desse indivíduo que está empregado! Se autônomo, não terá dinheiro arrecadado nem pra pagar o aluguel ou a compra do veículo. Nós vamos criar uma situação social para esses indivíduos muito grave, gravíssima. Então, precisamos pensar melhor.

Assim como não podemos entender que treze horas de trabalho para esse homem seja o suficiente para que ele possa desencadear... Isso sim é que vai... Diminuindo esse tempo de exposição a esse trabalho é que nós vamos conseguir reduzir o número de acidentes, mas não com relação à droga. Se nós diminuirmos esse tempo... Nós sabemos que, com quatro horas na direção veicular, nós temos lapsos de atenção; com oito horas, nós temos déficit de atenção, e a possibilidade do acidente aumenta em duas vezes. É totalmente diferente daquilo que nós estamos falando sobre drogas

- cocaína, maconha, essas coisas que estão sendo usadas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Dr. Ricardo.

Com essa fala, nós convidamos esta primeira Mesa que retorne à primeira fila pelo plenário. Mas, antes, o Dr. Juarez, em nome desta Mesa e do evento, me entrega um documento.

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Em nome da Abramet do Brasil, eu quero passar ao nosso Presidente da Comissão, o laboroso Senador Paulo Paim, o livro que comemora os 35 anos de existência da abramet no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Pode se levantar a Mesa para uma foto geral, e vamos para a segunda Mesa.

Uma salva de palmas para esta Mesa, pela sua competência. (*Palmas.*)

E agora, vamos às considerações finais e, naturalmente, perguntas e respostas sobre qualquer dúvida que tenha ficado.

Chamo para a segunda Mesa o membro do Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde do Ministério da Saúde, Sr^a Deborah Carvalho Malta. Seja bem-vinda.

Chamo a Professora Doutora Alessandra Sant'Anna Bianchi, que representa o Conselho Federal de Psicologia. Seja bem-vinda.

Jeferson Seidler, Coordenador Geral de Fiscalização de Projetos do Ministério do Trabalho, Emprego e Previdência Social.

Por fim, Stenio Pires Benevides, representante da Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais (Fenaprf).

Da primeira Mesa, pelo que percebi e vocês podem me ajudar, depois das considerações que farão, seria importante que sentassem aqui, na primeira fila, os nossos convidados que estiveram aqui nessa Mesa.

Ficou a proposta de que a legislação de prevenção no trânsito seja também ensinada, colocada, enfim, discutida na sala de aula, revisar a lei, que foi uma proposta final, e campanhas de prevenção. Quem entender que outras contribuições devem ser dadas como fruto do trabalho desta Comissão, pode, nas considerações finais, aperfeiçoar essas primeiras propostas.

De imediato, Dr^a Deborah Carvalho Malta, do Departamento de Vigilância e de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde do Ministério da Saúde.

A SR^a DEBORAH CARVALHO MALTA - Bom dia a todos e a todas. Parabéns, Senador Paim, por organizar esta sessão. Agradeço a oportunidade.

Sem dúvida, esse tema é da máxima importância. Gostaria também de lembrar que, ontem, foi o Dia Global de Memória às Vítimas do Trânsito. Estamos agora, neste momento, com crianças de Brasília nos gramados, aqui, na Esplanada, celebrando o dia em memória às vítimas do trânsito. A partir de amanhã, já iniciamos, em Brasília também, a II Conferência Global de Segurança no Trânsito.

Na minha fala, eu vou apresentar alguns dados atualizados sobre essa tragédia. Também vou falar de iniciativas do Ministério da Saúde e encerrarei dando alguns informes sobre a Conferência Global.

Nós temos, Sem dúvida, um aumento epidêmico das mortes, dos acidentes no trânsito, e o papel da medicina do tráfego é fundamental. Devemos unir esforços no sentido de que possamos, juntos, propor alternativas.

Nós temos um grande problema no País, que é a hegemonia do transporte individual privado. Justamente, nesta Conferência Global, nós assinaremos uma declaração onde há uma grande ênfase na questão da mobilidade urbana, do transporte coletivo.

Temos uma frota de veículos ascendente, o que aumenta de forma exponencial, em especial, o número de mortes, maior risco nas vias, com impacto importante na saúde das pessoas. Esses são dados globais...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - A doutora me permita, que, com alegria, eu registre a presença do Senador Telmário e Senador Hélio José, Senadores assíduos nesta Comissão, que, com certeza, terão contribuições a dar a este debate.

Está registrada a presença dos dois Senadores.

A palavra volta para a Dr^a Deborah.

A SR^a DEBORAH CARVALHO MALTA - Obrigada.

Esses dados, em comparação no mundo, nós temos os acidentes de trânsito em nono lugar, em 2004, e com o que se projeta para o futuro, chegaremos em quinto lugar em 2030.

A OMS e a ONU têm uma série de iniciativas em relação ao tema, exatamente pela tragédia que isso representa em termos de leitos hospitalares e ocupação de UTIs.

No Brasil, as causas externas são a primeira causa de morte de 1 a 49 anos, incluindo homicídios, suicídios e trânsito. Quando nós dizemos do trânsito, a primeira causa de morte de 10 a 14 anos e de 40 a 59 anos, resultando em elevado custo social, na saúde, na previdência e em outros.

Esses são os dados oficiais do Ministério da Saúde. São um pouco distintos dos dados aqui apresentados pelos colegas da Abramet, que se referem não aos dados de morte no ano. Os dados que foram aqui citados são dados da seguradora, que se referem aos pecúlios, às indenizações que foram solicitadas. Esses são os dados reais. Nós saímos, então, em 2003, de 33 mil óbitos, chegamos ao pico em 2012, com 44.800 mil óbitos, e tivemos uma primeira redução, ainda tímida, mas reduzimos 2 mil óbitos em 2012 e 2013. Os senhores podem ver que as reduções foram sempre nos anos imediatamente após a lei, em 2008, e após a Lei Seca, em 2012. Então, boas leis e legislações adequadas realmente repercutem imediatamente no trânsito, salvando vidas.

Essa é a nossa distribuição. Vocês podem ver ali, no total, as mortes por acidentes de trânsito no global. Em vermelho, nós vemos o aumento crescente das mortes no trânsito causadas por motociclistas. Também internações, já são 175 mil ao ano, a maioria entre motociclistas (96 mil), com um custo crescente. Estamos dizendo só em relação a custos por acidentes de trânsito, 244 milhões, e 126 milhões por motos.

Dados recentes também entre a PRF e o Ipea, de custos no trânsito, revelam que 40 bilhões seriam os custos globais, sendo que, desses, 20% seriam atribuídos à saúde, o que incluiria também reabilitação, medicações e outros custos.

Estamos diante de um problema grave que envolve incapacidade, morte prematura, aumento de custos assistenciais, aumento da demanda de serviços. Existem vários marcos legais, dos quais eu destacaria o Código Nacional de Trânsito, a Política Nacional de Trânsito; na saúde, em 2006, a Política Nacional de Promoção da Saúde; enfim, uma série de outras políticas que têm salvado vidas.

Aqui, eu gostaria de dar destaque ao Projeto Vida no Trânsito, em parceria com oito ministérios e com os gestores municipais das capitais e das UF's, visando a qualificação, planejamento, monitoramento, acompanhamento e ações. Temos um foco nas informações integradas, aperfeiçoando essas informações, trazendo informações do trânsito, informações da saúde, para que possamos classificar os fatores de risco e definir as intervenções principais, definindo um conjunto de vítimas prioritárias para intervenção.

Têm sido identificadas como vítimas vulneráveis os motociclistas, os pedestres, e como principais fatores de risco, a velocidade e o uso de álcool.

Esse diagrama mostra a metodologia do Projeto Vida no Trânsito. Buscando reunir informações dos diversos órgãos, nós então temos um planejamento mais adequado. Com essa qualificação dos dados e com uma ação intersetorial, temos condição de definir localmente quais são as prioridades para intervenção. Nós temos portarias ministeriais com repasse regular para recursos aos Municípios. Sem dúvida, esta é a principal estratégia: um comitê integrado, intersetorial, com todos os órgãos que trabalham no trânsito, visando a um planejamento integrado.

Temos vários exemplos dos colegas de Curitiba, onde eles trabalham de forma integrada. Identificaram, por exemplo, que os principais fatores de risco foram velocidade, álcool, infraestrutura e também o desrespeito à sinalização.

Nós temos também um mapeamento dos principais eventos, e com isso, localmente, eles conseguem definir, em conjunto com todas as autoridades no trânsito, quais devem ser as principais intervenções. Com isso, tivemos uma redução das mortes no trânsito. Há também aquela redução que eu mostrei, entre 2012 e 2013. Além da Lei Seca, com essas intervenções locais, além das intervenções que têm sido coordenadas pela Polícia Rodoviária Federal, nós temos conseguido alguns êxitos iniciais. Esperamos cada vez mais avançar, para que possamos, num futuro ainda, conseguir atingir a meta global de redução das mortes no trânsito.

Gostaria aqui também de dar destaque ao Samu, que já cobre 75% da população. São quase 150 milhões de habitantes cobertos em 2.300 Municípios brasileiros, mostrando a importância de um atendimento rápido na cena, no local do acidente, salvando vidas. As nossas UPAs, as salas de estabilização, a linha do cuidado do trauma. Além do atendimento no local do acidente, toda conexão com as UPAs, com os leitos de retaguarda, buscando salvar vidas.

A ação do Ministério da Saúde, em articulação com Estados e Municípios e parceiros, tem sido efetiva no sentido de uma resposta integrada, uma resposta adequada.

Por fim, a 2ª Conferência Global sobre Segurança no Trânsito, da ONU. A partir de amanhã, nós já estaremos com eventos, aqui, na cidade Brasília. Em 18 e 19, nós teremos mais de 120 países aqui. Já há 50 ministros estrangeiros confirmados. O objetivo é avaliar o progresso da década de segurança de trânsito, de 2011 a 2020, reforçando o compromisso dos governos e instituições com o tema. Temos 1.500 participantes; na verdade, já seriam 1.800 pessoas inscritas, 123 países e 50 ministros convidados. O evento será no Centro Internacional de Convenções do Brasil, em Brasília. Iremos aprovar a Declaração de Brasília, que tem um foco muito importante na mobilidade segura, no transporte público sustentável.

Temos uma grande expectativa e esperamos os senhores, para que essa conferência, de fato, possa selar o compromisso dos governantes com esse tema de fundamental relevância. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Drª Deborah Carvalho Malta, do Departamento de Vigilância de Doenças Graves não Transmissíveis e Promoção da Saúde do Ministério da Saúde, que fala dessa conferência que eu entendo fundamental. Eu sempre digo que direitos humanos e vida não têm fronteira. Em qualquer parte do mundo, nós temos que estar e fazer o bom combate.

Senador Telmário Mota, com a palavra.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Bom dia, Senador Paulo Paim. Bom dia a todos os convidados.

Quero aqui parabenizar mais uma vez o Senador Paim. Ele é que faz o Senado começar a trabalhar cedo. Ele é que justifica o grande salário dos Senadores. Ele chega às segundas-feiras aqui e coloca em ação a Comissão Direitos Humanos, mas uma ação positiva.

