

Por que o consumo de drogas na juventude preocupa o trânsito?



» ANTONIO MEIRA JÚNIOR
Presidente da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet)

Recente pesquisa do Instituto de Inteligência em Pesquisa e Consultoria Estratégica (Ipec) revelou que a grande maioria dos brasileiros (90%) apoia a exigência de exame toxicológico periódico não só para motoristas profissionais de caminhões, ônibus e vans, mas também para outras categorias, como taxistas e motoristas de aplicativo. O levantamento também apontou que 83% da população é favorável à obrigatoriedade do exame para quem busca a primeira habilitação. Esses dados reforçam a crescente preocupação da sociedade com a segurança viária e o impacto do uso de substâncias psicoativas no trânsito, especialmente entre os mais jovens.

Isso porque a juventude é um período de descobertas, desenvolvimento e escolhas que moldam o futuro. No entanto, algumas decisões tomadas nessa fase podem trazer graves consequências para o bem-estar físico, mental e social dos jovens. Entre essas escolhas, o uso de drogas se destaca como um enorme risco, capaz de comprometer não apenas o futuro individual, mas também o da sociedade como um todo.

Durante a adolescência, os processos cognitivos e comportamentais estão em formação, o que torna os jovens mais suscetíveis aos efeitos das substâncias psicoativas. O uso de drogas nesse período pode prejudicar áreas do cérebro responsáveis pela tomada de decisões, pelo controle de impulsos e pela percepção de riscos — funções essenciais para a segurança, especialmente no trânsito.

São muitas as evidências que reforçam a necessidade de uma conscientização contínua sobre os perigos das drogas. Embora muitos adolescentes ainda não estejam habilitados para dirigir, as consequências do uso de substâncias psicoativas durante essa fase crítica podem reverberar ao longo da vida. O consumo precoce de drogas pode moldar padrões que se manifestarão em comportamentos de risco no futuro, inclusive ao volante.

Substâncias como cocaína, maconha, ecstasy, entre outras comumente consumidas por jovens, comprometem gravemente a coordenação motora, o tempo de reação e a capacidade de julgamento. Sob o efeito dessas drogas, um adolescente não coloca apenas a própria vida em perigo, mas também a de terceiros, ao assumir o controle de um veículo. Os impactos nas funções cognitivas são profundos, afetando memória, capacidade de atenção e julgamento, o que agrava ainda mais os riscos envolvidos.

A cannabis, por exemplo, prejudica a coordenação, a atenção dividida e o tempo de reação, elementos cruciais para uma condução segura. Já as anfetaminas, ao estimularem o sistema nervoso, criam uma falsa sensação de autoconfiança, levando a comportamentos de alto risco, como ultrapassagens imprudentes e desrespeito aos limites de velocidade. A cocaína, frequentemente associada à direção agressiva e a manobras de alto risco, agrava ainda mais o perigo. Opiáceos e alucinógenos também comprometem a capacidade de resposta a estímulos externos, tornando a direção perigosa e aumentando a probabilidade de sinistros de trânsito graves.

De acordo com o *Relatório Mundial sobre Drogas 2022*, do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (Unodc), cerca de 284 milhões de pessoas entre 15 e 64 anos usaram drogas em 2020 — um aumento de 26% em relação à década anterior. No Brasil, o Sistema Único de

Saúde (SUS) registrou mais de 400 mil atendimentos em 2021 relacionados a transtornos decorrentes do uso de drogas e álcool, com predominância de jovens adultos, entre 25 e 29 anos, do sexo masculino.

Entre adolescentes, o cenário é igualmente preocupante. Entre 2017 e 2022, o SUS contabilizou 29.991 internações de jovens por uso abusivo de substâncias psicoativas. A maioria dos casos ocorreu em caráter de urgência, com a intoxicação aguda como principal causa. Esses dados evidenciam o impacto profundo que o consumo precoce de drogas tem sobre a juventude e sobre o sistema de saúde, refletindo uma situação alarmante.

