

Estradas preocupantes

No Espírito Santo, os acidentes de trânsito nas rodovias federais implicaram dispêndio de R\$ 348 milhões em 2004

Entre todas as rodovias federais, apenas seis concentram 52% dos acidentes. Uma delas, a BR 101, atravessa todo o território do Espírito Santo e contabiliza 17,8% do total. Juntas, formaram o palco de 112.457 acidentes em 2004, com mais de 66 mil feridos e 6 mil mortos.

São números estarrecedores. Nada diferentes de balanço de guerra. Foram constatados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). A maior valia que podem ter essas informações é orientar intervenções do poder público. E também para alertar as comunidades e empresas que utilizam o transporte rodoviário sobre a necessidade de um esforço conjunto, visando a reduzir a violência nas BRs.

A pesquisa do Ipea também considerou o custo financeiro, muito elevado, dos acidentes. No Espírito Santo, esse tipo de ocorrência nas

EDITORIAL

rodovias federais implicou dispêndio de R\$ 348 milhões em 2004. Nas estaduais, o desembolso foi de R\$ 109,3 milhões. São valores calculados com base nos preços de serviços de saúde (ambulância, hospital, exames, medicamentos, fisioterapia etc.), perda de produção (interrupção de trabalho), danos aos patrimônios público (postes, instalações em praças, muretas em pontes, etc.) e privado. Calcula-se que no país inteiro esse somatório de despesas ultrapasse a R\$ 10 bilhões por ano, a preços de hoje.

Estatísticas dos organismos públicos, federal, estaduais e municipais de trânsito apontam múltiplos determinantes de acidentes. As falhas humanas sugerem que a fiscalização e a educação dos condutores de veículos, muito mais do que dos pe-

destres, ainda estão muito distantes dos níveis desejados. Tudo o que foi feito até agora é pouco. É preciso que se multipliquem investimentos e ações programáticas entre o poder público e a sociedade visando a diminuir a violência no trânsito.

No caso específico das estradas, as condições técnicas de rodagem e as más condições de conservação constituem motivos de muita preocupação. Leitões estreitos, com desníveis e irregularidades no piso; asfalto corroído e esburacado; falta de acostamento; sinalização precária (mal colocada ou encoberta por mato) ou inexistente, são fatores de indução a desastres. Colocam em risco vidas e bens materiais.

As pistas de rolagem não são boas na maior parte do país. Aliás, são péssimas em trechos de grande importância para a circulação de riquezas econômicas. Constituem entraves ao desenvolvimento. Estudos

de instituições do setor de transporte apontam aumento de até 76% no custo do transporte de carga em função da precariedade das estradas. O cálculo considera basicamente a ampliação do tempo de viagem e danos aos veículos.

Em janeiro último, o governo federal empreendeu a operação chamada tapa-buraco, abrangendo 26,4 mil quilômetros de rodovias, ao custo de R\$ 440 milhões. O ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, admitiu que o material utilizado nas obras duraria, em média, um ano. Portanto, o problema, que não deveria ter chegado à situação de emergência, teve solução apenas adiada.

Tapa-buraco não é política de gestão. Há que se combater a mentalidade de só olhar para estrada sob a ótica do remendo. O país precisa de amplo programa de modernização de leitos rodoviários. Que faça parte da agenda do próximo governo.

A operação tapa-buraco nas estradas federais apenas adiou a solução de um problema que não deveria ter se tornado crônico