

## O trânsito exige soluções sustentáveis

Em 2007, com pouco mais de meio século de atividade no Brasil, a indústria automobilística registrou 2,5 milhões de carros vendidos. Contraposto aos sucessivos recordes de congestionamentos nas grandes cidades brasileiras, esse resultado expõe as fragilidades de um modelo de desenvolvimento e urbanização que privilegia o transporte motorizado individual, prejudica a mobilidade e até a produtividade das pessoas -segundo pesquisa do Citigroup, com 26 milhões de automóveis, o Brasil perde 5% em produtividade ao ano por causa do trânsito. O carro, no entanto, não é o único vilão. A solução para o problema da mobilidade passa pela criação de alternativas ao uso do transporte individual.

"Como as opções alternativas ao transporte individual são pouco eficientes, seja pela falta de conforto, segurança ou rapidez, as pessoas continuam optando pelos automóveis, motocicletas ou mesmo táxis ainda que permaneçam presas no trânsito", afirma Shona Grant, diretora da área de desenvolvimento do World Business Council for Sustainable Development (WBCSD).

Muitas das respostas para o problema do trânsito nas grandes cidades estão na falta ou ineficiência de investimentos em transporte público. Desde a década de 60, a cidade de São Paulo já teve oito planos para tratar da questão, porém nenhum deles foi implementado na sua totalidade. As obras do metrô, por sua vez, seguiram muito lentamente. Foram construídos, em média, 1,5 km por ano. Dos 400 km previstos para serem construídos em 20 anos, foram feitos apenas 60 km.

"A não mobilidade é o caminho natural das metrópoles que optaram por sistemas de transporte sem planejamento ou por políticas que privilegiam o transporte motorizado individual e não investem em redes estruturadoras de transporte público", afirma Manoel da Silva Ferreira Filho, presidente da Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Metrô (AESMESP).

### Em busca de alternativas

Segundo Silva, esse modelo de desenvolvimento e urbanização transformou as metrópoles em "ilhas de ineficiência". Para se ter uma idéia, um passageiro de automóvel consome sete vezes mais energia que um de ônibus e 25 vezes mais do que um passageiro de metrô, de acordo com dados da AEMESP.

Ainda assim, o carro passou a ser a opção preferencial dos usuários. Em 1978, 25% dos deslocamentos em São Paulo eram feitos com automóveis, enquanto hoje esse índice chega a 50% das movimentações da cidade.

Apesar de reconhecerem o problema do trânsito, que segundo pesquisa do Datafolha é considerado ruim ou péssimo por 87% dos paulistanos, parcela significativa da população ainda resiste a qualquer restrição no uso do automóvel: 44% não concordam com a ampliação do rodízio para dois dias por semana e 74% refutam a proposta do pedágio urbano.

A idéia de tarifar a circulação de automóveis no centro é inspirada em Londres que adotou a medida em 2003 e conseguiu reduzir o tráfego em 16% e as emissões de CO2 em quase 20%. Em contrapartida, o número de ônibus no horário aumentou 25% e o tempo de viagem foi reduzido em cerca de 20%. Além disso, o volume de passageiros nos ônibus aumentou 14%.

Para Shona, restringir o uso do carro não resolve o problema. "Em cidades como São Paulo, as opções de transporte público já estão operando na sua capacidade limite e por isso não teriam condições de absorver as pessoas que deixassem de usar o automóvel", constata.

De acordo com Peter Ludvig Alouche, consultor em transportes, a tecnologia é uma das ferramentas para equacionar o problema do trânsito, desde que escolhida e implementada com competência. "Ao definir um sistema de transporte deve-se levar em consideração que tipo de cidade se quer no futuro. Por isso, a análise para a escolha de uma determinada tecnologia não pode ser meramente econômica. Precisa levar em conta, por exemplo, a

segurança e a comprovação técnica, além introduzir melhorias na qualidade do serviço", afirma.

## **Mobilização social**

Silva concorda que a discussão de soluções para o problema do trânsito não se reduz a elementos técnicos. Para ele, pesam muito a falta de continuidade dos projetos e a integração entre os diferentes níveis de governo, problemas que apenas serão superados com a participação ativa da sociedade civil. Silva cita como exemplo a experiência dos moradores da Freguesia do Ó. Em 2003, eles se organizaram no Fórum de Debates e Luta Pró Metrô Freguesia/Brasilândia que iniciou a articulação junto a lideranças políticas para trazer o metrô para a Freguesia que não estava contemplada em nenhum dos planos de extensão das linhas.

A idéia inicial do grupo era reivindicar uma extensão da linha 1 do metrô para o bairro. O então secretário estadual dos transportes, Jurandir Fernandes, descartou a idéia, mas logo apresentou um projeto da Linha 6 (Freguesia do Ó São Joaquim). 'm março último, os moradores foram surpreendidos com o anúncio pelo prefeito de São Paulo Gilberto Kassab do início das obras em 2010.