O Brasil enfrenta uma realidade preocupante no trânsito, onde muitos sinistros envolvem motoristas jovens sob o efeito de drogas. O vínculo entre o consumo de substâncias psicoativas e acidentes fatais é evidente e demanda ações mais rigorosas. Políticas públicas robustas, fiscalização intensiva e restrições severas para motoristas que fazem uso de drogas são passos necessários para minimizar esses números. Além disso, é fundamental investir em programas de conscientização e educação, especialmente direcionados às novas gerações.

Como médico do tráfego, não posso deixar de alertar para a urgência de transformarmos esse panorama. É imprescindível que enfrentemos essa realidade de forma integrada, com a união de esforços entre saúde, educação, segurança pública e legislação. Medidas como campanhas educativas, fiscalização eficiente e leis mais rigorosas que desestimulem o uso de drogas por jovens, especialmente no trânsito, são passos fundamentais.

A implementação de estratégias preventivas robustas tem o potencial de salvar vidas. Esse é o caminho para um futuro mais seguro e saudável, em que as escolhas responsáveis substituam os riscos que ameaçam o presente e o amanhã de nossa juventude.

Brasil e Chile: desafios para a integração de infraestrutura



» PEDRO SILVA BARROS
Pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)

Neste 22 de abril, comemora-se 189 anos das relações bilaterais entre o Brasil e o Chile. Embora não tenham fronteiras terrestres compartilhadas, os dois países cultivam histórica amizade e são fundamentais tanto para a estabilidade política regional como para a integração econômica da América do Sul, especialmente em infraestrutura.

Atualmente, convergem na defesa da democracia, dos direitos humanos e no combate aos extremismos. Agências importantes, mas insuficientes em um cenário de polarização multinível.

Na última década, a América do Sul vivencia um quadro de fragmentação política e desintegração econômica concomitantes, que se retroalimentam e transbordam tanto para aprofundar divisões internas como para diminuir a interdependência econômica. Panorama desastroso que torna a região vulnerável diante das tensões e incertezas globais e potenciais ingerências extrarregionais.

A região levou 180 anos de vida independente para realizar sua primeira reunião de presidentes. O principal fruto do encontro realizado em Brasília em 2000 foi a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e seus eixos de integração física, depois incorporada ao Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan) da União de Nações Sul-Americanas (Unasul), que funcionou relativamente bem entre 2009 e 2017.

Embedadados pelas disputas internas, prevaleceu o entendimento de que a Unasul seria ideológica e que a integração prescindiria de burocracia e orçamento. Em 2019, os presidentes Piñera e Bolsonaro criaram o Fórum Prosul, iniciativa leve e flexível composta apenas com governos de direita e centro-direita. Um ano depois, no início da pandemia, a inação do Prosul indicava o fracasso de se tentar construir a integração apenas com afinidades partidárias.

O único projeto de integração regional em infraestrutura que envolve mais do que dois países e permaneceu ativo durante o período de fragmentação foi o Corredor Rodoviário Bioceânico entre o Mato Grosso do Sul e os portos do norte do Chile, incluindo o chaco paraguaio e as províncias argentinas de Salta e Jujuy. Seu grupo de trabalho (GT) foi instituído pelos quatro presidentes em dezembro de 2015, quando afirmaram que os eixos de integração e desenvolvimento do Cosiplan, especialmente os corredores bioceânicos, se constituem em ferramentas centrais e indispensáveis.

Nesses quase 10 anos, o GT do Corredor sobreviveu a mudanças de governo e orientação política nos quatro países. Mais do que a atratividade dos mercados da Ásia-Pacífico para o noroeste argentino, Paraguai e Centro-Oeste brasileiro, a resiliência do projeto foi garantida pelo envolvimento direto dos atores subnacionais, tanto privados como os governos do estado de Mato Grosso do Sul, departamentos do ocidente paraguaio, províncias do noroeste argentino e regiões do norte do Chile.

Inicialmente prevista para ser inaugurada em 2022, a ponte entre Porto Murtinho (MS) e Carmelo Peralta, no Paraguai, principal obra do Corredor, está 70% concluída. Mas as obras de acesso do lado brasileiro só devem ser entregues em 2027.

