

Luta contra o tabagismo está longe de terminar

» GUSTAVO FAIBISCHEW PRADO

Médico Pneumologista, coordenador da Pneumologia do Hospital Alemão Oswaldo Cruz e da Comissão de Câncer da Sociedade Brasileira de Pneumologia e Tisiologia

Em maio de 2009, o estado de São Paulo deu um passo decisivo na proteção da população dos riscos relacionados ao uso e à exposição passiva ao tabaco com a promulgação da Lei Antifumo. Essa legislação pioneira, que proíbe o uso de cigarros e outros produtos fumígenos em ambientes fechados de uso coletivo, completa 15 anos em 2024 e, há 10 anos, inspirou a criação da Lei Nacional Antifumo, que substituiu a lei de 1996. Nestes 15 anos, a lei trouxe benefícios significativos tanto para fumantes quanto para não fumantes, além de influenciar políticas de saúde pública em todo o Brasil.

Desde antes da implementação da Lei Antifumo, mas também influenciada por ela e pela replicação desse modelo em outros estados, a prevalência do tabagismo tem diminuído de forma consistente no país. Segundo dados do Sistema de Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico (Vigitel), o consumo do tabaco entre adultos no Brasil caiu de 14,3% em 2009 para 9,3% em 2023.

O declínio na proporção de fumantes não é o único benefício observado. Estudos demonstram que a lei também protege a saúde dos não fumantes, ao reduzir a exposição ao fumo passivo. Uma pesquisa realizada pelo Instituto do Coração (Incor) do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP demonstrou redução de 12% nas mortes por infarto na cidade de São Paulo nos meses subsequentes ao início da vigência da lei. Isso reflete os impactos positivos imediatos da redução do fumo em ambientes fechados sobre a saúde cardiovascular da população. Entre 2009 e 2023, a porcentagem de adultos expostos passivamente ao tabaco no ambiente de trabalho foi reduzida de 12% para 7,3%.

Mas se em 2009 a batalha era contra o cigarro, atualmente os desafios são mais complexos. Temos agora o uso crescente dos dispositivos eletrônicos para fumar — os vapes, especialmente desenvolvidos para atrair adolescentes à experimentação e dependência da nicotina. Eles são promovidos como alternativas mais seguras aos cigarros tradicionais, mesmo já se sabendo que estão relacionados aos mesmos riscos de desenvolvimento de doenças cardiovasculares, respiratórias e metabólicas que os cigarros de tabaco queimado. Se nos adultos o uso diário ou ocasional desses cigarros eletrônicos oscila por volta dos 2,3%, no estrato mais jovem da população esse número quase triplica. Entre jovens de 18 a 24 anos, 6,6% usam cigarros eletrônicos diariamente, e entre adolescentes em idade escolar das diversas regiões do Brasil de 13 a 17 anos, de 10% a 24% afirmam já terem pelo menos experimentado os e-cigs.

Nesse cenário mais contemporâneo de redução do consumo de cigarros, o lobby da indústria do tabaco busca manter e ampliar seu mercado por meio da liberação da fabricação e comercialização dos cigarros eletrônicos e cigarros aquecidos no Brasil. Sob a cortina de fumaça de que regulamentando teríamos maior controle, iniciativas como o Projeto de Lei 5.008/2023 avançam sobre a atribuição constitucional da Anvisa e dispõem-se a tratar



da produção, importação, exportação, comercialização, controle, fiscalização e, claro, da propaganda dos cigarros eletrônicos no Brasil.

Sabendo que os dispositivos eletrônicos para fumar provocam dependência, adoecimento e óbitos da mesma forma que cigarros convencionais e que, assim sendo, custariam aos cofres públicos em gastos diretos com saúde ao menos o triplo do que arrecadariam em impostos (sem contar custos indiretos de perda de produtividade e contribuição, além de custos previdenciários por afastamento e aposentadoria precoce), fica a pergunta, talvez puramente retórica: a quem mais, além dos fabricantes, interessa uma lei como essa?

Para proteger esse público-alvo da indústria do cigarro eletrônico, neste ano o tema da Organização Mundial da Saúde (OMS) para o Dia Mundial Sem Tabaco é Jovens entram em cena e falam. A organização quer instigar adolescentes a exigir dos poderes públicos a proteção contra as táticas predatórias do marketing da indústria do tabaco. A estimativa é de que 37 milhões de jovens entre 13 e 15

anos consomem tabaco, e a nova porta de entrada para o fumo nesse público é o cigarro eletrônico.

