

FALE COM A GENTE!

Editores Bruno Rios, Marcelo Luis, Rafael Motta e Ronaldo Abreu Vaio
E-mail cidades@atribuna.com.br
Telefone 2102-7157

DESTAQUE DO DIA

CIDADES

Frota aumenta 50,2% na região

Elevação foi registrada nos últimos dez anos; especialistas em trânsito ressaltam necessidade de adoção de políticas públicas integradas

MATHEUS MÜLLER

DA REDAÇÃO
A frota na Baixada Santista subiu 50,2% em dez anos, incluindo todo tipo de veículo. Para especialistas em trânsito, o cenário que se apresenta não é animador. Sem um planejamento de trânsito intermunicipal e mais investimentos em tecnologia e no transporte público, eles acreditam que a região poderá ter que adotar em até uma década o rodízio de automóveis ou pedágios entre as cidades.

De acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Mongaguá (117%), Bertioga (116%), Itanhaém (115,2%), Praia Grande (89,8%) e Peruíbe (87,6%) foram as cinco cidades com o maior crescimento na frota, entre 2010 e 2020. Por outro lado, em Santos, que tem a maior concentração de automóveis, o aumento foi de 16%, o menor da região.

O professor especialista em trânsito e mobilidade urbana Rafael Pedrosa observa que os elevados índices estão ligados à expansão (territorial e populacional) dos municípios, enquanto Santos já está saturada de veículos.

Ela explica, no entanto,

que por mais que algumas cidades tenham capacidade para absorver esse volume de automóveis, por se tratar de uma região metropolitana com centro econômico em Santos, os veículos de municípios vizinhos tendem a migrar e, consequentemente, impactar no trânsito das demais cidades. Esse cenário preocupa.

“A política de mobilidade urbana e gestão do trânsito na região está falida e continuamos investindo nela. Isso aconteceu em São Paulo na década de 70 e acabou num rodízio. O que é muito preocupante não é o crescimento (da frota), e sim a falta de planejamento para esse crescimento”.

O especialista em Educação para o Trânsito Eduardo Biavati concorda com Pedrosa e aponta a possibilidade de pedágio entre os municípios para desmotivar o uso de automóveis.

PLANEJAMENTO

Outro ponto destacado por Pedrosa tem a ver com decisões conjuntas entre os municípios para melhorar o trânsito na região: planejamento metropolitano. Segundo ele, Santos investiu e investe em tecnologia viária e semafórica, mas São



Em Santos, cidade que possui a maior concentração de veículos, aumento foi menor: 16% em uma década

Vicente, por exemplo, não acompanha o processo. O resultado: trânsito na divisa, que vai impactar ambos os municípios naquela e demais regiões.

“Somos uma região muito conurbada (localidades vizinhas que apresentam continuidade urbana) e quando as cidades não discutem de forma conjunta

essa questão, que é metropolitana, acabamos tendo problema”.

Procurada para comentar as críticas do professor, a Prefeitura vicentina disse

estar preparando “um amplo estudo de modernização semafórica para a Cidade”. Explica ainda que, nas duas últimas semanas, a vizinha Santos implementou a Operação Fluidez nas avenidas da praia e, diante disso, enviou agentes da Secretaria de Trânsito de São Vicente para monitorar os impactos e não houve registro de lentidão em terras vicentinas.

AÇÕES ISOLADAS

Pedrosa aponta que existem ações isoladas muito positivas, “como o plano de Santos, que é muito bem escrito, embora a cidade já esteja em um nível de saturação bem elevado” e o “plano de mobilidade de Praia Grande sendo muito bem executado”, mas lembra os benefícios econômicos que a Baixada Santista poderá ter com a continuidade dos projetos.

“Falta sinergia de investimento e projeto, que vai culminar inclusive no desenvolvimento econômico, porque a gente começa a fomentar coisas como o turismo local. Essa circulação facilitada dentro das cidades da região traz desenvolvimento econômico à cadeia”.

Desafio é atrair população para transporte público

Somados os carros, motocicletas, motonetas e ciclomotores, a frota teve alta de 46,3%, enquanto o transporte público com ônibus e micro-ônibus subiu 20,7%.

Segundo Rafael Pedrosa, a situação ilustra a falta de planejamento e investimento. Cita, ainda, um estudo alemão de mobilidade urbana para exemplificar como os ônibus podem desafogar

o trânsito. “Um ônibus equivale a cerca de 30 carros”.

Os preços das passagens são constantemente alvo de críticas da população, pois são considerados muito altos, em comparação ao transporte por aplicativo. Toda essa situação, de acordo com o especialista, motiva os municípios a esvaziarem os transportes coletivos.

O especialista entende

que atrair a atenção da população ao transporte público depende de estratégia e planejamento. Ele acredita que é possível reduzir custos (oferecendo subsídios), aumentar a frota, melhorar o trânsito e, ainda assim, ajudar a economia.

“A palavra é investimento. (É preciso) colocar capital para a resolução de um problema público. Hoje, o

que tem sido feito (pelos governos) é ter custo com manutenção do trânsito nas cidades da região, que tem crescido absurdamente. Estamos enxugando gelo. O dinheiro não está sendo colocado na resolução e sim na contenção do problema”.

COBRANÇA POR TRAJETO

Pedrosa entende que uma política adotada em cidades

como Munique, na Alemanha, pode ser importada: a cobrança pela distância percorrida. “Em alguns modelos de ônibus (em Munique), quando você entra para um trajeto intermediário, é direcionado para um lado (do veículo). Quando opta pelo trajeto completo, segue para o outro. Isso é distinguido na catraca. Não tem como bancar o esperto”.