De repente, hoje, uma segunda-feira, estamos trabalhando aqui e ouvindo vários especialistas nos diversos segmentos e não estamos atentando para um assunto da maior relevância que está acontecendo no País. Hoje, nós temos duas guerras civis no Brasil. Uma, o assassinato das pessoas, e a outra é o trânsito. Se formos ver os números com relação ao trânsito, vamos nos assustar, criar um pânico.

Hoje, temos o Estatuto do Desarmamento, que é uma arma de fogo para essas reações, lamentavelmente, muitas delas criminosas. Mas o carro virou uma arma perigosíssima. É nesse sentido que eu quero aqui fazer um apelo ao nosso Presidente, Senador Paulo Paim, e aos participantes. Há um requerimento meu pedindo uma audiência pública aqui, na Comissão, referente a um projeto do Senador Cristovam. Ele considera crime hediondo acidente de trânsito com vítimas fatais provocado por motorista alcoolizado ou sob efeito de substâncias análogas. Nós vamos ter essa audiência, aqui temos diversos especialistas.

Vejam vocês que todos os fatos culminam nisso. Hoje, por exemplo, os hospitais estão superlotados, principalmente as UTIs, de vítimas por acidente de trânsito. Às vezes, uma pessoa com AVC deixa de ser atendida, ou é atendida nos corredores, principalmente dos hospitais públicos, porque estão as UTIs ocupadas por vítimas de acidente de trânsito. Estão superlotadas. Nos hospitais, 60% ou 70% da emergência está ocupada por acidentados. Pelo menos no meu Estado é assim.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Foi colocado aqui que, no mínimo, 60%.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Pois é. Então, acertei na mosca. Eu vivo levantando essa problemática.

Agorinha, a Drª Deborah falou que as causas são velocidade, álcool, desrespeito às sinalizações. A sinalização, às vezes, é malfeita, mas o desrespeito é porque as penalidades são muito pequenas. Infelizmente, o ser humano às vezes se educa pela dor, a dor da proibição.

Segundo os universitários, 142 pessoas morrem por dia de acidente de trânsito, 50 mil por ano. Hoje, o mundo está parado porque 136 pessoas foram covardemente assassinadas. Então, morrem covardemente 142 pessoas no Brasil e ninguém fica em pânico com relação a isso.

Essa é a colaboração que eu queria dar. Como nós estamos buscando ouvir as pessoas com relação a uma penalidade mais dura, por essa proposição do projeto do Senador Cristovam, eu queria que vocês me dessem uma oportunidade...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Claro.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - ... de passar um vídeo e depois, no encerramento, muitos dos que já falaram aqui na primeira Mesa...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Eles vão falar de novo.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - ... dessem uma opinião sobre esse ponto de vista, para nos balizar.

Muito obrigado, Senador Paim, por essa oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Registramos a presença da Senadora Ana Amélia também, prestigiando a nossa sessão.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Gravíssimo, gravíssimo!

Cumprimento o Senador Telmário por ter apresentado o vídeo. Claro que não vamos bater palmas, porque é uma tristeza enorme ver isso acontecer.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Senador Telmário Mota, pela contribuição que traz a nossa audiência de hoje.

Com a palavra.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - A impunidade é que, naturalmente, leva essas pessoas a praticar essas barbaridades. Então eu queria, naturalmente, formando juízo, colocar essas imagens, que acho são inúmeras, diariamente, dessa forma.

Nós falamos aqui em vítimas fatais. E os amputados por conta dessas irresponsabilidades?

O projeto do Senador Cristovam pode parecer muito duro, mas duro é perder a vida, duro é ficar amputado, duro é estar indo para o trabalho e uma pessoa, vindo de uma festa, levar seu braço e ainda jogar num córrego. Isso é muito mais dolorido.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Obrigado pela contribuição, Senador Telmário Mota.

Os Senadores falam no momento que entenderem mais adequado. A Senadora Ana pediu a palavra agora, a palavra está com ela.

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS) - Senador Paulo Paim, caros colegas Senadores, convidados, esta já é a segunda Mesa. Quero saudar o conterrâneo Juarez Molinari, que é um dos líderes da Abramet, que, ao longo do tempo, vem cuidando desse tema.

Nós, na Comissão de Assuntos Sociais, Senador Paim - V. Exª nos ajudou muito -, discutimos muito a questão envolvendo os acidentes com motociclistas. Esse é, talvez, um dos piores males. O Senador Telmário Mota não referiu, mas Boa Vista, a capital de Roraima, é a cidade de maior índice de violência envolvendo motociclistas e motos.

Hoje, a moto se tornou um veículo econômico. Transportam tudo numa moto, a família inteira. São os maiores absurdos em cima de uma moto. Mesmo se no carro, como no acidente mostrado aqui há pouco, a mãe e filha morrem, pela gravidade do acidente, imaginem numa moto, que não tem nenhuma proteção ao corpo, a não ser um capacete e se estiver com a roupa adequada, porque normalmente está de chinelo de dedo ou de calção. Portanto, não há nenhuma proteção para o corpo do motociclista.

São Paulo já reduziu bastante. Nós tratamos da questão em pelo menos três audiências públicas. Fizemos um seminário sobre o tema, tratando de algumas providências que são didáticas. Por exemplo, vimos que o preparo para habilitação de um motociclista era feito num campo absolutamente limpo. A moto praticamente deslizava sobre um cimento limpinho, arrumadinho, sem buraco, sem areia, sem água, sem nada. Então, não há como. Aquilo não era real. Aquilo era uma ficção, eu diria, um teste virtual. Ele não se habilitava num teste da realidade, qual seja, conviver com carros numa estrada, numa rua estreita, numa avenida ou numa estrada muito movimentada, com as questões de sinalização e tudo mais.

A questão relacionada à educação parece o eixo central de tudo isso. Discutimos muito aqui. Ouvi pela Rádio Senado porque tenho hoje que fazer um exame.

Sessenta por cento das UTIS estão ocupadas por acidentados de carros. Às vezes, pessoas doentes com câncer ou com alguma outra doença grave não podem entrar na UTI, porque ela está ocupada por um acidentado. Às vezes, vejam só, é um jovem de 34, vinte e poucos anos de idade, porque normalmente os acidentes ocorrem com gente jovem.

Esse é um custo de saúde pública. Há um custo da Previdência Social, porque essa pessoa, com vinte e poucos anos, fica inabilitada e terá que ficar sendo protegida pela Previdência social. A Previdência fez cálculos. São alarmantes os cálculos de gastos para as pessoas jovens, portanto, ao longo do tempo, além do gasto da reabilitação motora. O Sarah Kubitschek que diga a quantia de pessoas em reabilitação por causa de acidentes de moto ou de automóveis.

Ontem à noite, o Fantástico mostrou um caso. Conheço casualmente o Comandante Gustavo Assis, um comandante de helicóptero que estava num ônibus. Vejam só, ele pilota helicópteros. A vida é uma coisa impressionante. Ele, Senador Paim, estava num ônibus, indo para Florianópolis, o ônibus capotou e ele perdeu um braço. Lembrei do ciclista que teve o braço amputado num acidente provocado por um irresponsável, e o pior é que o pai, em vez de dizer que o filho errou, foi atacar a imprensa, que estava cobrindo aquilo. Faz oito meses esse acidente. Esse comandante colocou uma braço mecânico, uma mão mecânica, e fez o primeiro voo, autorizado pela Anac. Há um outro caso, no Amazonas, também de piloto de helicóptero, para essa autorização. Várias outras pessoas também foram vítimas desse acidente. Ele caiu num beiral. Ontem, ele apareceu fazendo uma demonstração e superação.

O eixo de tudo isso está em educação, educação e educação. Não adianta. Aqui em Brasília, o motorista, dentro de um carro do ano, abre o vidro e joga uma lata de refrigerante, que pode provocar um acidente com essa irresponsabilidade. Eu já vi gente jogar casca de coco, Senador Paim. Uma casca de coco! Pode vir no parabrisa do carro. É uma coisa absurda! Aconteceu recentemente, me informaram, um carrinho de carga, desses que vão atrás do carro. Um reboque, que vinha carregado com aço, desprendeu na ponte e veio em cima de uma moça, que morreu na hora. Os filetes de aço, os vergalhões vieram direto na moça e ela morreu, 34 anos, deixando uma filhinha com dois anos de idade. Eu não estava em Brasília nesse dia, quem me informou foi a secretária. Então, são várias questões: a educação, o cuidado, o respeito.

Por que andamos em velocidade maior do que permite a rua? Porque nós queremos chegar na frente, queremos chegar primeiro, queremos ser os maiores. Então, nós começamos a cometer essas imprudências, que são fatais, são graves. E numa estrada que está chovendo, que está molhada, que tem serração, que tem nebulosidade, vemos os maiores absurdos. Isso é um problema de educação, Senador. A lei pode ser a mais dura possível, mas ela esbarra no quê? Na impunidade. Entrega lá a carteira, depois já está com a carteira na mão de novo, paga uma fiança, uma multa, e nada acontece. E aí as pessoas que são vítimas, que perderam o filho, o pai ou uma mãe, veem o motorista irresponsável andando, flanando pelas ruas. Então, não há consequência. Se nós não tivermos educação, as leis mais duras podem ter um paliativo, mas não vão resolver o problema.

Acho que essa ideia de envolver as escolas... O dinheiro aplicado para investir na educação, nas campanhas, para onde foi? Para o caixa único, que é arrecadado para essa finalidade.

Então, Senador Paim, parabéns pela iniciativa. Eu quero cumprimentar a Abramet, porque vem combatendo permanentemente o tema. Colocar isso na agenda do cidadão brasileiro é também uma forma de manter alerta a sociedade para essa responsabilidade. Parabéns, Senador Paim, pela audiência pública. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Parabéns, Senadora Ana Amélia, pela contribuição que também traz ao debate, reforçando o que a primeira Mesa apresentou. Foram três iniciativas. Eles vão encaminhar um projeto para a Comissão Direitos Humanos, que o recebe, em nome das entidades, para que vá para a sala de aula esse debate. Daqui, eu encaminho para as comissões, que vão debater o mérito, revisar a lei e aprofundar a campanha de prevenção.

Profª Drª Alessandra Sant'Anna Bianchi, do Conselho Federal de Psicologia.

A SRª ALESSANDRA SANT'ANNA BIANCHI - Bom dia a todos e a todas.

Inicialmente, gostaria de agradecer ao Senador Paulo Paim pelo convite ao Conselho Federal de Psicologia para estar aqui. Coube-me a tarefa de representar a nossa presidente, a Drª Mariza Borges.

Eu preparei uma apresentação. Eu até imaginava que meus colegas da Abramet trariam alguns aspectos. Estão, por esses eu passarei mais rapidamente, para discutir outros que foram levantados aqui.

A primeira questão, que acho que é o que nos traz aqui hoje, realmente: por que as pessoas morrem ou ficam feridas no trânsito? Já foi visto que apenas 10% têm a ver com os veículos e com as vias e que 90% são fatores humanos. Que fatores humanos? As condições físicas, que também já foram muito discutidas, e as condições psíquicas, que têm a ver com a tensão, com percepção, com motivação e vão gerar os comportamentos que nós vemos no dia a dia dos condutores, o que é, em última análise, o que está provocando a situação caótica em que nós nos encontramos.

A OMS pondera alguns comportamentos muito importantes como comportamentos de risco e que seriam os grandes responsáveis por esses índices altíssimos de mortalidade: excesso de velocidade, não usar o cinto de segurança, não usar equipamentos de proteção adequados para as crianças, não utilizar o capacete, e álcool e direção.