A Lei Antifumo de São Paulo e a Lei Nacional são exemplos de sucesso na luta contra o tabagismo, com impactos positivos claros na saúde da população. No entanto, a batalha está longe de terminar. Com o surgimento de novos produtos e estratégias da indústria do tabaco, é essencial continuar vigilante e adaptar as políticas de controle do tabagismo às novas realidades.

A resolução nº 855/2024 da Anvisa, que reitera a norma vigente de 2009 mantendo a proibição à comercialização, importação e propaganda dos dispositivos eletrônicos para fumar, é uma resposta do órgão federal, “que tem por finalidade institucional promover a proteção da saúde da população” (artigo 6º do parágrafo único da Lei nº 9.782, de 26/01/1999), reafirma o compromisso do Brasil em enfrentar a pandemia do tabagismo e dos cigarros eletrônicos e reforça o protagonismo do nosso país no combate à maior causa evitável de adoecimento e mortes no mundo.

Os desafios das mudanças do clima

» GUTEMBERG GOMES
Secretário de Estado do Meio Ambiente e Proteção Animal do Distrito Federal (Sema-DF)

A preocupação com as mudanças climáticas transcende fronteiras, e, recentemente, a Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Proteção Animal do Distrito Federal (Sema-DF) expressou sua solidariedade com a população do Rio Grande do Sul diante de uma tragédia que ressalta a urgência de enfrentar esse desafio global.

Os impactos das mudanças climáticas são evidentes em todo o Brasil. O aumento da temperatura média, as mudanças nos padrões de chuva e a ocorrência mais frequente de eventos climáticos extremos impactam em diversos setores, desde a agricultura até a saúde pública.

A Sema, desde sua criação, tem sido uma peça fundamental na proteção do meio ambiente no DF. Com suas competências ampliadas — agora também incluindo a proteção animal —, a secretaria desempenha um papel crucial na promoção do desenvolvimento sustentável e na elaboração de políticas públicas para enfrentar os desafios das mudanças climáticas.

O Governo do Distrito Federal (GDF) tem implementado diversas iniciativas como parte de sua estratégia de enfrentamento às mudanças do clima, incluindo programas de gestão de resíduos sólidos, arborização urbana, incentivos para energias renováveis e educação ambiental. Medidas de adaptação e mitigação, como investimento em infraestrutura verde, uso sustentável da água e promoção de energias renováveis, são essenciais para garantir a resiliência da capital federal diante das transformações climáticas.

O Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos (PGRS) visa a redução, a reutilização e a reciclagem de resíduos sólidos, contribuindo para a diminuição das emissões de gases de efeito estufa. O Programa de Arborização Urbana incentiva o plantio de árvores nativas do Cerrado nas áreas urbanas e unidades de conservação, ajudando a mitigar o calor e capturar carbono.

Já os Incentivos para Energias Renováveis são um estímulo ao uso de energias limpas, como solar, por meio de políticas e subsídios. O Programa de Educação Ambiental, por sua vez, tem ações educativas para a conscientização da população sobre a importância da preservação ambiental e redução do consumo. E o Monitoramento Ambiental, o uso de tecnologias para monitorar a qualidade do ar, da água e do solo, permitindo ações mais eficazes de proteção ambiental.

Há também o Plano Carbono Neutro (Plano ABC+), que é o plano de agricultura de baixo carbono do DF, com o objetivo de alcançar um saldo zero de emissões em 2050. Ele almeja o equilíbrio entre as emissões e o sequestro de carbono emitido pela capital do país. O Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) determina o uso e a ocupação territorial para os próximos 10 anos, considerando aspectos urbanísticos, de infraestrutura e meio ambiente por meio da interação entre órgãos governamentais, população e organizações da sociedade civil.

O Zoneamento Ecológico-Econômico é um instrumento estratégico de planejamento e gestão territorial, cujas diretrizes e critérios devem orientar as políticas públicas distritais voltadas ao desenvolvimento socioeconômico sustentável e à melhoria da qualidade de vida da população do DF. Coordenado pela Secretaria de Agricultura do Distrito Federal, o Plano de Desenvolvimento Rural Sustentável deve construir e debater estratégias de união de esforços para o planejamento do setor agropecuário do DF para os próximos 20 anos, estabelecendo o desenvolvimento sustentável da agropecuária e condições estruturantes para um planejamento de atividades a longo prazo.

