

O trânsito no bolso

Folha de S. Paulo

Marcos Cintra – 27/12/2013

A ineficácia das políticas públicas adotadas no setor de mobilidade em São Paulo ao longo dos últimos anos, frente a uma demanda crescente por transporte coletivo e por vias de circulação, gerou uma situação caótica na fluidez do sistema viário que impõe crescentes custos econômicos aos paulistanos.

Desde 2008, produzo estimativas das perdas econômicas causadas pelo tempo que as pessoas ficam paradas no trânsito e pela reduzida velocidade de circulação nas vias da cidade nos horários de pico.

Há cinco anos, o custo foi da ordem de R\$ 33,5 bilhões. Em 2012, usando os mesmos critérios, o valor estimado foi de R\$ 40,1 bilhões, ou cerca de 8% do valor anual do PIB paulistano.

Pressionado por essa crítica situação, o governo municipal passou a implantar faixas de ônibus visando aumentar a velocidade de circulação dos coletivos. De acordo com os órgãos responsáveis, as vias segregadas permitiram que os ônibus aumentassem a velocidade média de 13 km/h para 20 km/h, um acréscimo significativo de 50%.

Na tentativa de estimar o efeito das faixas exclusivas sobre os custos do tráfego, surgiram sérios problemas relacionados à quase total ausência (ou sonegação) de informações detalhadas envolvendo itens como extensão dos congestionamentos e velocidade média do trânsito após a implementação das vias segregadas.

A dificuldade na obtenção de dados oficiais atualizados a partir de 2013 é evidente aberração em uma cidade do porte de São Paulo. Tal atitude por parte das autoridades municipais faz suspeitar que as avaliações acerca das medidas possam não ser tão positivas quanto faz crer a propaganda oficial.

A ausência de informações tornou necessária a utilização de dados que vêm sendo esparsa e pontualmente divulgados em órgãos de imprensa. Evidentemente, trata-se de uma aproximação, mas que se impôs frente à criticável política de comunicação do governo municipal.

Em linhas gerais, a política adotada pela Prefeitura de São Paulo para enfrentar o caos da mobilidade na cidade permitiu que cerca de 15% das pessoas passassem a circular de modo mais rápido nas faixas segregadas de ônibus. Por outro lado, os outros 85% das pessoas em transporte individual ou em transporte coletivo fora das faixas segregadas tiveram piora na velocidade de locomoção.

Cumprir dizer que a piora da situação de circulação para a maioria das pessoas que precisa se locomover pela cidade é um fato, não uma hipótese. Todos vivenciam essa situação em seu dia a dia. Uma realidade que prejudica inclusive os usuários de ônibus que não circulam por vias exclusivas, uma vez que a redução da velocidade e o aumento dos congestionamentos implicam em maior tempo gasto no trajeto dos coletivos.

A conclusão é que o custo do congestionamento na cidade estimado em 2012 em R\$ 40 bilhões por ano aumentou para R\$ 42 bilhões. Ou seja, ao beneficiar 15% dos paulistanos nos horários de pico, essa política prejudicou os demais 85%, do que resultou um custo maior de R\$ 2 bilhões para o conjunto dos paulistanos.

Cabe apontar que o real aumento dos gastos gerados pelos congestionamentos é maior que o estimado, pois a projeção considera que o custo de oportunidade –ou seja, daquilo que se deixa de produzir enquanto se está parado no trânsito– é igual para todos os cidadãos.

Diferentes categorias de trabalhadores, embora percam tempo no trânsito igualmente, geram –ou deixam de gerar– valores diferentes em suas atividades, de modo que as perdas são maiores do que as possíveis de serem calculadas por ora.

Só se pode concluir que a adoção de faixas exclusivas de ônibus tem trazido mais prejuízos do que benefícios para a cidade.

MARCOS CINTRA, 68, doutor em economia pela Universidade Harvard (Estados Unidos) e professor titular de economia na FGV (Fundação Getúlio Vargas), é subsecretário de Ciência e Tecnologia do Estado de São Paulo