

# O custo econômico do congestionamento

**Folha de S. Paulo**

*Marcos Cintra – 14/04/2008*

AO LER este artigo, muitos leitores o farão antes, após ou, quem sabe, até mesmo durante os gigantescos congestionamentos de São Paulo. Esse problema atinge diretamente, todos os dias, milhões de pessoas que precisam se deslocar pelo município. O trânsito paulistano se tornou uma calamidade que vai muito além do estresse diário que causa no cidadão. As horas perdidas todos os dias nos engarrafamentos, que com frequência ultrapassam 200 km, implicam custos bilionários que estão sendo objeto de um estudo voltado para mensurar sua grandeza.

No período entre fevereiro de 2003 e fevereiro de 2008, a quantidade de automóveis em São Paulo aumentou 768.931 unidades; 12.815 novos carros todo mês ou 427 por dia. Quando se considera no mesmo intervalo de tempo a frota total (carros, motocicletas, caminhões, utilitários e outros), observa-se um crescimento de 1.213.935 veículos, equivalente a 20.232 por mês ou 674 a mais por dia na frota paulistana, que cresceu em média mais de 5% ao ano.

Mas a infra-estrutura viária não foi capaz de atender essa expansão.

O modelo viário do município vem há décadas privilegiando grandes obras, de custo elevado, que hoje apenas transferem pontos de congestionamentos para alguns metros adiante. São Paulo precisa de uma nova concepção viária, que invista na revascularização do trânsito.

Um exemplo disso seria a construção de pontes sobre os rios Pinheiros e Tietê. Se os quase R\$ 3 bilhões espalhafatosamente gastos nos túneis Ayrton Senna, Jânio Quadros, Rebouças, Faria Lima e na ponte estaiada do Real Parque tivessem sido utilizados para construir 80 pequenas pontes com três vias em cada sentido, como existem em profusão na Europa, a cidade teria menos congestionamentos. Outro exemplo seria a remoção de obstáculos para o uso mais intenso das vias paralelas às grandes artérias, sempre entupidas, criando um sistema reticular de ruas na cidade, permitindo assim a desconcentração do fluxo de veículos.

A lógica que tem prevalecido nos últimos anos é a das grandes obras, caras e ineficientes. A cidade está prestes a parar de vez por conta da combinação da precariedade dos sistemas viário e de transporte coletivo com o aumento acelerado da quantidade de carros.

O custo que essa situação impõe é espantoso. Eles podem ser classificados em dois tipos: o tempo ocioso das pessoas no trânsito e os gastos pecuniários impostos à sociedade.

O primeiro tipo é um conceito chamado em economês de “custo de oportunidade”. Considerando apenas os períodos críticos dos congestionamentos pela manhã e tarde/ noite e o custo da hora de trabalho em São Paulo, esse valor teórico hoje é de R\$ 26,8 bilhões. Há quatro anos, era de R\$ 15,4 bilhões.

Quanto ao custo pecuniário, ele deriva de uma comparação entre o trânsito fluído e congestionado. Consideram-se os gastos referentes ao consumo de gasolina pelos carros e do diesel pelos ônibus, o impacto dos poluentes na saúde da população e o aumento no custo do transporte de carga. O resultado foi um custo total superior a R\$ 6,5 bilhões por ano. Há quatro anos, ele era de R\$ 5,3 bilhões.

Ademais, os custos se mostram crescentes e causam forte impacto negativo na estrutura econômica da cidade e do país, na saúde das pessoas, no bolso do cidadão e na qualidade de vida da população.

---

**MARCOS CINTRA CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE**, 62, doutor pela Universidade Harvard (EUA), professor titular e vice-presidente da Fundação Getúlio Vargas, foi deputado federal (1999-2003). É autor de “A verdade sobre o Imposto Único” (LCTE, 2003). Escreve às segundas-feiras, a cada 15 dias, nesta coluna.

Internet: [www.marcoscintra.org](http://www.marcoscintra.org)

[mcintra@marcoscintra.org](mailto:mcintra@marcoscintra.org)