Com relação às medidas de adaptação e mitigação, destacam-se investimento em infraestrutura verde (a criação e preservação de áreas verdes urbanas ajudam a reduzir o efeito de ilhas de calor e a promover a biodiversidade); o uso sustentável da água (campanhas de conscientização, tecnologias de reúso e captação de água são essenciais para enfrentar a crise hídrica); e investimentos em energias renováveis (a energia solar pode reduzir a dependência de fontes fósseis e contribuir para a redução das emissões de gases de efeito estufa).

As mudanças climáticas representam um desafio urgente que requer políticas públicas e ações coordenadas em níveis local, nacional e global. No Distrito Federal, a implementação de medidas de mitigação e adaptação é essencial para garantir a resiliência da capital federal e do país diante das transformações climáticas.

Tarifa zero: política social ou modismo?

» FRANCISCO CHRISTOVAM

Diretor-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo e da Associação Nacional de Transportes Públicos

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) produziu um relatório técnico, intitulado *Tarifa zero nas cidades do Brasil*, disponibilizando dados, informações e análises referentes à adoção dessa medida no transporte público das cidades brasileiras, um movimento que se iniciou na década de 1990 e que foi adotado na cidade de Conchas, no interior do estado de São Paulo, em 1992. Atualmente, existem 124 cidades brasileiras operando suas frotas de ônibus sem o pagamento de tarifas, sendo que 106 cidades (85%) praticam a tarifa zero de forma plena — ou seja, em todos os dias da semana e em todas as linhas de ônibus do município.

Vale ressaltar que 89 cidades (72% do total) adotaram essa política nos últimos quatro anos, depois do período da pandemia, e que, na maior parte dos casos, são municípios pequenos, com população total inferior a 50 mil habitantes (63%), que conseguem um espaço orçamentário para financiar a totalidade da prestação do serviço de transporte coletivo. As três maiores cidades que adotaram a tarifa zero são Caucaia, no Ceará, com uma população de cerca de 350 mil habitantes, desde setembro de 2021; Luziânia, em Goiás, com 208 mil habitantes, desde novembro de 2023; e Maricá, no Rio de Janeiro, com uma população de

197 mil habitantes, que começou a prática da tarifa zero em 2014, mas ampliou a medida para toda a cidade somente em 2021.

A tarifa zero gera uma situação totalmente nova para os deslocamentos urbanos, principalmente no que se refere às mudanças de hábitos da população, com reflexos no aumento da demanda, bem como na necessidade de acréscimo no número de veículos alocados à operação. Há, ainda, a inevitável elevação dos custos operacionais na prestação dos serviços de transporte e a necessidade de maior aporte de recursos por parte do poder público local — na maioria dos casos, provenientes do orçamento municipal. Aliás, esse é o modelo de financiamento utilizado por quase todas as cidades que adotaram a tarifa zero.

Em algumas cidades em que o transporte público por ônibus é subsidiado de maneira integral, foram criados fundos municipais para garantir as condições financeiras para o custeio e para os investimentos em controle, operação, fiscalização e planejamento dos programas de tarifa zero. Esses fundos têm como fonte de receita dotações orçamentárias, recursos do município e repasses estaduais ou federais, além de arrecadações provenientes de estacionamentos rotativos, multas de trânsito, exploração de espaços publicitários, entre outras atividades.

Na maioria das cidades que adotou a tarifa zero, os recursos necessários comprometem, no máximo, 3% do orçamento anual do município. Em cidades com população superior a 1 milhão de habitantes e com uma frota de centenas de ônibus, o comprometimento do orçamento público pode chegar a 5% ou mais. Já na cidade de São Paulo, com uma população de cerca de 12,5 milhões de habitantes e uma frota operacional de quase 12 mil veículos, de 15 a 20% do orçamento municipal poderão ser comprometidos, sem receitas extraordinárias ou com origem em novas fontes de custeio.

A adoção da tarifa zero é uma política pública, inclusiva e de caráter social, que promove a organização do espaço urbano e a racionalização do uso do sistema viário, principalmente pelo aumento do uso do transporte coletivo. Mas a tarifa zero não garante a prestação de um serviço de qualidade à população. Quando o aumento da oferta de lugares não acompanha o inevitável crescimento da demanda, verifica-se uma superlotação dos veículos e uma perda significativa do nível do serviço.

Em um ano eleitoral, quando alguns candidatos ao cargo de prefeito não medem esforços para promover o que, depois, não poderá ser cumprido, certamente a tarifa zero não deve ser vista como uma solução para os problemas de transportes das cidades ou proposta por puro modismo.