Pensando em termos de desenvolvimento, diríamos que, dentro da Psicologia, há dois momentos de desenvolvimento humano que seriam problemáticos como comportamento no trânsito. O envelhecimento seria problemático porque temos que estar atentos tanto ao declínio cognitivo quanto ao surgimento de doenças degenerativas. Hoje em dia, a população está vivendo mais tempo, consequentemente dirigindo durante mais tempo. Esses são pontos com que nós teremos que começar a nos preocupar. Os países europeus já vêm se preocupando há alguns anos com isso, e isso, provavelmente, tem que entrar na nossa agenda.

Por outro lado, a adolescência. Os senhores vão me dizer: "não, nós não entregamos carteira de motorista para adolescentes." Sim, nós entregamos. Dezoito anos hoje, na nossa estrutura social, na forma como nós educamos os nossos filhos, nós temos adolescentes dirigindo. E eles estão morrendo. Alguns aspectos, que dentro da Psicologia estudamos e podem estar conectados com isso, têm a ver com *locus* de controle. *Locus* de controle é uma característica de personalidade que vai nos indicar o que a pessoa pensa, ou que entidades são responsáveis pelo que acontece com ela.

Estudo desenvolvido por nós, em Curitiba, indicou que os jovens condutores, ou seja, condutores entre 18 e 25 anos de idade, tendiam a atribuir a causas externas, ou seja, se algo der errado no trânsito, isso não é uma culpa minha. Resolvemos olhar isso também com os condutores mais velhos. Será que isso é uma coisa mais relevante na adolescência? Infelizmente não. *Locus* de controle é algo que nós teremos que ter em mente, Senador, quando nós pensarmos campanhas para o trânsito. Se o meu *locus* é externo, eu vou ter que trabalhar para que as pessoas reconheçam que existem contingências externas para controlar o comportamento delas.

A outra questão é uma característica, também de personalidade, muito presente na adolescência, que é a busca de sensações, aquilo que os colegas comentavam aqui: eu quero chegar mais rápido, o importante é sentir o vento na cara, o importante é ser o melhor do grupo. Isso, sim, na adolescência é extremamente preocupante porque o grupo influencia muito.

Eu deixei essa questão por último. Reconhecemos hoje como um dos grandes vilões, em termos de coisas que podemos trabalhar para diminuir a acidentalidade, que é a questão da percepção de risco.

A percepção de risco é algo que se estuda há algumas décadas e tem a ver com a sobrevivência dos seres em geral. No trânsito, o nosso grande problema, o que os estudos vêm indicando, é que as pessoas não percebem o risco, que nós precisamos aumentar a percepção de risco. Por exemplo, quando nós perguntávamos, numa pesquisa sobre o uso de álcool e direção, a jovens entre 18 e 25 anos, que risco eles percebiam no trânsito frente a esse comportamento, o que saía como relevante era o risco de levar uma chamada de atenção dos pais quando chegassem em casa. Não era o risco de acidente, não era o risco da polícia pegar, não era o risco de que pudesse acontecer qualquer outra coisa, que os amigos não quisessem ir com ele. O único controle que parece que ainda funcionaria um pouco seria os pais, em casa, monitorarem. Isso é muito preocupante do ponto de vista geral.

Então, essa percepção de risco pode ser aumentada? Pode. Ela deve ser? Deve ser aumentada. Todos os modelos teóricos de percepção de risco com que trabalhamos dizem que vários agentes podem trabalhar juntos, em colaboração, para que nós aumentemos a percepção de risco e, consequentemente, isso diminuiria o comportamento de risco no trânsito.

Claro, o primeiro agente que poderia colaborar nisso é justamente o Governo, no sentido não só de fazer boas leis, mas também de estabelecer controles adequados. Não adianta termos uma legislação fantástica para uso de álcool e, por outro lado, nós não temos um controle para isso. As pessoas acabam entendendo que não é tão importante porque, afinal de contas, fazendo uma analogia, o imposto de renda, que é importante, o Governo deu um jeito de controlar. O Governo encontrou uma forma de ver se todos nós fazemos nossa declaração, entregamos o dia 30 de Abril. Se não encontrou uma forma ainda efetiva para o álcool, talvez o Governo esteja lançando a mensagem de que não é importante.

O colega, o Dr. Dirceu, falava em resoluções conflitantes e eu lembrei outra, que diz sobre as crianças andarem em moto. Nós temos o Estatuto da Criança e do Adolescente, protetor, que busca salvaguardar a vida das crianças, e nós dizemos lá que uma criança pode andar em moto a partir dos 7 anos, sempre que ela tenha condições de cuidar da sua própria segurança. Que criança de 7, 8 anos tem condições de cuidar da sua própria segurança?

Outra questão também do Governo. Nós consideramos uma falácia na Psicologia de que se nós avisarmos onde estão os controles de velocidade, isso vai ser educativo. Fizemos um estudo, agora em junho, na Universidade Federal do Paraná. Em vários pontos da cidade, fizemos medições antes do aviso de onde estava o radar, o controle de velocidade, e fizemos após. Se fosse educativo, deveria diminuir o número de pessoas, por exemplo, que saltam o sinal vermelho ou que excedem velocidade após o controle. E isso não foi verdade, infelizmente. Inclusive, aumentou um pouco no ponto seguinte que

nós fizemos a medição. Então, isso é algo para pensarmos. Não há teoria psicológica que justifique esse tipo de ação nossa de avisar antes sobre os controles.

Já falei também da importância da fiscalização. As pessoas têm que perceber que a fiscalização vai acontecer e que elas não sabem onde. Não é que os europeus consigam diminuir a accidentalidade porque eles são melhores intrinsecamente. Uma coisa muito importante na construção do comportamento mais seguro na Europa foi que não se sabe quando você vai ser fiscalizado, mas você sabe que vai ser. Existe a percepção do risco de que algo vai acontecer se você exceder a velocidade, se você for pego dirigindo alcoolizado.

Temos outro grupo de agentes que poderia colaborar nisso, que é família. Eu já falei um pouco sobre como os pais, mesmo com os nossos supostos adultos, ainda têm um papel muito importante; a sociedade como um todo, na medida em que nós precisamos mostrar que trânsito é uma coisa séria, que eu não é aceitável que alguém saia de casa embriagado.

Isso não é permissível, assim como nós não aceitaríamos que as pessoas fizessem outras coisas na nossa frente; e os amigos, mas esses são os que eu menos conto, porque nós sabemos que os amigos, ou os pares dos jovens condutores, que são o grupo mais expressivo de morte no trânsito, não tendem a ser, no nosso contexto, uma influência positiva no sentido de diminuir comportamentos de risco.

Bem, em termos de ações concretas, nós poderíamos pensar, primeiro - e essa é uma ação para cada um de nós -, em viver como quem sabe que o trânsito é um sistema de risco. Isso amplamente dito, divulgado, que nós realmente acreditamos nisso.

Aprender com as boas práticas de outros países. A Espanha, por exemplo, conseguiu uma redução fantástica da mortalidade no trânsito nos últimos anos. Dos países europeus, provavelmente é um dos mais similares a nós culturalmente. Nós temos que olhar o que eles fizeram, como é que foi feito, o que nós podemos aproveitar aqui também.

Desenvolver e avaliar campanhas de segurança no trânsito. Falou-se falou bastante em educação aqui. Eu trabalho com crianças entre dois anos e meio e dez anos com educação para o trânsito. Nós já atendemos mais de 15 mil crianças nos últimos anos. Estamos muito convencidos de que, se não houver uma intervenção maior que chegue aos pais também, nós vamos perder a ação que nós fizemos. A escola pode e deve educar, mas nós precisamos educar os professores e os pais, senão vamos perder a guerra. Quando eu falo em campanhas, eu penso justamente nessa ação que vai englobar a educação, inserida no contexto das escolas, mas englobar também os pais, os professores, a sociedade como um todo.

E a importância de nós avaliarmos essas campanhas. Muitas vezes, nós achamos muito bonita a campanha, muito bem pensada, mas ela não tem o efeito que nós queríamos, ou nós sequer sabíamos isso, porque nós não temos a prática, no País, de avaliar o que está sendo feito.

Trabalhar para que palavra "acidente" seja substituída. Isso também já foi falado aqui. Houve uma comissão da ABNT faz alguns anos. Não conseguiu naquele momento. Usar a palavra "acidente" induz ao erro, leva as pensarem que é algo eventual, que é algo que pode acontecer com qualquer um. No meu Estado há uma expressão: "Só o peru morre de véspera." Nós precisamos mostrar que não. Acidentes de trânsito não são alguma coisa fortuita, do destino, ou do que seja.

E, finalmente, cobrar do Governo que as verbas destinadas a ações para a educação para o trânsito sejam contingenciadas. Esse dinheiro está preso, também já foi falado, e é muito importante que sejam feitas ações, mas, para se fazer ações, é preciso financiamento.

Como a Dr^a Deborah já mencionou, nós temos a segunda conferência. A Carta de Brasília, nas suas proposições iniciais, considera justamente muitas dessas coisas que nós estamos trabalhando aqui hoje: a importância da fiscalização, do monitoramento do risco, o papel das campanhas. O Governo vai assinar pelo País essa Carta. Nós precisamos mostrar que também necessitamos de financiamento para poder fazer as coisas.

Por fim, dizer que a Psicologia pode ajudar. Nós conhecemos os condutores porque eles também passam por avaliação. Então, nós temos uma gama de informações importantes. Nós conhecemos os mecanismos psíquicos que funcionam e temos um compromisso ético com o País. Então, quero colocar, desde já, a Psicologia brasileira à disposição, para trabalharmos juntos no que possa ser feito nessa área.

Gostaria de fechar com uma frase do escritor francês Victor Hugo, que justifica por que nós estamos aqui, numa Comissão de Direitos Humanos, discutindo o trânsito: "Quando uma morte é evitável, deixar morrer é um crime imperdoável."

Muito obrigada.

(Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Prof^a Dr^a Alessandra Santa'Anna Bianchi, que falou pelo Conselho Federal de Psicologia, deixando uma série de orientações, sugestões, inclusive que tem que haver orçamento.

Achei bem interessante esta ideia de mudar a palavra "acidente".

O SR. PRESIDENTE (Jeferson Seidler) - Por favor, o Coordenador-Geral de Fiscalização de Projetos Substituto do Ministério do Trabalho, Emprego e Previdência Social, Dr. Jeferson Seidler.

O SR. JEFERSON SEIDLER - Muito obrigado, Senador Paim. Muito bom dia, senhoras e senhores presentes. Quero cumprimentar também os demais integrantes da Mesa.

Esse tema, realmente, causa escândalo e indignação pela quantidade de mortes, mutilações e tantos outros dramas nos acidentes de trânsito. Estamos discutindo hoje, principalmente, o papel da medicina do tráfego. Hoje, eu trago um pouco de um enfoque mais limitado em relação aos acidentes de trabalho que ocorrem no trânsito.

Queria destacar também a Segunda Conferência Global, que terá a participação também do Ministério do Trabalho, procurando trazer um pouco esse enfoque trabalhista para a prevenção de acidentes do trânsito.

