

Caminhões, trânsito e custo urbano

Folha de S. Paulo

Marcos Cintra – 07/07/2008

A IMINÊNCIA de um colapso no trânsito paulistano levou a prefeitura a restringir a circulação de caminhões na região central da cidade como forma de minimizar a crise de mobilidade instalada no município. Os primeiros dias dessa restrição mostraram resultados satisfatórios e revelaram que a medida pode ajudar a reduzir os bilionários prejuízos que a lentidão no trânsito impõe a todos.

Ainda que alguns técnicos argumentem que é cedo para avaliar os efeitos das medidas, vale comparar os congestionamentos nos primeiros quatro dias de funcionamento das restrições com as médias observadas em julho de 2007.

Segundo a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), a média dos engarrafamentos no período da manhã em julho do ano passado atingiu o pico de 61 km; com a restrição aos caminhões, a maior extensão ficou, na média dos quatro primeiros dias, em 48 km, ou seja, houve redução de 21,3%. No período da tarde/noite, os congestionamentos atingiram, respectivamente, os índices máximos de 134 km e 126 km às 19h, com queda de 6%. Vale citar que às 20h, período em que a lentidão historicamente ainda é crítica na cidade, a diminuição foi de 24%.

Em determinados períodos do dia, o impacto positivo das medidas tem sido bastante significativo. Entre 8h e 10h, houve queda nas médias dos congestionamentos de em torno de 20%. Já no período de 12h30 às 14h, a redução foi da ordem de 35% e, das 17h às 20h, os engarrafamentos foram quase 10% menores.

A conclusão é que as novas regras de circulação para os caminhões na cidade de São Paulo estão gerando benefícios significativos. A retirada de metade da frota que circula na região central da cidade está reduzindo os congestionamentos e, conseqüentemente, a velocidade média dos veículos aumenta, provocando redução nos prejuízos que o trânsito travado impõe à sociedade.

Se a queda nas extensões dos congestionamentos provocasse elevação da ordem de 25% na velocidade média dos veículos, os ganhos econômicos seriam expressivos. Os cidadãos deixariam de desembolsar mais de R\$ 1 bilhão por ano -cerca de R\$ 2,74 milhões por dia- apenas com o consumo adicional de combustíveis e com os gastos relacionados ao tratamento dos efeitos da poluição sobre a saúde.

Além disso, haveria a redução no custo por quilômetro das mercadorias transportadas na cidade e o resultado final seria um ganho pecuniário anual da ordem de R\$ 1,6 bilhão. Se a esse valor for adicionado o custo relacionado ao menor tempo que as pessoas vão permanecer paradas durante os horários de pico, os benefícios seriam superiores a R\$ 8 bilhões por ano -cerca de R\$ 22 milhões por dia.

A restrição à circulação de caminhões é um ponto de partida para São Paulo começar a desatar o nó no trânsito. Outras medidas devem se somar a ela como forma de enfrentar uma situação que se tornou crítica e que ameaça se aprofundar. É preciso que o poder público e o setor produtivo atuem em sintonia visando aliviar o estresse diário imposto aos paulistanos quando se deslocam pela cidade e reduzir os elevados custos que a lentidão gera.

É importante que a administração municipal adote uma posição aberta e participativa para que a solução a ser implantada, após anos de descaso, resulte em uma situação compatível com os interesses de todos os envolvidos.

titular e vice-presidente da Fundação Getulio 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

mcintra@marcoscintra.org