

Análise

O trânsito e a produtividade





Foto: Henrique Neto

As dificuldades e o caos que caracterizam o trânsito de Luanda são sobejamente conhecidos e afectam milhões de residentes da capital, pois de acordo com as Nações Unidas, Luanda encontra-se entre os cinco maiores aglomerados populacionais de África com cerca de 5 milhões de habitantes. Assim, não é de estranhar que este seja um tema preocupante, principalmente porque afecta as empresas e a economia do país. De facto, se considerarmos que diariamente existirão cerca de 400 mil automobilistas a circular na cidade, os quais gastam uma média de 4,5 horas no trânsito, estamos a falar de 400 milhões de horas desperdiçadas ou perto de 15% do valor inscrito no Orçamento Geral do Estado de 2012.

Luis Lacerda - Especialista de Desenvolvimento Organizacional
luis.lacerda2@gmail.com

Comecemos com um exemplo:

Félix Maciel, 45 anos, casado, licenciado em Economia, pela Universidade Agostinho Neto, funcionário público há mais de vinte anos (Chefe de Departamento numa Direcção Nacional de um Ministério), com residência no Lar do Patriota. Local de trabalho: Mutamba, Luanda. Filomena Maciel, esposa, 38 anos, enfermeira há mais de 10 anos, trabalha numa Clínica, perto do Posto de Identificação da Samba. As duas filhas do casal, Karina e Ângela, um colégio privado, próximo do local de trabalho da mãe. Numa distância aproximada de 22 Km (da residência ao local de trabalho do Sr. Félix), via Estrada da Samba, o tempo médio de viagem seria de 30 minutos (num domingo, ao princípio da manhã). Mas num dia normal da família Maciel, ou seja, sem chuva, sem quaisquer acidentes, e numa viatura recente, com ar condicionado, como é o seu dia? Se a família se levantar às 4h da manhã e sair de casa às 5h, a esposa e as filhas chegam aos seus destinos perto das 5h30, e o Sr. Félix chega ao seu local de trabalho perto das 6h. Depois de já ter estacionado a sua viatura, passou 1h sentado na viatura, desde que saiu de casa (aproveitando ainda para dormir na sua viatura, pois a porta do Ministério só abre às 7h30). Caso a família se atrase, e saia de casa apenas às 7h, todos chegaram atrasados, e o Sr. Félix, chegou ao seu trabalho



Henrique Neto

”

Se considerarmos que diariamente cada um dos 400 000 automobilistas passa em média 4,5 horas no trânsito (ida para o trabalho e regresso a casa), e que trabalha em média 240 dias por ano, significa que são desperdiçadas anualmente mais de 400 milhões de horas!

perto das 10h (depois de ter passado mais de 3h sentado). Ao final do dia, na hipótese de o Sr. Félix sair perto das 17h, apanha a esposa e as filhas perto das 18h30 e a família está em casa por volta das 19h30. Passou assim cerca de 2h30 sentado na viatura.

Os efeitos no ritmo de vida desta família

Como o tempo livre à noite, durante a semana é pouco, o Sr. Félix acaba por não ter muito tempo para dar atenção à sua própria família, e muito menos tempo ainda para socializar e encontrar outros familiares e amigos ou dedicar-se a outras actividades extra-profissionais. Quanto às filhas Karina e Ângela, estas veem o rendimento afectado. Como o dia começa muito cedo, têm revelado cansaço e sonolência ao longo do dia. Além disso, têm tido dificuldade em se concentrarem e estarem com atenção nas aulas. Acresce que

ao chegarem a casa, muitas das vezes estão demasiado cansadas para fazerem os trabalhos que ainda trouxeram da escola, com a necessária frescura, ou ainda para estudar.

A D. Filomena, que desempenha uma profissão de grande exigência pessoal, acusa igualmente o cansaço originado pelo ritmo da semana. Como a juntar ao ritmo diário, ainda tem de preparar os lanches das filhas e cuidar de todas as lides domésticas, nunca consegue deitar-se antes da meia-noite, dormindo em média pouco mais de 4h por noite, na semana.

Isso reflecte-se no cansaço e entorpecimento que sente nalguns períodos do dia, tendo como consequência, um trabalho mais lento, diminuição da atenção e algumas falhas cometidas nos tratamentos que faz. Similarmente, o Sr. Félix vê o seu ritmo normal de

trabalho diário afectado pelo excessivo número de horas que passa no trânsito, e pelo stress provocado pela atenção redobrada que a condução em Luanda requer. De facto, tem, muitas vezes, maior dificuldade em se concentrar no que está a fazer, e tem consciência que o rendimento do seu trabalho em geral não é o melhor. Isso agrava-se quando acontecem acidentes no caminho ou quando chove em Luanda. Estes dias então são verdadeiramente caóticos...