Quanto aos acidentes de trabalho no Brasil relacionados ao trânsito, há um destaque muito grande para as mortes de motoristas no transporte rodoviário de cargas. Aproximadamente, 15% das mortes registradas como acidentes de trabalho na Previdência Social ocorrem com esses trabalhadores. Também se destacam o setor de transporte rodoviário de passageiros. Quando fazemos cálculos de taxas de mortalidade e de incapacidade permanente para o trabalho, em praticamente todos os Estados do País, é de se destacar claramente que esses números são claramente subnotificados. Nós temos aí os dados da Rais, que referem aproximadamente 400 mil motoristas de caminhão registrados pela CLT. Temos uma estimativa de 900 mil chamados transportadores de carga autônomos. Porém, sabemos que grande desses ditos autônomos são, na verdade, trabalhadores que deveriam ser celetistas.

Temos, no Ministério do Trabalho, uma iniciativa de um grupo especial de fiscalização móvel chamado Getrac, que é o Grupo Especial de Fiscalização do Trabalho em Transportes, que está em atuação desde 2009. Nesse período, chegamos a quase 200 mil casos de descaracterização de contratos de terceirização. Na verdade, eram motoristas que trabalhavam numa empresa só, com todas as características de vínculo trabalhista. Então, quase 200 mil desses motoristas eram, na verdade, trabalhadores celetistas. Isso só nesse pequeno grupo de 4 ou 5 auditores fiscais, que têm feito um número ainda restrito de fiscalizações. Acreditamos que esse número seja, realmente, muito expressivo entre esses 900 mil que trabalham como autônomos e sobre os quais, normalmente, não temos tanta ingerência.

O que percebemos nas nossas análises de acidentes, um fator que tem muito destaque é a jornada. Tanto nas fiscalizações de rotina como nas análises de acidentes de trabalho, temos observado uma jornada excessiva extremamente frequente. E aqui não estamos falando de jornadas de 9, 10 ou 12 horas; estamos falando de jornadas de 18, 22, 26 horas no volante de um caminhão, às vezes em outros veículos menores. Isso gera claramente uma fadiga, aliada também aos problemas de descanso. Tudo isso tem bastante relação com as distâncias que esses trabalhadores têm que percorrer.

Não faz muito sentido para nós pensar que um caminhoneiro deva sair lá Sul do País e levar uma carga até o Amazonas ou o Pará sozinho ou em dupla. Ainda que ele tenha dupla e faça seus revezamentos, o local de descanso dificilmente é adequado.

Então, sentimos falta da redução da frota de motoristas profissionais e que tenhamos um investimento maior na recuperação de malhas e de outros transportes mais seguros e que não envolvam tantas pessoas no risco do trânsito. Acreditamos que isso não reduza postos de trabalho porque os motoristas de caminhão sempre serão necessários para fazer trajetos menores - portos litorâneos, rios ou mesmo portos secos. Acredito que isso seja muito importante para a redução dos acidentes de trabalho relacionados ao transporte rodoviário de cargas.

Além disso, temos ainda inúmeros outros tipos de acidentes que acontecem, por exemplo, com os motociclistas. Aqui, a subnotificação é muito maior, porque temos registradas, em 2014, apenas 27 mortes de motociclistas relacionadas ao trabalho. Esses são motociclistas celetistas. Acreditamos que exista uma grande subnotificação, pela própria confusão que se faz - ah! é um acidente de trânsito, então, necessariamente, não é do trabalho - e também pela quantidade enorme do trabalho informal ou, entre aspas, "autônomo" dos motociclistas. Não temos um dado mais específico de quantos realmente se acidentam ou ficam incapazes no uso da motocicleta enquanto estão trabalhando.

Aqui, são outras relações de trabalho que estão envolvidas e que têm muito a ver com essa questão da pressa na entrega, do ganho por produtividade, que também envolve os caminhoneiros, que têm pressa de chegar por causa do frete, da carga etc. Em relação aos motociclistas, isso acontece muito frequentemente. Hoje vemos menos, mas ainda existem aquelas propagandas: se não entregar em 20 minutos, o cliente recebe o dinheiro de volta. E esse dinheiro, fatalmente, sairá do bolso motociclista que está entregando. Isso também precisa ser abordado.

Nesse sentido, acreditamos que é extremamente necessário que haja uma mobilização de toda a sociedade e de uma maior integração dos diversos órgãos que lidam com o assunto - o próprio Ministério da Saúde, o Ministério do Trabalho e

Previdência Social, os órgãos de trânsito como um todo, Polícia Rodoviária Federal. Por exemplo, nesses acidentes, temos muita dificuldade de fazer análise das questões trabalhistas porque ocorre no meio de uma estrada, chegam a polícia e o bombeiro, mas nós não conseguimos chegar lá. Nós temos pouquíssimos auditores fiscais atualmente em atividade. Muitas vezes, esse próprio deslocamento depende de conseguir veículo, conseguir transporte para chegar lá. Geralmente, chegamos depois de vários dias e temos dificuldade de caracterizar as questões trabalhistas envolvidas no acidente. E assim também o Corpo de Bombeiros, Ministério Transportes, diversas entidades estão trabalhando, muitas vezes, sem uma grande integração.

Esse é um assunto que envolve a sociedade inteira, desde a educação, que foi muito tratada aqui, mas envolve também a necessidade de ações mais integradas e contínuas. É preciso que a sociedade seja cada vez mais alertada sobre essa questão. Eu fico pensando: quantas vezes vimos manchetes de jornal, em primeira página, em letras garrafais, falando dessa mortandade e da incapacidade? É raro vermos algo nesse sentido, a não ser em dias de comemoração. Eu acho que deveria ser dito, praticamente todo dia, na primeira página de todos os jornais: cento e tantos mortos ontem, 120 hoje, assustar a população com isso, para ela entender que precisa cobrar dos responsáveis, e cobrar também individualmente, não apenas ficar esperando que os órgãos governamentais tomem conta de todos os assuntos. É necessário que empregadores, empregados, usuários do sistema tenham uma maior conscientização em relação aos acidentes de trânsito.

Estamos à disposição, lá no Ministério do Trabalho e Previdência Social, no Departamento de Segurança e Saúde no Trabalho, para dados mais minuciosos, se alguém se interessar.

Eu queria finalizar, falando em relação à interface clara que existe entre a medicina do trânsito e a Medicina do trabalho, que é com que trabalhamos mais amiúde. Sabemos que muitos médicos do trânsito também atuam na seara da medicina do trabalho e sentimos falta de uma maior integração, do ponto de vista científico, como congressos, jornadas, seminários, que tratem especificamente do que pode ser feito em relação a essa prevenção.

Ela não é apenas nesse momento de declarar aptidão ou inaptidão eventualmente, mas, continuamente, o que pode ser feito no âmbito dos serviços de saúde e segurança das empresas de transporte e no próprio âmbito dos serviços de segurança e de saúde gerais que precisam evoluir, uma vez que a Convenção nº 155, da OIT, determina que os Estados procurem fornecer serviços de saúde e segurança ocupacionais para todos os trabalhadores. E hoje o SESMT envolve...

(Soa a campanha.)

O SR. JEFERSON SEIDLER - ...só uma parte pequena desses trabalhadores. A gente precisa pensar em como atender mais trabalhadores com os serviços especializados; e que essa interface entre a Medicina do Trabalho e do trânsito trabalhe com uma prevenção contínua e não apenas com exames periódicos ou admissionais.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Esse foi o Sr. Jefferson Seidler, que falou pelo Ministério do Trabalho e Emprego e Ministério da Previdência Social, na ótica do mundo principalmente do trabalho; aí, pega todo o deslocamento de casa para o emprego.

Eu tenho inscritos o Senador Cristovam e o Senador Medeiros. Não sei qual quer falar primeiro.

Senador Medeiros, por favor.

Em seguida, será o Sr. Stenio.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Aproveito para cumprimentá-lo e todos dos convidados, todos que a nós assistem pela TV Senado; todos que estão aqui. E parabenizar pela pertinência do tema, pela importância do tema que V. Ex^a traz. Aliás, como sempre a CDH trazendo temas importantes para a vida do País.

Senador Paim, creio que... Esse final de semana eu estava olhando as redes sociais e a maioria dos perfis estava com a bandeira da França, em homenagem às vítimas. E, óbvio, é de se louvar a atitude das pessoas condoídas por aquela tragédia que aconteceu na França. E eu fiquei pensando que por uma questão de lógica, todo dia nós tínhamos de estar com a bandeira do Brasil no nosso perfil, porque o que morre de pessoas no nosso trânsito, nas rodovias é terrível, imenso!

E, por vezes, a nossa indignação é um pouco seletiva. Eu falo isso desde a época do acidente da TAM, quando aconteceu aquela tragédia; quando aconteceu a tragédia da boate Kiss, também. Nós nos chocamos com as tragédias quando tem certa quantidade de pessoas no momento, mas as vítimas a conta-gotas nós deixamos passar. Parece que não é tão grande o prejuízo. E, na verdade, quando chega o final do ano e se faz o balanço, é uma coisa horrenda. E eu creio que vocês já trataram disso aqui.

Eu moro num Estado em que a população é menor do que a de alguns bairros de São Paulo, que é o Estado de Mato Grosso. Tem poucas rodovias, praticamente só dois corredores. Mas mesmo nessas rodovias, todo ano morrem 280 pessoas. Varia: 276, 282. Mas a média é 280 pessoas.

Eu até passei a falar que nós temos uma boate Kiss, Senador Paim, porque V. Ex^a inclusive fez uma audiência aqui a respeito das vítimas. Mas nós temos uma boate Kiss por ano, no Estado de Mato Grosso. Aí eu tiro por base o restante do País.

Por isso, eu digo da importância de estarem todos esses profissionais: pessoal da Abramet e todos os estudiosos aqui, para a gente começar a se debruçar... Porque esse debate é importante, mas é muito pouco feito no País. Pouco se fala.

Quando se fala em trânsito, o pessoal não dá muita importância. Na verdade, nós estamos com as cidades abarrotadas, com as cidades trancadas; e eu não vejo muita força de vontade política de a gente mudar esse cenário. Nós temos uma cultura onde até as propagandas dizem que brasileiro é apaixonado por carro. E louvamos o carro, e aquela coisa toda. Só que estamos morrendo.

Temos um trânsito e temos tudo feito para o carro, e o pedestre vai desaparecendo... Parece que não existe. Na verdade, nós somos todos pedestres. Esse é um chavão, mas nós somos todos pedestres e eventualmente somos passageiros ou motoristas de um veículo. E o problema se vai avolumando. As nossas cidades vão surgindo e nas que já estavam, a cada ano a frota duplica. Vêm as facilidades de financiamentos e a coisa vai só piorando.

Então, quando vem esse tipo de debate, eu fico muito contente, porque me lembro daquele livro da Prof. Beatriz que falava... Acho que é da Prof. Beatriz, que diz: "precisamos falar sobre o Kevin", em relação a doenças mentais; eu diria o seguinte: nós precisamos falar sobre trânsito, precisamos falar sobre transportes, nós precisamos falar sobre como vamos nos locomover nos próximos 30, 40, 50 anos. A tecnologia se desenvolve a cada dia, na velocidade da luz, e nós continuamos no velho e obsoleto meio, fazendo as mesmas práticas.

Não sei qual foi o pensador, mas teve um que disse que é impossível encontrar resultados diferentes sendo que você faz a mesma coisa sempre.

