



Instituto de Tecnologias para o Trânsito Seguro

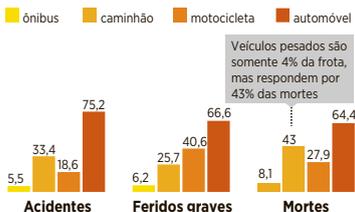
# POR UM TRÂNSITO LIVRE DE DROGAS

## EXAME TOXICOLÓGICO

42.500 pessoas morrem no trânsito por ano no Brasil

### Caminhões estão envolvidos em 43% das mortes em rodovias federais

Participação das modalidades de transporte nos acidentes com mortes e vítimas com lesões graves, em % \*



Veículos pesados são somente 4% da frota, mas respondem por 43% das mortes

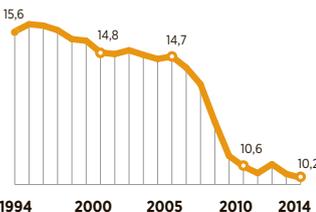
### Estados que não fazem o exame por conta de liminares



Fonte: Abratox, até 31.mai.2016

### Em 21 anos, EUA reduzem em 34,4% as mortes no trânsito\*\*

(Por 100 mil habitantes)



### Quem está obrigado a fazer o toxicológico

Motoristas com CNH das categorias C, D e E (basicamente motoristas de cargas pesadas: caminhões, ônibus e vans)

### Quanto custa

Cerca de R\$ 300, dependendo do laboratório

### O exame aponta que tipo de droga?

Cocaína, crack, anfetaminas, maconha, opiáceos

### Quem já adota o exame toxicológico no Brasil?

Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Abin, Departamento Penitenciário Nacional, Exército, Marinha, Aeronáutica, Justiça Federal, Ministério Público Federal, Shell, TAM, Azul, Embraer, Swissport, Passaredo, Carbocloro, Polícia Militar de 19 Estados, Polícia Civil de 12 Estados e Bombeiros de 13 Estados

## PROFISSÃO DE RISCO

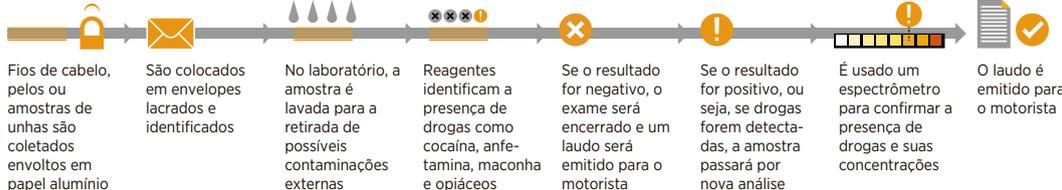
Motorista profissional é o que mais morre no trabalho

FUNÇÃO (em cada grupo de 100 mil)

Motorista de caminhão.....	31,4
Motorista de ônibus rodoviário.....	23,4
Eletricista de instalações.....	21,2
Mecânico de manutenção.....	13,9
Motociclista de documentos.....	11,7
Motorista de furgão.....	10,5
Vigilante.....	8,4
Motorista de ônibus urbano.....	8
Pedreiro.....	7,2
Servente de obras.....	6

Fonte: Ministério do Trabalho

### Como é feito o exame do cabelo



\*Acidentes podem incluir mais de um tipo de veículo

\*\*Exames começaram a ser exigidos em 1988, mas governo norte-americano só disponibiliza dados a partir de 1994

Fontes: Ipea, OMS, Lei 13.103/15, UNODC (sigla em inglês para Escritório das Nações Unidas para Drogas e Crime), NHTSA (sigla em inglês para Administração Nacional de Segurança de Tráfego em Rodovias, dos EUA) e Labet



**Nossos motoristas não se drogam por lazer. Dopam-se para dirigir horas a fio, como forma de praticar concorrência desleal com outros transportadores, com a própria vida e com a vida de terceiros que nada têm a ver com seu vício**

**Márcio Liberbaum**  
presidente do ITTS

## Dárcio Centoducato apresenta os números dos prejuízos causados por acidentes de trânsito

## Liminar em SP libera habilitações sem exame

‘É praticamente uma licença para matar’, diz coordenador do SOS Estradas; lei já vale na maior parte do país

Dárcio Centoducato apresenta os números dos prejuízos causados por acidentes de trânsito

Por meio de uma liminar judicial, o Estado de São Paulo, que reúne o maior número de motoristas de caminhões, ônibus, vans e carretas do país, ainda não adotou a lei que obriga o exame toxicológico.

Rodolfo Rizzotto, coordenador do SOS Estradas, calcula que, considerando-se a projeção mais baixa de incidência de uso de drogas entre os motoristas (10 a cada 100), ao menos 20 mil motoristas potenciais consumidores de drogas renovaram suas carteiras no Estado desde que a lei passou a valer, em março deste ano. “É praticamente uma licença para matar”, diz Rizzotto.