Com 9,5 quilômetros, o novo trecho beneficiará cerca de 500 mil passageiros por dia. "Essa é uma conquista da sociedade que se organizou para discutir o que é bom não só para um, mas para todos em termos de solução para o problema do sistema de transportes em São Paulo. Ganha a região Norte, a Sul e o centro. Ganha a cidade e conseqüentemente o País com a implementação de um modelo que proporciona qualidade e eficiência em termos de deslocamento", afirma Silva.

Para o arquiteto Luiz Antonio Cortez Ferreira a consciência tem que avançar muito em termos de mobilização social. "Estabelecer um estado que dê pleno conforto a todos já não basta. É preciso garantir que as próximas gerações tenham condições de continuar usufruindo desse pleno conforto. O legislador ou ocupante do cargo executivo responde às demandas da sociedade que precisam ser mais sofisticadas", ressalta.

## **Mudanças comportamentais**

As empresas, por sua vez, acompanham as tendências do mercado de modo que as escolhas individuais podem influenciar no desenvolvimento de alternativas de transporte mais eficientes com vistas à mobilidade sustentável.

Segundo Shona, as companhias já estão procurando se adaptar a essa nova realidade. "Muito da questão da mobilidade está relacionada às escolhas individuais. As corporações já começam a adaptar seus processos e oferecer alternativas mais eficientes diante do crescimento de uma classe de consumidores cada vez mais exigente. O sucesso de vendas do Prius, veículo híbrido da Toyota, é um exemplo", ressalta.

A crise de mobilidade já começa a ser considerada pelas indústrias automobilísticas. Estudo da consultoria da Ernst & Young, feito com base na opinião de 70 empresários e analistas, revela que a pressão de consumidores pode inviabilizar o modelo de negócios atual das companhias automobilísticas. Assim como aconteceu com o cigarro, o carro pode passar de ícone a objeto de repúdio. Por outro lado, o risco representa também uma oportunidade para as empresas que avançarem na área de tecnologias limpas.

Essa movimentação já é percebida em grandes companhias como a Ford. A empresa mantém desde 2007, o projeto megacidades, cujo objetivo é oferecer soluções de mobilidade sustentável nos países em desenvolvimento capazes de reverter tendências que estão mudando a realidade dos transportes e dos negócios ao redor do mundo (veja box). A montadora divide esse desafio com outras instituições parceiras como o WBSD, a National Science Foundation e o Centro de Pesquisa e Soluções Avançadas para a sociedade da Universidade de Michigan.

Para Alouche, experiências como essa são positivas, mas não interferem no modelo de negócio que continua sendo insustentável. "Não sei se a indústria automobilística está interessada na melhoria do transporte público. Seria sábio se pensasse assim, mas o que vemos é justamente o contrário. Na Índia, estão produzindo carros por US\$ 2.500. A tendência é que esse modelo venda muito, ganhando espaço em outros países como Brasil e China. Imagine o impacto disso. Não vai ter mais lugar para tanto carro. As cidades, as pessoas e o meio ambiente não vão suportar esse crescimento por muitos anos", ressalta.

Obras de infra-estrutura de transporte exigem intervenções complexas na cidade que foram constituídas sem planejamento, o que demanda muitos investimentos. Segundo o consultor em transportes, a iniciativa privada pode e deve atuar em parceria com o Estado para prover soluções mais eficientes de transporte. "As Parcerias Público Privadas (PPPs) abriram um campo de atuação conjunta para empresas e governos e são cada vez mais comuns. Nelas, o governo assume a infra-estrutura e a operação fica por conta da iniciativa privada. Assim, divide-se as responsabilidades", explica.

Alouche, contudo, não vê espaço para sistemas de transporte conduzidos unicamente pela iniciativa privada. "O sistema de transporte, por definição, não dá lucro. Como a infra-estrutura de transporte é uma questão social, o governo e a sociedade têm que participar. Eles devem exigir qualidade, confiabilidade, segurança e conforto, características essenciais para o bom funcionamento de um sistema de transporte público. As empresas podem atender essas demandas porque possuem recursos, conhecimento técnico e de mercado", completa.

Para Cortez, a solução dos problemas relativos ao transporte urbano não é só uma questão de investimentos. "Exige também uma mudança na nossa maneira de viver. Pensar na sustentabilidade, pensar nas gerações futuras, que não sejam simplesmente meus filhos e netos, significa tomar agora decisões que podem ser prejudiciais. A decisão mais fácil e a mais prática, certamente, não é a que pensa na geração futura", ressalta.

Veja mais no site: [www.ideiasocioambiental.com.br](http://www.ideiasocioambiental.com.br)

---

Leia Mais:

### **Breves reflexões sobre um objeto de desejo e a (in)sustentabilidade**

*Ricardo Voltolini*

A considerar uma recente pesquisa da Ernst & Young, o clube dos produtos tidos como socioambientalmente incorretos, que já tem o cigarro, as bebidas alcoólicas e os armamentos, pode estar ganhando um novo e inusitado sócio. Trata-se do automóvel. Isso mesmo: o velho e bom carro, objeto de desejo de nove entre dez homens e um dos bens de consumo mais aspirados no Brasil e no mundo. A consultoria ouviu 70 analistas com o objetivo de avaliar os riscos estratégicos para os negócios em 12 setores da economia. Com o aquecimento global, o trânsito caótico dos centros urbanos e a crescente preocupação ambiental, a indústria automobilística já prevê lidar, nos próximos anos, com uma forte onda de rejeição e patrulhamento ideológico aos seus produtos.

