

O custo do trânsito nas ruas de São Paulo

Gazeta Mercantil

Marcos Cintra – 05/12/2007

O caos no trânsito de São Paulo, o município com a maior participação no PIB brasileiro, tem profundas implicações econômicas para o País. É cada vez mais freqüente o registro de congestionamentos que ultrapassam os 200 quilômetros. Basta uma barreira policial, um ou dois veículos quebrados ou algum acidente nas principais vias de circulação e a cidade entra em colapso. A probabilidade de uma combinação desses fatores é crescente na medida em que a frota paulistana cresce de modo acelerado.

A velocidade do avanço do número de veículos na cidade de São Paulo impressiona. Entre 1990 e 2006 a frota saltou de 3,4 milhões para 5,6 milhões de unidades, ou seja, enquanto a população cresceu 1,3 milhão de pessoas, a quantidade de novos automóveis, ônibus e caminhões aumentou em 2,2 milhões. Nesse período o índice de motorização (população / frota) na capital paulista passou de 2,8 para 1,9.

Na primeira metade dos anos 90 a frota na cidade de São Paulo cresceu de forma tão rápida que a prefeitura passou a restringir a circulação de automóveis. Entre 1990 e 1995 o número de veículos rodando pelos 16 mil quilômetros de vias paulistanas cresceu mais de 1,1 milhão de unidades e a média de congestionamento durante o rush da tarde ultrapassou a marca dos 120 quilômetros, o que levou à criação do rodízio.

Ao longo dos mais de 10 anos de rodízio em São Paulo a frota seguiu aumentando por conta da expansão da indústria automobilística e do crescimento da renda dos consumidores. Mesmo crescendo numa velocidade menor em relação ao período anterior ao rodízio o maior número de carros em circulação, somado à carência de investimentos em infra-estrutura viária e transporte coletivo, foram fatores determinantes para o aumento contínuo dos congestionamentos. Entre 1997 e 2007 a extensão média deles saltou de 65 para 85 quilômetros no período da manhã e de 108 para 120 quilômetros durante à tarde/noite.

Estimar o significado monetário dos congestionamentos produziria números impressionantes, que certamente agravam o “custo Brasil” e reduzem a competitividade das economias paulistana e brasileira. Produzir e viver em São Paulo torna-se cada vez mais caro.

O desgaste dos veículos causados pelos congestionamentos, a poluição que geram e o aumento do consumo de combustíveis já são aspectos negativos de peso em qualquer análise econômica. Contudo isso seria minimizado quando comparado ao valor econômico das horas de trabalho desperdiçadas e à perda de qualidade de vida das pessoas, causada pelo esgotamento físico e danos psicológicos do trânsito parado.

Os congestionamentos em São Paulo atingem em média 85 quilômetros entre 8 horas e 11 horas da manhã e 120 quilômetros durante o período das 17 horas às 20 horas. Considerando que essa situação ocorre em vias duplas (quatro pistas) temos cerca de 615 mil carros parados. Caso sejam ocupados em média por duas pessoas, são cerca de 3,7 milhões de trabalhadores ociosos por hora. Se nesse período eles pudessem produzir, a um custo estimado de 3 salários mínimos, a estimativa de perda diária é superior a R\$ 105 milhões, ou mais de R\$ 27 bilhões no ano. É possível equacionar o caos diário que ocorre no trânsito paulistano?

Transportes coletivos, com ênfase em investimentos em metrô, são constantemente lembrados como a solução futura. Porém, isso exige um grande volume de recursos e não dá para esperar até que eles surjam e o problema comece a ser equacionado. O custo internacional do quilômetro do metrô estaria entre R\$ 90 milhões e R\$ 180 milhões.

Essa posição passiva significa que não haverá solução para o trânsito paulistano até o país se tornar rico, e ter recursos para resolver o problema, ou atrair investimentos externos. Mas isso certamente não ocorrerá com as condições de circulação na cidade, uma vez que elas geram deseconomias externas e restringem a capacidade

de crescimento da renda, do emprego e dos recursos para investimento.

O atual caos no trânsito deriva do modelo de circulação implantado em São Paulo. É possível empreender ações paliativas que reduzam os congestionamentos até que os investimentos em transporte coletivos sejam aumentados e equacione o problema.

O sistema viário de São Paulo é arterial, herança dos planos urbanos do passado e do conluio entre empreiteiros e administradores públicos. A saída é revascularizar a estrutura viária paulistana, pois as artérias entupiram.

Proporcionar maior fluidez ao trânsito paulistano através da revascularização, favoreceria o ambiente de negócios na principal economia do País. Isso reduziria custo para as empresas e proporcionaria maior tempo para o lazer. A cidade de São Paulo ficaria mais atraente para o setor produtivo e como local de moradia.

* Professor titular e vice-presidente da Fundação Getulio Vargas. Próximo artigo do autor em 9 de janeiro de 2008