Alguns números do Sr. Félix no trânsito...

No cenário apresentado, o Sr. Félix passou 4,5h/dia sentado na viatura, 5 dias/semana. Isso perfaz 22,5h/semana e cerca de 100h/mês. Se tiver um mês de férias por ano, terá despendido cerca de 1 100h/ano, sentado no trânsito...

Porém, se o tempo médio de viagem entre a sua residência e o local de trabalho for de 30 minutos, em vez das 4,5h/dia, o Sr. Félix passaria apenas 1h/dia sentado no trânsito. Isso corresponderia apenas a 5h/semana, cerca de 22h/mês (ou 250h/ano).

Como o horário semanal da Função Pública são 37h (163h/mês), significa dizer que actualmente o Sr. Félix passa por ano, sentado no trânsito, o equivalente a 7 semanas de trabalho, que seriam reduzidas para apenas 1,5 semanas, no cenário desejado.

Neste caso, a perda de produtividade do Sr. Félix, por não estar disponível para trabalhar (devido ao tempo de viagem que passou sentado na sua viatura entre a sua casa e o local de trabalho), foi de 5,5

semanas de trabalho, ou de 850h por ano.

O trânsito e a produtividade

Produtividade deve ser entendida, como uma relação (ou índice) entre os meios (recursos) que entram num sistema organizacional, ao longo de um determinado período de tempo, e as saídas geradas por esses meios (recursos) no mesmo período de tempo.

Deste modo, empresas, organizações e até Estados, podem monitorizar a produtividade, e assim saber quão bem os recursos estão a ser utilizados para converter as entradas em saídas, na produção de bens ou serviços. Gestores e responsáveis de decisão, preocupados com o desempenho das organizações ou empresas que dirigem, na sua eficiência e na sua eficácia, podem, pela escolha adequada dos índices de produtividade, ter indicações seguras, dos resultados das medidas e opções que são tomadas em cada momento.

Existe uma grande variedade de factores que podem afectar a produtividade, tanto positiva como negativamente. Se alguns destes factores são fortemente controláveis pela empresa ou organização, outros existem que só são parcialmente controláveis pela mesma. No acesso às grandes cidades (por terra, mar e ar) e a toda a sorte de actividades e serviços que aí se desenvolvem, de carácter público e privado, existe um factor determinante, incontornável, diário e permanente a considerar: o trânsito. É deste factor,

”

Se multiplicarmos o nº de horas anuais desperdiçadas pelo preço/hora considerado, isto conduz-nos a uma perda anual de produtividade de cerca de 6 500 milhões de dólares, ou seja, seis mil milhões e meio de dólares ou ainda mais de 14% do Orçamento Geral do Estado de 2012!

parcialmente controlável, e da forma como ele afecta a vida e a produtividade de muitos milhares de pessoas (e da economia em geral), que falaremos a seguir.

Congestionamento de trânsito e perdas de produtividade

Embora não exista uma definição única, amplamente consensual de congestionamento do trânsito, este pode ser visto como uma condição que ocorre em redes rodoviárias, quando a sua utilização aumenta, e é caracterizada por velocidades mais baixas (ou mesmo paragens), tempos de viagem muito mais longos e aumento significativo do número de veículos em circulação. As razões que originam congestionamento de trânsito são múltiplas. Listamos a seguir alguma dessas razões: direcção e rapidez de crescimento da cidade; inadequado planeamento urbano e organização da

rede viária; desajustada oferta de estacionamento; desapropriada rede pública de transportes; inadequada gestão de tráfego; estado geral de construção e conservação das estradas; nível de acessibilidade a áreas urbanas e suburbanas densamente povoadas; tipologia das estradas (existência ou não de corredores dedicados à circulação de transportes públicos, número de faixas de rodagem, níveis de sinalização vertical e horizontal, política de viadutos, faixas de circulação para peões e bicicletas, etc.); tipologia do parque automóvel e seu estado (transportes colectivos urbanos, táxis, motorizadas, veículos de passageiros, veículos de mercadorias, etc.); gestão e quantidade de obras em curso na via pública; número de acidentes na via pública e sua gravidade; estacionamento na via pública (e sua duração) de veículos de mercadorias; grau de

”

Actualmente, o Sr. Félix passa por ano, sentado no trânsito, o equivalente a 7 semanas de trabalho, que seriam reduzidas para apenas 1,5 semanas, no cenário desejado.

