

# Freio no custo urbano

## Diário do Comércio

Marcos Cintra – 15/07/2008

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 no município. Os primeiros dias dessa restrição mostraram resultados satisfatórios e revelaram que a medida ajudaria a reduzir os bilionários prejuízos que a lentidão no trânsito impõe a todos os brasileiros.

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.

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 de 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 na ordem de 35% e, das 17h às 20h, os engarrafamentos foram quase 10% menores.

A conclusão é que 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 na 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\$ 2,7 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 redução no custo por quilometro das mercadorias transportadas na cidade e o resultado final seria um ganho pecuniário anual na 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 reduzir os elevados custos que a lentidão gera e que, pelo peso da economia paulistana no PIB do País, todos os brasileiros acabam pagando