Nós não temos começado a tratar, por exemplo, de políticas de transporte coletivo. Nós temos ainda um modelo em que apesar de ser um tipo de negócio extremamente lucrativo... Eu ouvi alguém dizer o seguinte, que o melhor negócio do mundo é uma empresa de transporte bem gerida. E o segundo melhor negócio do mundo é uma empresa de transporte mesmo mal gerida.

E ele fazia um comparativo dizendo o seguinte: qualquer negócio que você monte, precisa ter um departamento de cobrança, você vai vender a prazo, você tem que cativar o cliente. Ele falou: não. Transporte coletivo é o único que o cliente está ali ávido esperando-o, faça sol ou faça chuva. Se chover, melhor ainda. E ele paga à vista. É um negócio maravilhoso. Mas o que geralmente as empresas fazem? Tratam mal esse cliente, espantam-no, de forma que ele fica ávido para conseguir um dinheirinho para comprar uma motocicleta ou um carro velho e se livrar daquilo lá.

Eu não consigo entender muito essa lógica. Com isso, a cada ano vocês começam vendo-os falarem: "Olha, nós precisamos de subsídio para continuar o negócio; nós precisamos que as prefeituras ajudem". Aí, no negócio vai realmente morrendo, nossas ruas vão se abarrotando e o problema se vai avolumando.

O problema está tão grande que realmente, Senador Paim, precisa disso que V. Ex^a está fazendo aqui: trazendo cabeças pensantes, pessoas que pensam, para que a gente comece a falar sobre que trânsito queremos, como queremos nos locomover. E mais importante do que tudo isso é como a gente para essa mortandade, esse genocídio que está acontecendo!

Se você fizer uma conta simples, pode pegar tudo o que está acontecendo do Isis (Estado Islâmico), Faixa de Gaza. Tudo. Pega todas as guerras, põe aí, soma e compara com os números de mortes de trânsito no Brasil; talvez não dê a metade. E a gente às vezes fica anestesiado, quieto, não falamos sobre isso.

Aproveito sempre para provocá-lo toda vez que ele está presente. É a mesma coisa sobre a questão da educação. Nós temos um João Batista que fala sobre educação no Brasil, está aqui do meu lado. É a voz que clama no deserto. E nós estamos repetindo a mesma coisa, indo para o buraco, porque nosso desenvolvimento depende da educação e nada acontece. É a mesma coisa com o trânsito.

Então, tem certos assuntos que a sociedade teima em não falar. Mas ainda bem que há vozes que teimam em falar. E é essa pequena chama que eu tenho esperança que possa crescer.

O Senador Paim está de parabéns. E aproveito para parabenizar esse grande arauto da educação no Brasil, o Senador Cristovam Buarque, que está aqui do meu lado.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Senador Medeiros.

Só para situar todos, o Senador Medeiros, além de ser um grande Senador, um jovem Senador, dessa boa safra que chegou no Senado nesse período... Diziam-me - eu sempre repito isso - que os que vinham eram muito reacionários. Não foi bem assim. Os que estão chegando aqui no Senado, principalmente os mais jovens... Telmário é outro dessa safra. Cristovam é mais velho, já. Mas darei a palavra e em seguida vou ler. Telmário também veio desse time novo. E Medeiros, além de tudo, é policial rodoviário, conhece bem essa lida das estradas.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Colega do Stenio.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Colega de Stenio.

Senador Cristovam com a palavra, por favor.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) - Sr. Presidente, senhores palestrantes que estão conosco, Srs. Senadores, o que tento fazer com esse projeto de lei é mais um gesto de educação. Ao considerar hediondo, além de dar instrumentos à polícia, ao Ministério Público, à Justiça para punir exemplarmente os que dirigem alcoolizados e provocam mortes, estou querendo fazer um gesto de dar consciência ao Brasil inteiro de que o assassinato usando um veículo dirigido por uma pessoa embriagada é um ato profundamente grave e as pessoas fazem isso; estão fazendo e continuam fazendo.

A Lei Seca foi uma das grandes conquistas do Brasil. Quando a gente pensa sobre o que o Brasil tem feito de bom ao longo dos últimos anos, pode colocar a Lei Seca. E conseguiu dar resultados. Reduziu. Mas reduziu ainda pouco. Temos 44 mil mortos. Isso pede gestos mais profundos.

São gestos como eu defendo, de tomar o carro, porque nos países como o nosso, zelam mais pela propriedade do que pela prisão. Preferem ser presos a perderem o carro. Aí tem que começar a tomar o carro! A gente não toma o revólver de alguém que assassina uma pessoa com aquele revólver? Tem que tomar o carro e proibir de dirigir para sempre.

Mas isso é outra discussão. Por enquanto, o que a gente quer é a ideia de dar uma consciência, no Brasil, de que esse é um crime não comum, gravíssimo, que é dirigir e matar estando sob efeito de álcool, que todos sabem que reduz os reflexos e termina fazendo uma pessoa muito pacífica ficar violenta, uma pessoa excelente motorista ficar um barbeiro, como se diz. E me desculpem os barbeiros. Então, essa é a ideia. E eu espero que a gente chegue a isso como um gesto pequenininho da luta para que o Brasil tenha um trânsito decente.

Como governador, se fosse escolher das coisas que eu mais me orgulharia, sem dúvida colocaria entre duas ou três, como eu enfrentei aqui o problema do trânsito. Nós éramos campeões brasileiros de mortes no trânsito, até por causa das vias expressas que temos no centro da cidade. E em uma campanha dura com os pardais, com multas e com grande conscientização, conseguimos reduzir dramaticamente, positivamente, as mortes.

Na frente do Palácio do Governo eu coloquei, Medeiros, uma placa bem grande que indicava o número de vítimas no trânsito mês a mês, isso até para cobrar do governo, porque se um dia subisse, era desmoralização completa. E foi diminuindo, diminuindo, diminuindo. Não zerou. Zerar é quase impossível. Mas, por exemplo, um importante indicador de sucesso: fim de semana, no Distrito Federal, ficavam doentes pelo chão, nos hospitais de politraumatizados. No final da campanha, sobraram leitos nos hospitais de politraumatizados. Sobraram.

Eu uso muito táxi, e os taxistas diziam que tinham raiva de mim no começo, porque precisavam ir devagar e pagavam multa. Mas no fim reconheceram que isso foi positivo. Lembro-me de um que pediu que eu escrevesse uma mensagem para a esposa dele, porque ela disse que dormia tranquila depois de toda essa campanha chamada Paz no Trânsito.

O Pedro Parente, que era chefe de gabinete do Fernando Henrique, naquela época, veio um dia me ver e disse: "Olhe, eu vim fazer um pedido a você: eu não consigo mais dormir enquanto meu filho não chega em casa, com medo do trânsito". Isso foi um fato muito importante para a virada que nós demos com o Paz no Trânsito. Isso foi logo no começo do governo. Pois bem, mostrou-se que é possível. Chegamos a ponto de respeitar a faixa de pedestres. Era inimaginável, no Brasil, o pedestre ter poder sobre o motorista.

Como conseguimos a paz no trânsito? Quando conseguimos convencer as crianças de indo no carro dizerem ao pai que respeitasse a faixa. Por que as crianças faziam isso? Porque as crianças se sentiam empoderadas ao dizerem: "Pai, pára o carro porque ali tem um pedestre". E, aos poucos, hoje está aí. É algo que pegou. É uma questão de cultura e cultura é uma questão de educação.

O trânsito, no Brasil, tem muito a ver com a engenharia do trânsito, mas a mortalidade que nós temos é uma questão de cultura, da arrogância dos motoristas sobre os pedestres. Da cultura do automóvel como símbolo da riqueza e do poder. Isso leva a fazer com que tenhamos tantos assassinatos no trânsito. O nome é assassinato mesmo! Não é acidente.

Você pode até dizer que é um assassinato por acidente, mas é um assassinato, tirou uma vida. Mas quando está alcoolizado, não é simples acidente, foi um gesto de assassinato que precisa ser punido exemplarmente. E a ideia é essa do crime hediondo. Mas, sobretudo, a ideia da lei é criar uma consciência de que isso é tão ruim, tão negativo, tão pecaminoso que a gente chama de crime hediondo. E eu espero que com essa figura formidável que é o Senador Telmário, nós tenhamos um parecer que convença os Senadores de aprovarem. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Senador Cristovam. Bela contribuição que mais uma vez V. Ex^a dá a esta Comissão e ao País, com essa proposta.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Senador Paim, só para lembrar aqui...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Senador Medeiros.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - ...na esteira do que o Senador Cristovam falou, que eu protocolei um projeto, inclusive, e estou apanhando por causa dele, mas justamente nessa linha de a pessoa que estiver alcoolizada e causar acidente com vítima perder o carro. É só para lembrar.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem.

Passamos a palavra, agora, ao representante da Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais (FENAPRF), Sr. Stenio Pires Benevides.

O SR. STENIO PIRES BENEVIDES - Bom dia a todos. Quero parabenizar o Senador Paim pela iniciativa, pelo trabalho fantástico. Há muitos anos a gente vê a carnificina muito grande nas rodovias federais e no Brasil como um todo, por conta dos acidentes de trânsito.

Antes de iniciar a apresentação, há dois pontos que a professora abordou bastante interessantes. Um é a questão do nome acidentes. A nossa Diretora Geral da Polícia Rodoviária Federal, Inspetora Maria Alice, inclusive, em reunião última em Genebra, na Suíça, já solicitou e protocolou um requerimento solicitando o nome de acidentes; e num dos temas que acho que serão discutidos aqui nessa semana, na conferência, é exatamente encontrar um nome correto, uma ocorrência e não um acidente; um fato que aconteceu que de fato não é um acidente.

Na grande maioria, conforme os dados estatísticos da Polícia Rodoviária Federal, aproximadamente entre 92% e 93% dessas ocorrências poderiam ter sido evitadas simplesmente com um pequeno cuidado, Senador Medeiros, que o condutor deveria ter na condução do seu veículo, ou outros fatores poderiam evitar os acidentes.

Segundo, o que muito me alegrou foi a história de a gente avisar que está fiscalizando. Isso categoricamente não funciona. E os radares são um grande exemplo disso. O cidadão, na grande maioria das vezes, vê a sinalização do radar, diminui a velocidade, passa pelo radar e em seguida já está em excesso de velocidade, muitas vezes quase em dobro. Posso mostrar imagens aqui de cidadãos que foram flagrados na rodovia federal, semana passada, a 212 quilômetros por hora. É simplesmente transformar o carro em uma arma.

Nós, policiais rodoviários federais, trabalhamos diuturnamente atendendo os acidentes. E aqui parabenizo todos os policiais rodoviários federais do Brasil que se dedicam a esse trabalho. É um sacerdócio. Deixam suas famílias para tentar salvar as vidas dos usuários, dos cidadãos que estão transitando nas rodovias federais. Muitas vezes salvam as vidas deles mesmos, das irresponsabilidades que cometem ao longo das rodovias federais.

Vou apresentar rapidamente, aqui. A gente vai falar rápido, aqui. Vou pular alguns eslaides: o contexto estratégico das rodovias federais, a estrutura da PRF, os acidentes de trânsito nas rodovias federais, o custo social dos acidentes. Vou me ater um pouco mais nesses fatores. E alguns resultados da polícia.

Aqui é um vídeo institucional. Ele mostra exatamente o que a Polícia Rodoviária Federal faz no trânsito. Está sem o som, não é?

