

## **Custo dos congestionamentos preocupa**

*Os congestionamentos causam três grandes prejuízos aos usuários do sistema; saiba quais*

### **Assessoria de Imprensa Perkons**

Shenara Pantaleão

Os carros se tornaram o principal gargalo no trânsito do País. Em São Paulo, capital mais afetada, foi registrado em maio de 2014, 344 km de lentidão, um pouco mais que a distância percorrida até o município de Ribeirão Preto, interior paulista. E ela nem é a capital mais congestionada do País: de acordo com um ranking da empresa de tráfego TomTom, Recife lidera com 60% das suas vias congestionadas nos horários de pico, seguida por Salvador com 59% e Rio de Janeiro com 55%. Já a capital paulista fica em quinto lugar, com 45%. Só que em termos absolutos ela se destaca, também por sua importância no País. E quanto a população paga diretamente pelos engarrafamentos?

O economista e professor-titular da Escola de Administração de Empresas de São Paulo (EAESP/FGV), Marcos Cintra, realizou um estudo com o objetivo de calcular o custo dos congestionamentos na maior metrópole do País. Tendo como base dados de 2008 e o valor da hora trabalhada da população economicamente ativa, estimou-se que os paulistanos perderam mais de R\$ 26 bilhões em um ano com custos de oportunidade de mão de obra. Em 2012, o professor de economia da PUC/SP, Antonio Carlos de Moraes, publicou um estudo na revista da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), atualizando esses números: o paulistano gastou R\$ 5,3 bilhões a mais.

De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), esses números só tendem a aumentar: interrompendo uma trajetória de queda desde 2010, São Paulo fechou o ano com 130 mil novos automóveis registrados em 2013. Desde o ano em que foi realizado o estudo de Cintra (2008), a capital conta com cerca de 1 milhão de veículos a mais circulando pela cidade.

"Outros dados trazidos pelos estudos foram os gastos referentes ao consumo de combustível pelos carros e ônibus e o custo da poluição decorrentes do congestionamento. De 2008 a 2012, ocorreu um aumento de R\$ 1,3 bi, fechando com um valor de R\$ 7,8 bilhões."

Na opinião do professor João Fortini Albano, da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, os congestionamentos ocasionam três grandes prejuízos aos usuários do sistema. "A perda de tempo, que é um dos maiores valores da modernidade; o consumo adicional de combustíveis face ao constante para e anda do fluxo de veículos e a poluição do ar e sonora. Observa-se também um aumento nos atropelamentos e um nível maior de estresse nos condutores e pedestres", declara.

Cintra propõe uma "revascularização" do trânsito, investindo em pequenas pontes que usufruam de outras vias que ainda não são castigadas pelos longos congestionamentos. "Na capital paulista, são 1.509 km<sup>2</sup>, por onde circulam quase 6 milhões de veículos, ou seja, cerca de 4 mil veículos por km<sup>2</sup>. Em Manhattan, com área de 87,5 km<sup>2</sup>, circula 1,9 milhão de veículos, ou 22 mil carros por km<sup>2</sup>. Mesmo tendo densidade de veículos 4,5 vezes maior, os congestionamentos lá são bem menos intensos. Os veículos ocupam de maneira mais ou menos homogênea toda as vias da ilha, fazendo o trânsito fluir por toda a superfície com mais velocidade."

Para o professor Antonio Carlos de Moraes, essa mudança não acontecerá tão cedo, devido à demora do poder público em realizar investimentos na área. "Existem muitos interesses em jogo. As instituições públicas recebem muita pressão, e isso dificulta muito. O estado se tornou

um grande balcão de negócios, e os interesses públicos ficam em segundo plano. É uma questão institucional e de um mecanismo de controle por parte da sociedade. Infelizmente não é o ritmo socialmente desejado”, conclui.

Já para Luiz Gustavo de Oliveira Campos, diretor e especialista em trânsito da Perkons, a solução pode vir de algo mais simples: o transporte coletivo. “O panorama pode ser totalmente diferente se a cultura do carro for gradualmente dando lugar aos ônibus, trens e metrô. Um investimento em transporte público de qualidade tende a harmonizar os componentes de tráfego, que hoje estão em desequilíbrio.”

#### **Por um custo menor**

Em seu estudo, Marcos Cintra listou ações que a curto, médio e longo prazos podem diminuir o custo dos congestionamentos para a população de São Paulo, o que serve também – com as devidas adaptações – para outras cidades:

- Redirecionar recursos de grandes obras à revascularização do sistema viário;
- Agir com rigor na fiscalização de veículos velhos e inseguros, utilizando o IPVA para desestimular o uso dos mais antigos, que poluem mais;
- Restrição à circulação de caminhões de grande porte;
- Investir em terminais de transbordo, evitando comboios de ônibus vazios em fila na região central e em grandes avenidas;
- Implantar pedágio urbano, como em Londres, Milão, Estocolmo, Singapura e Oslo;
- Usar combustíveis não poluentes em toda a frota de ônibus em um prazo entre 5 e 10 anos;
- Estabelecer parcerias entre os governos federal, estadual e a iniciativa privada para expansão da malha metroviária;
- Investir na utilização dos 257 km de ferrovias da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) para implantação de metrô de superfície.