Na Europa, ganha força o movimento pela adoção de bicicletas, pelo maior uso de transporte coletivo e pela substituição das tecnologias baseadas na matriz energética do combustível fóssil por formas mais limpas de energia. São dois os temas em jogo: um de natureza ecológica (a contenção da escalada das mudanças climáticas) e outro ligado ao âmbito cidadania no mundo urbano contemporâneo - o legítimo direito de ir e vir no espaço público, a uma mobilidade sustentável que não obrigue cidadãos a desperdiçarem horas de sua vida em engarrafamentos ou filas de ônibus e metrô.

Este é, seguramente, um dos grandes próximos dilemas de quem vive nas metrópoles. E a sua solução exigirá um rearranjo de forças e interesses individuais, baseado no pacto intersetorial entre governos mais reguladores e fiscalizadores, empresas dispostas a repensar modelos de

negócios, organizações da sociedade civil mais engajadas e indivíduos interessados em rever padrões de consumo perdulários. Difícil, mas não impossível.

Para as companhias que baseiam sua ação no conceito de sustentabilidade, esse quadro de crise iminente pode representar uma grande oportunidade. A Ford, por exemplo, já está trabalhando com alguns governos no sentido de ajudar a construir soluções de transporte público. Outras deverão seguir o mesmo caminho, senão por convicção em um mundo melhor pela conveniência de sobreviver e se perenizar.

Aos que acham exagerado o prognóstico do caos da mobilidade urbana há cinco anos, muita gente também achava o aquecimento global um delírio de abraçadores de árvores - fica a recomendação de um teste empírico: andar de carro, em São Paulo, às 18 horas de uma sexta-feira chuvosa. Andar é força de expressão.

### **Corrupção em alta**

Em outro estudo, a Ernst & Young constatou o aumento da corrupção no mundo dos negócios, mesmo com a criação, nos últimos cinco anos, de leis mais rígidas. Depois de entrevistar quase 1200 líderes de grandes corporações em 33 países, das quais 58 na América latina (26 no Brasil), a empresa concluiu que um em cada quatro executivos alega ter enfrentado problemas recentes com a corrupção.

A crença geral é que leis anti-fraude, como o Foreign Corrupt Practices Act (FCPA), ajudaram. Mas não o suficiente. Exemplo disso é a expansão do trabalho do comitê anticorrupção da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que compreende 36 nações, o Brasil inclusive. Entre 2005 e 2007, o número de casos em análise saltou de 51 para 270. De qualquer modo, se aumentaram os casos, isso se deve a uma benéfica exposição pública do problema. Corruptos, assim como os morcegos, odeiam a luz.

Segundo a pesquisa, 18% das companhias afirmaram ter perdido negócios por se recusarem a pagar propinas a representantes de governos. Os setores mais suscetíveis são os de mineração, serviços públicos e seguros. As corporações brasileiras parecem mais preocupadas com o assunto do que a média mundial: 63% delas, contra 36% das internacionais, consideram os riscos relativos à fraude e à corrupção, na hora de adquirir uma nova empresa. É porque sabem onde, e com que intensidade, apertam os calos na nossa arraigada cultura do "por debaixo dos panos".

### **Banco Real e a experiência wiki**

Corrupção lembra, por raciocínio oposto, transparência. E transparência remete aos relatórios socioambientais. No artigo da semana passada, esta coluna ressaltou a intenção da Natura, apresentada em Conferência do Global Reporting Initiative (GRI), em Amsterdã (Holanda), de criar um portal de comunicação de ações sustentáveis, no formato wiki, aberto à colaboração de funcionários, clientes, fornecedores e acionistas.

O Banco Real acaba de lançar o seu. Com o nome de Experiência Real ([www.experienciareal.com.br](http://www.experienciareal.com.br)), o site apresenta, na forma de linha do tempo, os projetos e iniciativas do banco, com os quais o internauta pode interagir, acionando a opção "adicionar conteúdo" para inserir uma mensagem de texto, um arquivo de vídeo ou de áudio. Um dos objetivos declarados do portal é, internamente, estimular a melhoria das relações com as partes interessadas, criando proximidade efetiva; e externamente comunicar melhor o modelo de gestão sustentável adotado pelo banco, inspirando que mais empresas sigam a mesma trilha.

Nesses tempos de interdependência, exemplos de comunicação online e colaborativa, pelo que têm de inovador na forma e corajoso na decisão de expor a organização à opinião do outro, sem subterfúgios, devem ser vistos como instrumentos de promoção do conceito da transparência. Resta acompanhar como eles vão evoluir.

**Fonte: Gazeta Mercantil, São Paulo, 20 maio 2008, Responsabilidade Social, p. A14.**