(Procede-se à exibição de vídeo.)

Combate ao tráfico de drogas, armas...

Aqui é a escolta que nós realizamos de autoridades e cargas superdimensionadas.

Fiscalização de trânsito.

Preservação do meio ambiente.

Trabalhamos junto com o Ibama em muitas ações.

Garantia dos direitos, principalmente do deslocamento de ir e vir dos cidadãos em manifestações, como tivemos, semana passada, a dos caminhoneiros.

Socorro a vítimas. Nós temos um transporte aeromédico; socorro aeromédico.

Combate ao crime. (*Palmas.*)

Contexto estratégico das rodovias federais.

Nós tínhamos, em 1960, dez mil quilômetros de rodovias federais e isso vem crescendo ao longo dos anos, chegando em 2015 com aproximadamente 71 mil quilômetros de rodovias federais. Esse é o crescimento histórico da malha viária federal no Brasil, nos últimos anos.

Hoje, são mais de 70 mil quilômetros de rodovias fiscalizadas pela PRF e 95% são pavimentadas, mas ainda temos 5% das nossas rodovias nessas condições aqui, principalmente na Região Norte: Transamazônica.

De 2003 a 2014, a frota nacional aumentou mais de 123%, saindo de 39 milhões para 87 milhões. E agora, em 2015, já ultrapassamos 90 milhões de veículos registrados no Brasil.

Aproximadamente 60% do PIB do Brasil circula em rodovias federais. Sessenta por cento das cargas são transportadas por transporte terrestre.

Mais de 60 milhões de passageiros utilizaram o meio terrestre para fazer suas viagens no ano de 2003 e 75% das viagens das pessoas foram feitas por meio terrestre.

A estrutura da polícia conta com 26 unidades regionais, 147 delegacias, 412 postos e um efetivo hoje, pasmem, de dez mil policiais. É o mesmo efetivo de 1996 até hoje.

O senhor pode clicar aí, por favor?

Aqui é só para demonstrar a distribuição dos nossos postos de fiscalização. Aqui é a Região Norte. Cada ponto desse é um ponto de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal em algum trecho de rodovia federal. Então, todos esses pontos aí são postos.

A instituição de segurança pública e de trânsito com maior capilaridade no Brasil. Nós estamos, nesse momento, hoje, com mais de 600 pontos de fiscalização, falando de estruturas físicas, e mais aproximadamente 600 a 700 viaturas espalhadas realizando a fiscalização além desses pontos.

Acidente de trânsito nas rodovias federais. Vou passar aqui rapidamente. Em 2013 foram 8.400 pessoas mortas em rodovias federais, com um detalhe: essas aqui são pessoas que morreram no local. Não contabilizamos as pessoas que morreram após. Foram socorridas, morreram no hospital ou durante o transporte para o hospital.

Aqui é a frota nacional que já foi apresentada pelo Ministério da Saúde.

Aqui o total de acidentes, feridos e mortos nas rodovias federais. Então, o número de mortos nos últimos quatro anos a gente tem conseguido reduzir, porque de 8.600 caiu para 8.200, devido a alguns trabalhos que vou apresentar, rapidamente, com um detalhe: este ano, em relação ao ano de 2014, nós estamos com uma redução de 20% em números absolutos.

De janeiro a setembro do ano passado registramos 6.200 mortos. De janeiro a setembro deste ano foram 5.050 mortos. Foram mais de 1.100 vidas poupadas só nos últimos nove meses, em comparação aos nove primeiros meses do ano passado.

Algumas características dos acidentes. A colisão frontal e o atropelamento de pessoas somados respondem por 6,5% dos acidentes nas rodovias federais. Mas os dois somados respondem por quase metade dos mortos nas rodovias federais.

O custo social dos acidentes. Esse é um trabalho realizado da PRF junto com o Ipea.

Nós calculamos que um acidente, um único acidente com vítima fatal tem um custo social de R\$646 mil, um acidente com vítimas feridas tem um custo social de aproximadamente R\$90 mil, e um acidente sem vítimas tem um custo social em torno de R\$23 mil. Somados os custos sociais e os acidentes, o ano de 2014 nós fechamos com um custo social de R\$12,3 bilhões, só nas rodovias federais.

Aqui é o custo social de acordo com os tipos de acidentes e aqui o custo social, em 2010, que nós fechamos com R\$13 bilhões. Com essas reduções que estamos alcançando nos últimos anos, caiu, em 2014, para R\$12,3 bilhões, e as nossas expectativas são de que o ano de 2015 a gente feche com menos de R\$12 bilhões; aproximadamente R\$10,5 bilhões a R\$11 bilhões de custo social.

Um dos trabalhos que realizamos é o de educação para o trânsito. Comando de saúde é um deles. É um trabalho voltado para os motoristas profissionais, em que focamos a questão da hora trabalhada, da saúde do condutor do veículo. A gente já chegou a patamares de 85% dos condutores de veículos de carga com problema de saúde grave. Já tive casos desses

comandos de saúde em que tivemos de tirar o cidadão do local, colocar numa viatura de levar direto para o hospital, porque ele estava dirigindo um veículo com glicemia acima de 600, a ponto de desmaiar.

(Soa a campanha.)

O SR. STENIO PIRES BENEVIDES - E outros fatores que nós tivemos.

Esse negócio dá um susto danado!

Vamos lá.

Comando de saúde é um desses.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Depois da campanha você tem mais cinco minutos.

O SR. STENIO PIRES BENEVIDES - O.k.

Depois desse trabalho, nós também temos um trabalho chamado Educar. Esse é um dos grandes trabalhos que a PRF tem realizado junto às escolas, nos principais Municípios com acidentes graves e mortes no Brasil.

É um trabalho que a gente realiza junto às escolas. Hoje, nós temos quase 200 mil crianças alcançadas com esse trabalho, que é realizado ao longo do ano. Então, antes do início a gente trata... faz uma palestra com os professores, e a disciplina Trânsito é trabalhada de forma transversal dentro de cada disciplina, na matemática, no português, em artes. E esse trabalho é realizado junto a essas escolas que trabalham o trânsito dentro dessas disciplinas o ano inteiro. E a gente faz um festival de trânsito no final do primeiro semestre; e faz um acompanhamento dessas escolas e dos professores. Os resultados têm sido fantásticos em todo o Brasil, onde a gente tem realizado.

Alguns resultados. No trânsito, a gente conseguiu reduzir, ao longo desses anos, em 7,8% o total de acidentes. Total de mortes aproximadamente 10%, sendo que no ano de 2015 estamos com 20% de redução.

Custo social. Há uma perspectiva de chegar a 58 bilhões. Ficam aí 51, uma economia de R\$6,8 bilhões nos últimos quatro anos, só com essa redução.

A nossa perspectiva era chegar o ano de 2014 com aproximadamente 18 mil mortos nas rodovias federais. Fechamos o ano passado com 8,2 mil mortos, em consequência desse trabalho que estamos realizando. Foram 5.510 vidas poupadas nesses últimos quatro anos em que a gente tem trabalhado.

Além desses trabalhos que nós apresentamos, temos um trabalho que é interministerial, denominado Rodovida. Faz parte desse trabalho o Ministério das Cidades, através do Denatran; o Dr. Antonioni faz parte das reuniões; Do Ministério da Saúde, a Dr^a Deborah também faz parte dessas reuniões; o Ministério do Transporte e o Ministério da Justiça.

Esse trabalho foi iniciado em 2011 com o objetivo de reduzir as mortes. Então, focalizamos todas as ações desses Ministérios para os trechos e locais mais críticos de acidentes, seja o DNIT melhorando a infraestrutura viária, o Ministério da Saúde alocando SAMU nos locais mais críticos de acidentes, com o objetivo de dar uma chance maior de sobrevivência ao cidadão que sofreu o acidente e não morreu no local do acidente.

As campanhas educativas Denatran/Ministério das Cidades são voltadas para os temas mais importantes. Dentre esses temas, nós trabalhamos principalmente os temas velocidade, alcoolemia, uso do cinto de segurança e motocicleta.

Essa é a parte, Sr. Senador. Agora, como proposta da Polícia Rodoviária Federal, nós estamos trabalhando com o Congresso Nacional em algumas modificações - Denatran, Ministério da Saúde, Ministério das Cidades, Ministério da Justiça - na legislação que irão trazer mais eficiência na fiscalização.

Algumas já foram implementadas, como a questão do álcool. A última, no final do ano passado, e tem sido um dos principais fatores de grandes reduções, no último ano, que foi o aumento do valor das multas para quem realizasse ultrapassagem forçada. A colisão frontal só acontece em 3% dos acidentes, mas ocasiona 35% das mortes. Então, essa modificação foi bastante importante para que tivéssemos mais eficiência na fiscalização.

Mais ainda. Temos alguns outros trabalhos que podemos realizar. Dois fatores são bastante importantes e nós consideramos que são - além de outros - fundamentais para a redução dessas mortes no Brasil, não só nas rodovias federais. Um é que nós ainda temos 75% de Municípios que não têm o seu trânsito municipalizado. São terras sem lei. Ninguém pode fiscalizar porque o Município não criou seu órgão municipal de trânsito. Então, se alguém estiver transitando sem capacete - um motociclista sem capacete -, ninguém pode fazer nada, porque não existe...

Então, temos que criar regras. O Denatran já está trabalhando nisso. Criação de consórcios, criação de convênios, ou criar alguma legislação que obrigue esse Município a...

(Soa a campanha.)

O SR. STENIO PIRES BENEVIDES - ...municipalizar o seu trânsito.

E outro fator é a velocidade média. Se nós pudermos modificar, hoje, o Código de Trânsito Brasileiro, e em vez de trabalhar com velocidade instantânea, passarmos a trabalhar com velocidade média, vai ser muito mais eficaz. Hoje, nós só podemos fiscalizar naquele ponto onde está o radar. Se passarmos para a velocidade média, iremos registrar o momento em que o veículo passou em um ponto a e quanto tempo ele levou para chegar no ponto b. Dessa forma, ele vai se obrigar a transitar dentro da velocidade permitida em todo o trecho.

Nós poderíamos diminuir a quantidade de equipamentos, mas aumentaríamos consideravelmente a eficiência da fiscalização.

Vale ressaltar que hoje a velocidade é causa de 70% das mortes em rodovias federais; e acredito que dentro das vias estaduais e municipais não deve ser diferente, como bem falou aqui o doutor da Abramet dizendo que realmente a velocidade está intimamente ligada à gravidade das vítimas envolvidas nos acidentes.

Essas são as considerações.

Obrigado pela atenção. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem.

Stenio Pires Benevides falou pela FenaPRF (Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais).

Agora, nós vamos para as considerações finais dos nossos convidados e também para os encaminhamentos.

Eu faço questão de registrar a presença. Chegou à mesa o Sr. Silvio Leal. Ele se encontra?

Pelo menos pediu que eu o registrasse. É do Movimento Nacional de Educação e Saúde no Trânsito (Monestran).

E agora nós vamos às considerações finais, começando pela primeira Mesa, para terminar com essa, invertendo aqui.

Dr. Ricardo Froés Camarão, representante do Conselho Federal de Medicina.

Por favor, cinco minutos para cada um, para as considerações finais.

O SR. RICARDO FROÉS CAMARÃO - Não preciso de tanto, não.