Além de São Paulo, 11 Detrans estaduais conseguiram barrar a nova lei por meio de liminares –em três deles (Bahia, Goiás e Sergipe), as decisões provisórias já foram revogadas.

“Em 99% dos casos, o argumento usado para o pedido de liminares foi o de número insuficiente de unidades de coleta”, diz Eliana Lourenço, procuradora do Rio de Janeiro e advogada da Abratox (entidade sem fins lucrativos que reúne laboratórios toxicológicos).

“Num primeiro momento, como é normal na adoção de qualquer política nova, a rede credenciada ainda era pequena. Hoje, já contamos com mais de 5.000 unidades de coleta em todos os Estados. Temos mostrado à Justiça que a rede é real. Com base nisso, os juízes têm derrubado as liminares”, afirma a advogada.

A rede de coleta para o exame

do cabelo já é maior do que a do Detran para fazer exames oftalmológico e psicotécnico obrigatórios para os motoristas do país. Há 5.200 unidades de coleta distribuídas em todo o país para atender a apenas 20% dos motoristas, enquanto os Detrans têm 3.700 postos para atender a totalidade de habilitados”, alerta Márcio Liberbaum. Isso quer dizer que há sete unidades de coleta para o exame do cabelo para cada posto dos Detrans.

O Detran do Paraná, assim como a maioria dos Detrans, não foi à Justiça contra o exame. O presidente do órgão, Marcos Traad, defende a medida. “Estamos cumprindo a lei por absoluta convicção de que temos uma

missão importante, que é retirar de circulação aqueles motoristas que se utilizam continuamente dessas substâncias que causam tanto transtorno, que são as responsáveis por milhares de mortes”, disse em vídeo exibido durante o evento realizado pelo Estúdio Folha e pelo ITTS.

O deputado federal Hugo Leal, presidente da Frente Parlamentar do Trânsito, destacou no evento duas pesquisas de opinião do Ibope. Uma, em 2014, antes da edição da lei, que registrou 95% de aprovação. Outra, em 2015, após a sanção da lei, indicou a aprovação de 96%.

“Quem está a favor dessa lei são as próprias famílias de caminhoneiros”, afirma o coordenador do SOS Estradas. Isso porque, diz ele, o motorista se vê obrigado a iniciar um tratamento para se livrar do vício.



Quem está a favor dessa lei são as próprias famílias dos caminhoneiros  
**Rodolfo Rizzotto**

## DEPOIMENTO

## ‘Sou um pai órfão de filho’

Fabrizio Diniz morreu aos 20 anos; motorista havia usado drogas

Nosso primogênito, Fabrício Diniz, morreu em 2003 aos 20 anos, vítima de uma tragédia de trânsito provocada por um motorista alcoolizado e que usou substâncias psicoativas.

Não é novidade para ninguém a enorme quantidade de mortos e feridos, além dos custos financeiros e sociais dos atendimentos a essas vítimas. Mas nem tudo está contabilizado nessas estatísticas, principalmente a dor de perder quem se ama.

Imagine que você acabou de perder um ente muito querido para a violência do trânsito. A partir de agora, eles simplesmente não estarão mais perto. Como será viver sem eles pelo resto da vida? A formatura que jamais ocorrerá, netos que nunca virão, os irmãos enlutados...

Também será um golpe poder vê-los apenas nos sonhos. Posso lhes garantir que esses sonhos são dramáticos e reais e

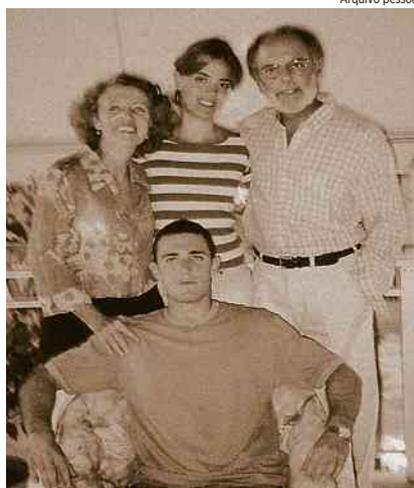
difficilmente chegam ao fim, pois a emoção intensa nos faz acordar. E você vai querer tentar voltar para o sonho, sem sucesso.

Passados muitos e muitos anos, ainda sentiremos enormemente esse vazio.

Então teremos compreendido que falar da violência do trânsito não é só discutir números.

Trechos do depoimento de Fernando Diniz, fundador da ONG Trânsito Amigo, durante evento para o lançamento do ITTS

Foto da família Diniz; o primogênito Fabrício (sentado) morreu em acidente no Rio em 2003



Arquivo pessoal