crescimento e dimensão do parque automóvel (número de viaturas circulantes ou na via pública); nível de civismo dos condutores e seu comportamento na estrada; tipologia da venda ambulante na beirada das estradas, sentido dos fluxos migratórios populacionais (das províncias para a cidade), etc.. Estas e outras razões têm efeitos e consequências várias. A nível da produtividade, resultam em quebras que levam a:

a. Perda de produtividade em resultado do menor número de horas trabalhadas (chegada tardia ao local de trabalho) e aumento do absentismo, (especialmente em dias de chuva), conduzindo a menores resultados obtidos, que também se traduzem numa redução dos ganhos e lucros das organizações e empresas;
b. Perda de produtividade por atrasos na pontualidade de compromissos profissionais previamente agendados (ou então, por menor número de horas trabalhadas ou saída mais cedo do local de trabalho

para compensar o muito tempo passado no trânsito);

c. Perda de produtividade pela maior probabilidade de ocorrência de acidentes, e consequente aumento de mortes, feridos graves e feridos ligeiros, originando, por sua vez, perda de trabalhadores (em caso de morte) ou absentismo (consequência da recuperação de trabalhadores acidentados), ou redução temporária (ou permanente) da capacidade de trabalho, nos acidentados ligeiros;

d. Perda de produtividade nos gastos de circulação das viaturas, pelo desperdício extraordinariamente elevado de combustível, devido ao pára-arranca permanente, acelerações e travagens frequentes;

e. Perda de produtividade pelo desgaste prematuro dos veículos, como resultado da marcha lenta no trânsito, acelerações e travagens frequentes, levando a reparações mais frequentes e substituições prematuras (que originam por sua vez, um acréscimo indirecto de absentismo).





Foto: Henrique Neto

”

No cenário apresentado, o Sr. Félix passou 4,5h/dia sentado na viatura, 5 dias/semana. Isso perfaz 22,5h/semana e cerca de 100h/mês. Se tiver um mês de férias por ano, terá despendido cerca de 1.100h/ano, sentado no trânsito.

As perdas económicas do trânsito

De acordo com números das Nações Unidas, Luanda estava em 2010, entre os cinco maiores aglomerados populacionais de África: Cairo, Egipto (11,0 milhões de habitantes), Lagos, Nigéria (10,6 milhões), Kinshasa, RDC (8,7 milhões); Luanda, Angola (4,8 milhões), Alexandria, Egipto (4,4 milhões). Com base noutras realidades similares africanas, estimámos, por defeito, em 500 000, o número de veículos que entram diariamente na cidade de Luanda (com excepção das motorizadas). Deste universo, estimámos em 80%, o número de veículos que são utilizados por particulares (400 000), constituindo os restantes 20%, todas as outras categorias de transporte de pessoas e de mercadorias (100 000). Se considerarmos que diariamente cada um dos 400 000 automobilistas passa em média 4,5 horas no trânsito (ida para o trabalho e regresso a casa), e que trabalha em média 240 dias por ano, significa que são desperdiçadas anualmente

mais de 400 milhões de horas! Tomando como referência o Sr. Félix Maciel e um salário mensal de 220 000 Kz), isso dá-nos um salário anual (com os subsídios incluídos) de mais de 3 000 000 Kz, ou seja, cerca de 30.000 dólares norte-americanos. Feitas as contas, isso conduz-nos a um preço médio de 15 dólares/hora de trabalho.

Se multiplicarmos o nº de horas anuais desperdiçadas pelo preço/hora considerado, isto conduz-nos a uma perda anual de produtividade de cerca de 6 500 milhões de dólares, ou seja, seis mil milhões e meio de dólares ou ainda mais de 14% do Orçamento Geral do Estado de 2012!

Com esta conclusão, válida apenas para um factor - número de horas perdidas no trânsito - queremos chamar a atenção para o impacto negativo, extraordinariamente elevado que tem, no biorritmo de vida da cidade de Luanda e da sua produtividade, o factor trânsito.

Assim, é necessário mudar de paradigma na abordagem que é feita do trânsito na cidade de Luanda:

- É incontornável uma efectiva cooperação e coordenação de esforços, energias e recursos para que (mesmo modestamente) alguns resultados, traduzidos em melhoria, sejam visíveis.
- Antes de mais “Pensar a 360°” e ter o “Grande quadro”!
- Para que acções implementadas, produzam efectivamente resultados têm que ser consistentes e sustentáveis permanentemente para que não constituam casos de avanços (e mais tarde de recuos...).
- Várias projecções internacionais indicam que Luanda poderá crescer, já em 2025, até aos 8 milhões de habitantes. Para que um Plano de Acção concertado seja concebido para conter, e depois reverter, a situação actual do congestionamento do trânsito, é necessária a consciencialização da dimensão dos números e dos elevadíssimos custos de perdas de produtividade económica e de saúde pública associadas. &