Eu queria, em primeira vez, agradecer a esta Comissão de Direitos Humanos a oportunidade de demonstrarmos o papel do Conselho Federal de Medicina e especificamente o papel da medicina de trânsito do Brasil, para o que, no momento da nossa apresentação, a gente muito bem chamou a atenção.

E aqui, apesar da Dr^a Deborah não ter feito uma ênfase, acho que o Projeto Vida no Trânsito é um dos maiores exemplos que este País vem dando para o enfrentamento dos acidentes no trânsito, quando ele consegue, de uma maneira intersetorial, integrar vários Ministérios.

Essa ação que o Stenio também falou dessas reuniões pontuais, isso é importante, porque o trânsito só pode ser enfrentado se for de uma maneira intersetorial.

Se não for dessa forma, os Detrans não vão resolver os problemas; as agências municipais sozinhas também não vão resolvê-los. Os vários Ministérios deverão estar envolvidos nesse processo, e isso o Vida no Trânsito consegue, com suas reuniões, com sua forma de fazer esse enfrentamento. Então, vejo que apesar de termos uma situação muito difícil, há, sim, uma luz no fim do túnel, existem caminhos para resolvermos esse sério problema que o País vem enfrentando.

Então, queria aqui, mais uma vez, em nome do Dr. Carlos Vital, do Conselho Federal de Medicina, agradecer o convite para participar desse evento. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Dr. Ricardo Froés Camarão, que deu uma bela contribuição para esse debate falando pelo Conselho Federal de Medicina.

Dr. Antoniony Silva, Coordenador-Geral de Informatização e Estatística do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Por favor, seus cinco minutos.

O SR. ANTONIONY SILVA *(Fora do microfone.)* - Enfatizando a nossa preocupação em levarmos à frente, principalmente, uma das anotações que foram feitas dos nossos encaminhamentos da questão de colocar dentro da escola, iniciar a escola... *(Falha na gravação.)*

O SR. ANTONIONY SILVA - Então, temos essa preocupação e seria muito bom para o trânsito que houvesse essa definição de termos, desde a escola, os ensinamentos da criança, até chegar ao ponto de ser realmente um condutor.

Agora, Senador, um ponto muito importante que considero aqui, e entendo que esta Casa deveria olhar com bons olhos, é essa questão, levantada pelo colega Ricardo, do exame toxicológico. Nós estamos tratando aqui da redução de acidentes

de trânsito. O intuito desse exame toxicológico é realmente reduzir o número de acidentes de trânsito. Porém, quando os especialistas do assunto questionam essa lei, questionam o exame, isso nos preocupa.

Eu, como gestor do sistema de veículos, de habilitação, de infrações, entre outros, não estou aqui para questionar a lei e muito menos não cumpri-la, é óbvio. Porém, quando os especialistas no assunto - porque o Denatran não é especialista em Medicina, o Denatran é especialista em trânsito - se pronunciam com muita justificativa, e com muito embasamento se posicionam com preocupação a respeito da lei publicada, isso muito me preocupa, mesmo porque eu estou implementando o sistema de habilitação para somente emitir a habilitação desses condutores no caso de apresentação desse exame.

Então, não sou contra nem a favor, não cabe a mim ter essa posição agora, mas é interessante que seja verificada com muitos bons olhos a questão dessa lei. É isso. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Dr. Antony Silva, Coordenador-Geral do Denatran, que pede também que haja um carinho especial com relação a essa lei.

Eu queria que no final - a Assessoria vai conversar com os senhores - a gente colocasse ponto a ponto quais são os encaminhamentos. O Dr. Ricardo já está contribuindo, algumas sugestões estão na mesa. Dessa sua também eu gostaria, porque no final eu leio aqui para ver os próximos... Como a gente diz? Eu não gosto muito disso. A gente tem a mania de copiar sempre os outros. Mas o que é bom a gente copia. Eu peguei a mania de, sem gostar muito, dizer *day after*, que significa um dia depois, não é? Ou seja, o que fazer a partir de amanhã. Mas vamos lá.

Dr. Dirceu Rodrigues Alves Junior, Diretor de Comunicação da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), que já deu aqui belas contribuições.

O SR. DIRCEU RODRIGUES ALVES JUNIOR - Sim. É importante a gente concluir que o exame toxicológico realmente está fora de cogitação para a área de saúde. Nós médicos e todas as sociedades ligadas ao exame somos contrários a essa conduta que foi imposta por motivos que não dependeram da especialidade médica.

E outra coisa, lembrar que há um desajuste nessa mesma lei conhecida como lei do caminhoneiro: há um desajuste muito grande com relação ao tempo de exposição do homem aos fatores de risco. Nós sabemos que ali temos risco físico, químico, biológico, ergonômico e de acidente. O risco físico inclui aí variações térmicas, ruído gerador de problemas de saúde, doenças ocupacionais. Ainda a vibração de corpo inteiro desse indivíduo, a exposição aos riscos químicos, gases, vapores, poeiras, fuligem, tudo isso comprometendo a saúde e o bem-estar físico desse homem. E também o risco biológico. O ambiente não é propício para se dormir e a lei diz que ele pode dormir na cabine.

Ninguém pode dormir no local de trabalho, não deve, é contra a higiene do sono. Temos mostrado isso com muita frequência. E no entanto se propõe que ele durma. Se há dupla de motoristas, o que não está dirigindo vai dormir na cabine do veículo.

A alimentação desse homem feita na rua, na beira do caminho, na beira da estrada, em condições irrisórias, sem um local propício para ter pelo menos segurança... Então, vemos que há necessidade de uma revisão muito grande nessa lei, com intuito de atuarmos de maneira efetiva, resolvendo o problema físico, mental e social desse trabalhador.

Ainda a integração das leis. Como nós e outras pessoas falaram, parece que há uma desintegração com relação ao relacionamento dessas leis, o encaixe dessas leis. Não é possível a gente fazer uma lei para uma coisa e outra contrária àquilo que está sendo proposto na anterior. Então, é necessária uma integração, um ajuste, para que possamos proporcionar à sociedade o bem-estar que ela necessita e reduzir o número de mortes e de sequelados no nosso trânsito.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Dr. Dirceu, Diretor de Comunicação da Abramet, que deixa aqui, também, suas contribuições.

Agora, passo ao Presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), Rio Grande do Sul, Sr. Trajano Roberto Alfonso Henke.

O SR. TRAJANO ROBERTO ALFONSO HENKE - Em primeiro lugar, eu queria agradecer a oportunidade e também mostrar que trânsito - a oportunidade me foi dada de mostrar para todos os senhores - é educação; que ética é cidadania e que isso é importante na condução individual do homem. Que numa sociedade, esse homem não é o centro, ele é apenas um participante. E a posição ética - o relacionamento dele com seus companheiros de via - deve ser sempre a mesma.

O exemplo que o Dr. Camarão citou do copo de água é mais simples e mais tranquilo, e a colaboração é interdisciplinar: ética, educação e formação.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Dr. Trajano, que falou em nome da Abramet do Rio Grande do Sul.

Passamos agora ao Vice Presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), Sr. Juarez Monteiro Molinari.

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Inicialmente, Senador, eu queria, mais uma vez, em nome da Abramet, agradecer a V. Ex^a por essa feliz iniciativa, cumprimentando V. Ex^a e cumprimentando também o diretor da Comissão, Dr. Augustino Weiter e sua equipe, porque foram incansáveis. Agradeço também a presença do Senador Medeiros, do Senador Telmário, da Senadora Ana Amélia e do Senador Cristovam, que vieram prestigiar o ato; e cumprimentar todos os palestrantes que participaram desse evento que, tenho certeza, foi coroado de êxito. Já deu para dar mais um alerta ao País da epidemia que nós enfrentamos, que é o acidente de trânsito.

Concordo com o Dr. Trajano e, como foi dito aqui, com a importância da educação. Até não sei se... - uma pena que o Senador Cristovam não esteja mais aqui, senão poderia ser pensado na obrigatoriedade de colocar no currículo escolar o ensino do trânsito. Colocar e exigir que nas escolas as crianças aprendam sobre trânsito.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Permita-me, Dr. Juarez. Essa foi a primeira decisão que esta Comissão tomou depois da sua fala, inclusive. O nosso encaminhamento, se assim vocês entenderem... Vocês mandam essa proposta em nome da entidade, eu mando para o corpo técnico do Senado, que é do mais alto nível, dá entrada aqui em nome de vocês, nesta Comissão, e eu providencio para que seja aprovado aqui, e daqui vai para as outras Comissões.

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Ótimo, ótimo.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - O primeiro encaminhamento já está tomado como decisão, pelo que eu entendi, fruto desta audiência pública. *(Palmas.)*

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Muito bem. Eu, particularmente, simpatizo muito com o projeto do Senador Cristovam Buarque com relação ao alcoólatra que dirige veículo.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - É. Esse já está apresentado e é importante a opinião de vocês também. Telmário Mota fez a primeira defesa e foi reforçada depois pelo Senador Cristovam. Ele já apresentou, está tramitando e vamos torcer para que seja aprovado.

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Ótimo.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Então, fica aqui, se assim todos entenderem, o apoio também dessa audiência pública para o projeto do Senador Cristovam. O.k.?

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - O.k.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Senador Telmário, está contemplado aí com a sua defesa e a do Senador?

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Já fui provocado para falar?

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Ainda não. Mas estou dizer onde já está caminhando bem a sua proposição.

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Dizer também ao Dr. Jeferson Seidler que já no Rio Grande do Sul estamos fazendo essa integração medicina do tráfego com medicina do trabalho. Inclusive, a Câmara Técnica do CREMERS se tem reunido com as duas câmaras técnicas: medicina do tráfego e medicina do trabalho. E isso foi provocado pela Lei nº 13.103, Senador Paim, que é a lei do exame toxicológico...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Pois não. Apenas estou aqui...

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - A Lei nº 13.103, que é a lei do exame toxicológico, entrará em vigência em janeiro. Este é um crime para o País! Eu acho que esta Comissão aqui deve tomar uma providência imediata no sentido, juntamente com o Denatran, que está aqui, Dr. Antoniony, no sentido de ver qual a solução para que essa lei não entre em vigência, que será um prejuízo enorme para o trabalhador e para o trânsito no Brasil. Não traz solução nenhuma!

A própria palestra do Dr. Dirceu Rodrigues Alves provou que não traz benefício nenhum, pelo contrário, Dr. Ricardo...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Qual é o número da lei? Porque a assessoria estará pegando os esclarecimentos

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Lei 13.103. É isso, não é?

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - De forma tal que a gente encaminhe para revogar ou alterar. É isso?

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Até se possível revogar.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Que seja essa a posição desta Comissão, desta audiência pública.

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Não traz benefício nenhum para o País. Não diminuiu a incidência do acidente de trânsito.

E para encerrar, queria dizer que a Abramet tem 35 anos de existência, preocupa-se muito com a especialização do profissional médico, que é fundamental. Estamos fazendo um trabalho - a Abramet -, sob a liderança do Presidente Montal, em todo o Brasil, tentando fazer cursos, atualizações, congressos, seminários no sentido de que todo profissional médico tenha o conhecimento, tenha a prática para prestar um bom serviço, visando ao condutor veicular.

Agradeço mais uma vez o trabalho de V. Ex^a e coloco a Abramet à disposição para tudo o que for necessário. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Dr. Juarez Monteiro Molinari, Vice-Presidente da Abramet.