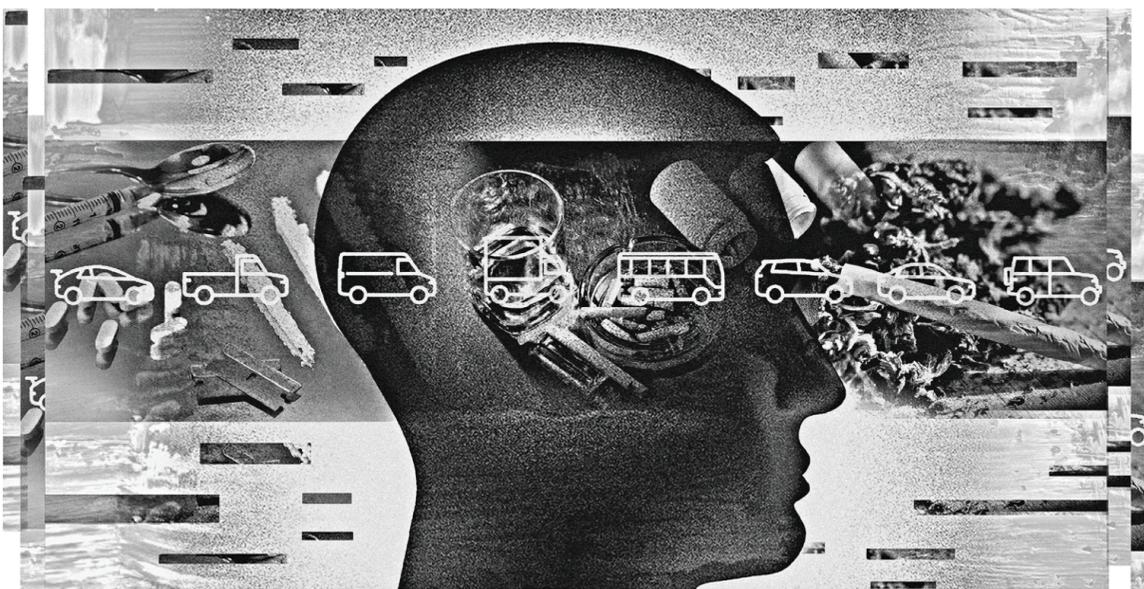
Isoladamente, a conclusão da obra não garante o incremento do comércio bilateral. Associados à conexão rodoviária, é necessária a articulação com outros modais de transporte e gestão logística. Hoje, mais de 40% do comércio bilateral é realizado por vias internas, mas ainda há ineficiências que dificultam que produtos chilenos alcancem a África por meio de portos brasileiros ou que o Brasil utilize os portos chilenos como plataformas facilitadoras para terceiros mercados da Ásia-Pacífico.

A superação de barreiras regulatórias e normativas e a facilitação dos trâmites aduaneiros não dependem apenas dos dois países. Programas exclusivamente nacionais têm efeitos limitados. Em décadas passadas, o Brasil construiu em conjunto com países vizinhos dois projetos disruptivos de infraestrutura. A usina hidroelétrica de Itaipu e o gasoduto Bolívia-Brasil podem servir de inspiração para a integração bioceânica conforme corredores de desenvolvimento, incluindo outros modais, energia e comunicações.

Disruptivo para a interdependência entre Brasil e Chile seria o estabelecimento de uma rede interoceânica de infraestrutura e logística, com harmonização regional normativa e aduaneira que considere os diferentes corredores de desenvolvimento como complementares e não concorrentes. Essa é a forma de garantir escala para conexões diretas entre o Pacífico sul-americano e os principais portos do leste asiático, competitividade para nossos produtos diversificados com mais agregação de valor e desenvolvimento associado com todos os nossos vizinhos.

O Texto para Discussão 3028 do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), publicado semana passada também em espanhol, sistematiza a história e os desafios das relações bilaterais entre o Brasil e o Chile, destacando sua vocação regional e propondo, entre outras iniciativas, a construção de conexão dutoviária e entre os dois países.

No passado, ônibus e caminhões lideravam nossas relações comerciais com o Chile. Hoje, em consonância com a primarização das exportações sul-americanas, o petróleo bruto transportado por navios é o principal item das exportações brasileiras ao Chile, que vende principalmente cobre ao Brasil. No futuro próximo, espera-se que biocombustíveis sejam transportados em dutos através dos Andes e que haja integração produtiva com agregação de valor regional tanto utilizando insumos brasileiros processados no Chile dirigidos ao Pacífico como bens intermediários chilenos transformados no Brasil que alcancem mercados do Atlântico.



