



# DE HELICÓPTERO É MAIS BARATO

Caiu o preço do táxi aéreo? Não. Os custos com o trânsito cada vez mais caótico das cidades brasileiras tornaram-se tão elevados que ir pelo ar pode sair por menos | **HUMBERTO MAIA JUNIOR**

**À** **S 16 HORAS DO DIA 24 DE MARÇO DE 2008**, Alexandre Oliver reuniu-se na sala do 9º andar de um prédio na marginal do rio Pinheiros, na zona sul de São Paulo, com os dez integrantes do conselho administrativo do Grupo Atlântico Sul, empresa de vigilância que ele preside. Na pauta, um objetivo definido: encontrar maneiras de evitar que os congestionamentos atrasassem os executivos da empresa. No mês anterior, três leilões públicos para prestar serviços ao governo haviam sido perdidos. Os executivos ficaram presos no trânsito e não chegaram a tempo de dar os lances. Enquanto olhava, pela janela, o engarrafamento na marginal, Oliver ouviu o diretor comercial, Angelo Rosati, propor: “Por que não trocar os carros por helicópteros?” A ideia pareceu absurda a princípio, mas Rosati insistiu. Calculou quanto custava a hora parada dos executivos no trânsito e comparou com o aluguel de um helicóptero. Conclusão: seria mais barato embarcá-los numa aeronave. A conta ficou ainda mais favorável quando foram acrescentados o risco da perda dos leilões, bem como os eventuais contratos que eles não podiam sequer pesquisar por estar presos no trânsito. Desde então, o helicóptero é o principal veículo durante o expediente, e a empresa calcula

obter economia de 500 reais por hora de voo. “Deixar um gerente comercial parado no carro é perder dinheiro”, diz Oliver.

Para o urbanista Enrique Peñalosa, uma referência internacional em gestão de transporte, o caso do Grupo Atlântico Sul é um exemplo contundente de que São Paulo extrapolou o limite do aceitável. “Uma metrópole tem boa mobilidade quando seus milionários trocam os helicópteros por transporte público ou por bicicleta — não o contrário”, diz Peñalosa. De acordo com estimativas, São Paulo, com cerca de 450 helicópteros, tem uma frota só inferior à de Nova York. Quem não pode apelar para os céus enfrenta dentro dos carros e de ônibus lotados uma lentidão que chega a travar 200 quilômetros de ruas nas vésperas de feriados. Quase ninguém faz a conta das perdas causadas pelo transtorno diário de ir e vir, mas o trânsito lento tem um preço alto. Por um lado, há os custos diretos — gastos com combustível, depreciação dos veículos e dificuldades para o transporte de carga. Mas há também os custos indiretos, como a perda de produtividade de uma pessoa que se estressa por ser obrigada a ficar parada horas entre a casa e o trabalho ou a escola.

Um estudo coordenado pelo economista Marcos Cintra, da Fundação Getúlio Vargas, estima que os congestionamentos vão causar

**APELO AOS CÉUS:**  
Angelo Rosati, do grupo paulistano Atlântico Sul, trocou o carro por helicóptero para deixar de perder negócios

GERMÃO LUDERS