Agora, vamos para as considerações finais da segunda Mesa, começando sempre do último para o primeiro.

O primeiro a fazer uso da palavra será o Sr. Stenio Pires Benevides, representante da Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais (FENAPRF).

O SR. STENIO PIRES BENEVIDES - A Polícia Rodoviária Federal agradece o convite e está à disposição. Estamos bem ansiosos para que todo esse trabalho entre em prática, em funcionamento, porque quanto menos pessoas a gente tiver que resgatar nas rodovias federais, melhor.

E só falar que foi dito muito aqui sobre integração. O Governo Federal já está trabalhando nessa integração. O trabalho é em conjunto com vários Ministérios e nós estamos inter-relacionando os nossos bancos de dados, juntamente com o Ministério do Trabalho. Dentro dessa integração, quando um cidadão sofrer um acidente e ele for trabalhador ou um motorista profissional, automaticamente esses nossos sistemas estarão se comunicando e saberão imediatamente se um motorista está envolvido em um acidente.

Com a Previdência Social também estamos trabalhando em conjunto, com ações regressivas para os cidadãos que provocarem os acidentes. Ainda estamos no início do projeto, em fase experimental, mas a nossa ideia é de que ainda dentro do próximo ano consigamos integrar bastante esse sistema, para que em qualquer situação de acidente que ocorra, pelo menos nas rodovias federais, todas as instituições envolvidas recebam imediatamente os dados referentes a esses acidentes, para que possamos realmente traçar uma estratégia de Estado para reduzir mais ainda essa tragédia que temos nas rodovias federais.

Só para exemplificar, 1.100 mortes a menos... A gente fala muito em *boeing*... Como eu trabalho em rodovia federal, a gente gosta de trabalhar com ônibus; é um sinalizador para nós. Então, um ônibus em média recebe 45 passageiros. Isso significa que deixaram de morrer, este ano, 25 ônibus lotados de vítimas, de pessoas que deixaram de morrer nas rodovias federais. Para mim, que uma vez atendi um acidente de um ônibus com 42 mortos, isso é bastante significativo.

Obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Sr. Stenio Pires Benevides, que falou representando a Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais, com toda sua experiência, com dados e números que com certeza enriqueceram o nosso debate.

Chamamos agora o Sr. Jeferson Seidler, Coordenador-Geral de Fiscalização de Projetos Substituto do Ministério do Trabalho, Emprego e Previdência social.

O SR. JEFERSON SEIDLER - Muito obrigado.

Gostaria de agradecer novamente o convite e parabenizar pela iniciativa.

A gente percebe nessas discussões que muitas ações estão em andamento; ações importantes e relevantes que já têm conseguido algum grau de redução, porém percebemos que o problema ainda continua muito grave, o que nos leva a pensar na necessidade de a gente cada vez mais aprofundar o conhecimento desse tema para procurar atacar, de forma mais intensa, as raízes desses problemas.

Uma delas já foi extremamente tratada aqui, que é a questão da educação. Mas eu gostaria de pontuar dois aspectos: primeiro, repetir essa questão da opção histórica maciça pelo transporte rodoviário, que a gente acredita que tenha um papel muito importante no problema. E aproveitando ainda o gancho da questão do exame toxicológico, que já tem um encaminhamento muito interessante nessa reunião, pensar por que os indivíduos usam drogas ao fazer o transporte. No caso dos trabalhadores, a gente entende que isso está muito vinculado à jornada excessiva com descanso inadequado, e a essas longas distâncias com o afastamento da família, com o afastamento do convívio social rotineiro. É muito importante que passemos a adotar um enfoque mais intenso nas raízes dos problemas que estamos enfrentando.

Por último, queria aproveitar para apresentar a coordenadora do nosso grupo de inspeção e transporte, a colega Auditora Fiscal Renata Namekata, que tem conduzido os trabalhos no último ano. Trata-se de um trabalho que tem crescido no diagnóstico trabalhista do problema e também na identificação de novas metodologias de enfrentamento desse problema na seara trabalhista, não só nacionalmente mas também em vários Estados do País.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Sr. Jeferson Seidler, que falou em nome do Ministério do Trabalho, Emprego e Previdência social.

Professora Alessandra Sant'Anna Bianchi, que fala pelo Conselho Federal de Psicologia.

A SRª ALESSANDRA SANT'ANNA BIANCHI - Então, eu gostaria de mais uma vez agradecer o convite ao Conselho Federal de Psicologia e queria fechar a minha fala, então, retomando a importância de que nós utilizemos os conhecimentos científicos disponíveis de como se pode trabalhar a modificação de comportamento, que tipo de intervenções se pode fazer sobre isso. E além de investirmos em que se façam mais campanhas preventivas, que na gênese dessas campanhas já haja um planejamento de como serão avaliadas, e que a avaliação de fato seja feita, para que possamos aprender o que está funcionando bem na nossa cultura, e aquilo que não vale a pena voltar a repetir, para que vençamos o problema da palavra acidente, pela forma equivocada que ela traz sensações para as pessoas de que não é tão de risco, porque foi somente um acidente.

E, finalmente, lembrar que falamos muito nas montadoras, da importância de que os carros sejam avaliados, de que seja melhorada a segurança para quem está dentro do veículo, mas lembrar que hoje também as grandes montadoras na Europa já são convocadas a se preocupar com a segurança dos pedestres, para que os carros tenham sistemas de segurança para que em caso de atropelamento, o pedestre tenha uma chance maior de sobrevivência.

Então, que a gente também coloque isso na nossa pauta, para não só garantir a segurança de quem está dentro, até porque, no Brasil, nós temos uma proporção em que 30% dos mortos no trânsito são pedestres. Então, que comecemos também a cobrar isto das montadoras: segurança para o pedestre.

Era isso, então. Muito obrigada. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Essa foi a Profª Drª Alessandra Sant'anna Bianchi, que falou pelo Conselho Federal de Psicologia.

Eu coloquei aqui, pela sua sugestão, mudar a palavra acidente - para a gente ver qual é o objetivo, qual é a forma, o termo adequado que vamos usar - e interagir com as montadoras. Quando eu digo interagir com as montadoras é no duplo sentido: tanto de pedestre como também da qualidade dos veículos.

Agora vamos para a Drª Deborah Carvalho Malta, membro do Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde, do Ministério da Saúde.

Por favor, Drª Deborah Carvalho Malta.

A SRª DEBORAH CARVALHO MALTA - Muito obrigada, Senador Paim. Acho que essa audiência foi extremamente exitosa tanto pela presença dos Senadores quanto de todas as entidades aqui.

Gostaria de agradecer a oportunidade desse diálogo. Acho que travamos conversas e levantamos pontos muito importantes. Começamos aí, então, amanhã, com as nossas crianças no gramado e levantando exatamente o tema em memória às vítimas do trânsito, em memória às crianças que morrem no trânsito.

Nesta semana, Brasília se dedicará ao tema do trânsito, com a 2ª Conferência Global. Teremos mais de 120 países, mais de 50 ministros, autoridades discutindo o futuro, discutindo como podemos, então, superar esse grave problema global.

Aqui acho que foram levantados temas muito relevantes, desde o tema da ação intersetorial, enfim, trabalhar em conjunto é o grande desafio no trânsito; investir na educação. E sabemos, enfim, temos sólidas evidências de que é pela educação que colheremos frutos não só em médio e longo prazos, mas também em curto prazo.

Levantamos aqui projetos exitosos. Gostaria, então, de também agradecer a referência, Dr. Ricardo Froés, ao projeto Vida no Trânsito. Nós sabemos da importância da ação coordenada, integrada na gestão do trânsito para que possamos avançar. Rodovia e outros projetos foram aqui citados.

Temos também um grande desafio em relação à lei: o dos exames toxicológicos, muito bem colocado pela Abramet. O Ministério da Saúde também sempre se posicionou contrário. Não existem evidências da efetividade dessa medida, inclusive, o único país a adotar foi Filipinas, que cancelou pela impropriedade desse monitoramento, da longa janela de detecção. Então, Senador Paim, eu acho que existe aqui um apelo para que o Senado também possa arguir a efetividade dessa lei, o custo que isso trará e sem nenhum benefício claro que possa ser apontado.

Enfim, eu acho que nós temos uma grande expectativa em relação à declaração de Brasília. Gostaria, então, que o exemplo das crianças, hoje pela manhã, contagiasse a todos nós, a todos os brasileiros, a todos os países que serão representados aqui nessa semana, para que possamos acenar com objetivos importantes no sentido da mobilidade, no sentido da paz no trânsito, para que juntos os países possam traçar estratégias importantes, para que possamos ter luz no final do túnel.

Boa manhã para todos. Muito obrigada. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Dr^a Deborah Carvalho Malta, que falou pelo Departamento de Vigilância de Doença e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde, do Ministério da Saúde. Vamos aqui aos encaminhamentos propostos. Que - se assim as entidades entenderem, principalmente aqui, naturalmente, a Abramet, que foi a que provocou esse evento - apresentemos uma minuta de legislação para prevenção na sala de aula, ou seja, incluir no currículo escolar esse tema. O.k.?

Realizar campanhas de prevenção em acidentes de trânsito e avaliação das campanhas - complementou aqui a nossa psicóloga. O.k.? Colaborar nesse sentido; que o Senado colabore, esteja integrado nessas campanhas.

Terceiro: análise e revisão da Lei nº 13.103, de 2015, a fim de que se possa, de fato, reduzir o número de acidentes de trânsito... Bom, enfim, o que importa é o que está aqui abaixo agora: para adequação da lei e mudanças. É importante ouvir a opinião de especialistas no tema, a exemplo dos que hoje aqui participaram.

Pode ser esse o eixo?

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Lei nº 13.000, não é?

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Aqui está 13.103.

O SR. JUAREZ MONTEIRO MOLINARI - Isso, isso.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Lei nº 13.103, de 2015.

Apoiar a apresentação de sugestão de projeto de lei da Abramet - aqui repetiu.

Mudar a palavra acidente. Qual é o termo que vocês usam?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Por incidente. O.k.

E, por fim, interagir com as montadoras nos dois sentidos: a qualidade do veículo em relação ao acidente e, ao mesmo tempo, a situação dos pedestres.

Esse é o resumo.

Mediante esse resumo, nós encerramos nossa audiência pública.

Eu queria agradecer muito a todos que estiveram presentes e dizer que, ontem, quando eu lancei em Porto Alegre, no sábado, o livro *Palavras em Mar Revolto*, em que eu faço uma análise da situação, inúmeras pessoas me disseram que iriam assistir a essa audiência, porque acham importante combater a violência no trânsito.

Com essa lembrança de Porto Alegre, eu agradeço os mais de 1.500 livros que eu autografei. Quase que deu um acidente - aí é acidente mesmo - na mão. Eu agradeço muito aquelas filas longas que se apresentaram para receber o livro em Porto Alegre, ontem, na feira e, principalmente, claro, com o mérito dessa audiência pública, que - eu tenho certeza - correspondeu à expectativa de todos aqueles que me falaram que iriam assistir à audiência no dia de hoje.

Um abraço a todos vocês. Queria convidar a todos para um foto aqui na frente agora.

Está encerrada a nossa audiência pública. *(Palmas.)*

(Iniciada às 9 horas e 1 minuto, a reunião é encerrada às 11 horas e 57 minutos.)