Não queremos um cemitério de minas abandonadas



» LARISSA RODRIGUES
Diretora de Pesquisa do Instituto Escolhas

Hoje, há um grande debate sobre o fornecimento dos chamados minerais críticos e estratégicos, que tem ganhado espaço e peso dentro dos governos e fóruns políticos, empresariais e acadêmicos mundo afora. Essa discussão está diretamente ligada ao movimento de transição energética para combater a emergência climática, cujos projetos demandariam mais e mais esses minerais, que, por isso, viraram a bola da vez. Mas o que esse debate significa concretamente?

Os minerais críticos e estratégicos nada mais são do que uma grande lista de minerais, definida formalmente ou não pelos países. Eles são ou críticos para os projetos de eletrificação e energia renovável, como o lítio utilizado na fabricação de baterias; ou estratégicos por questões de competitividade e mercado, por exemplo, o minério de ferro, principal produto mineral do Brasil. Em geral, essa é uma lista que engloba todos os principais minerais. Ou seja, quase tudo é considerado crítico ou estratégico.

Aqui no Brasil, essa lista foi dada pela Resolução 2/2021 do Ministério de Minas e Energia,

ancorada no Decreto 10.657/2021, que instituiu a Política de Apoio ao Licenciamento Ambiental de Projetos de Investimentos para a Produção de Minerais Estratégicos (Pró-Minerais Estratégicos). Foi também criado um comitê para definir os projetos prioritários que receberiam apoio para o licenciamento ambiental — situação temerária que pode criar ingerência política sobre os processos, que têm critérios técnicos para as análises e decisões.

De todo modo, visto que está posto o debate sobre a expansão do setor e o aumento no número de projetos, precisamos ter estruturados e sendo cumpridos os requisitos mínimos em relação aos cuidados ambientais e sociais. Mas essa ainda não é a realidade.

Um ponto concreto, que precisa de atenção, é a recuperação das áreas degradadas pela mineração. Ou seja, cuidar da qualidade do solo e das águas, restaurar as áreas desmatadas, garantir a estabilidade dos terrenos, entre outros. Apesar de ser uma obrigação legal, trazida, inclusive, pela Constituição Federal (Art. 225 § 2º), a recuperação nem sempre ocorre. E, quando não é feita pelo seu responsável, que é o titular do direito minerário, o ônus fica com a sociedade.

Dados da Agência Nacional de Mineração (ANM) mostram que 3.943 minas — ou 11% do total — podem estar abandonadas e, portanto, sem recuperação. A maior parte está em Minas Gerais (22%), Rio Grande do Sul (12%) e São Paulo (11%). Além disso, mesmo nas minas em atividade, não sabemos quais estão cumprindo

os planos de recuperação e fechamento de minas, pois faltam monitoramento, fiscalização e informações.

Como se isso não bastasse, há ainda as situações de extração ilegal, pois nessas áreas, obviamente, os mineradores ilegais não fazem nenhum tipo de recuperação ambiental. Dados do Mappiomas indicam que a extração ilegal já abriu 25.359 hectares em terras indígenas e 8.021 hectares em unidades de conservação onde a atividade mineral não é permitida.

Esse problema não é novo no setor de mineração, muito pelo contrário, já é um velho conhecido. Mas ainda recebe pouca atenção, apesar de ser concreto e grave. Um dos instrumentos ainda necessários é a obrigatoriedade de apresentação de garantias financeiras pelos empreendedores, como seguros e cartas bancárias. A ANM está trabalhando em uma proposta regulatória nesse sentido, o que é muito positivo, e esperamos que seja rapidamente implementada. Também é importante garantir a recuperação das áreas ao longo do projeto, e não apenas ao final; intensificar o monitoramento e a fiscalização; e dar transparência às informações — assim, podemos cobrar de quem não faz e destacar os empreendimentos que cumprem com suas obrigações.

Fato é que, em um contexto de transição energética, em que se vislumbram novos projetos de minerais críticos e estratégicos, a discussão sobre a recuperação das áreas degradadas não pode ficar de fora.