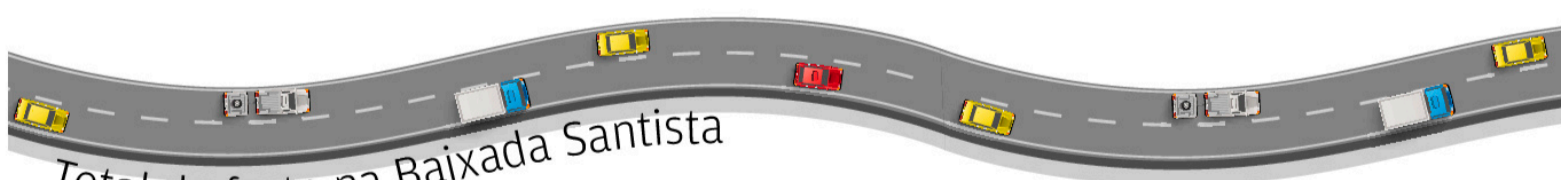
TENDÊNCIA

O número de motos, motonetas e ciclomotores cresce em ritmo maior do que o de carros, ônibus e micro-ônibus, o que pode ter relação com a escolha por uma opção de valor mais acessível.

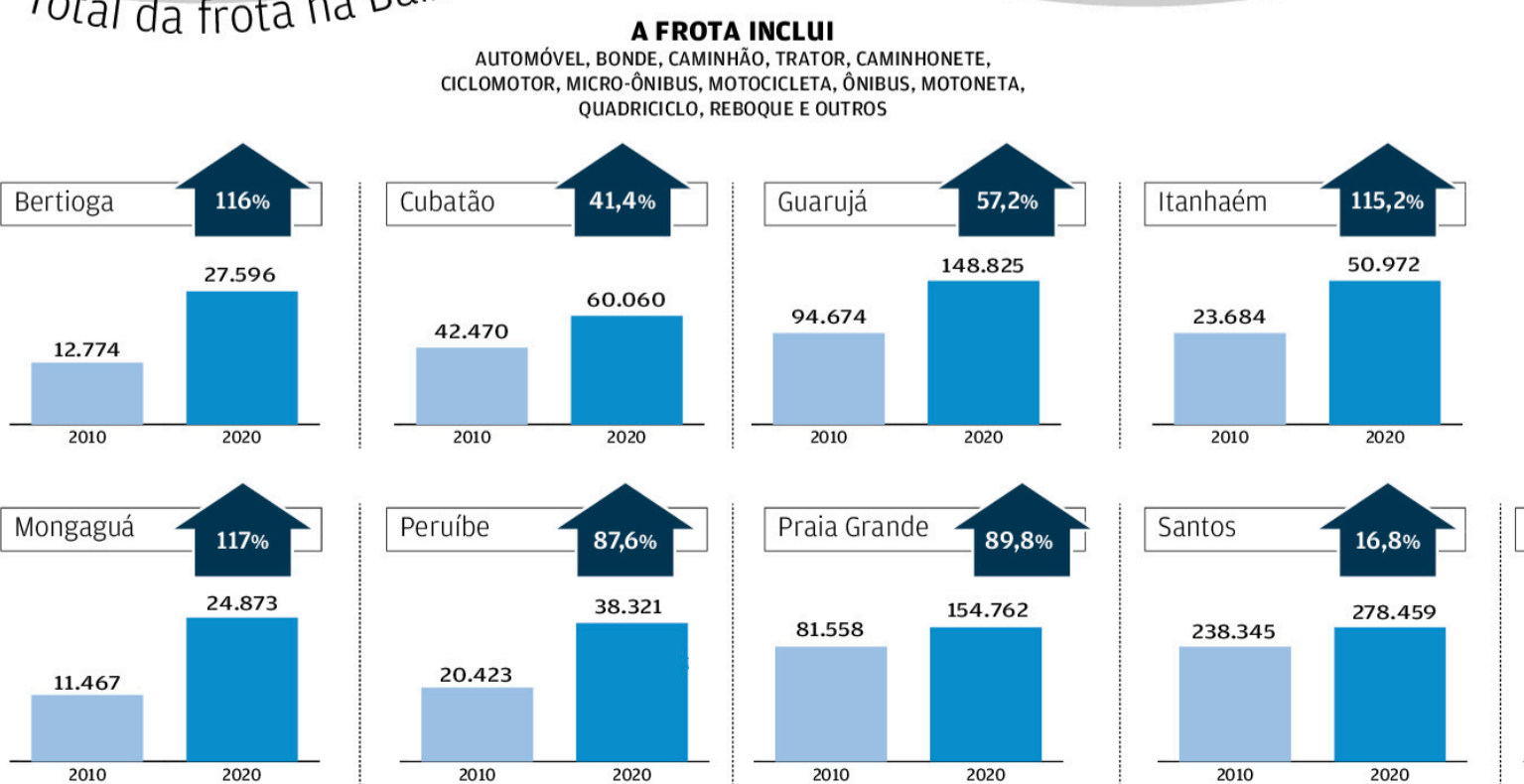
O número de carros na região saltou 42,4% entre 2010 e 2020, passando de 333.929 a 475.469. Já o de ciclomotor subiu 416,3%, o de motoneta aumentou 69,1% e o de motocicleta saltou 46,6%.

“Esse boom das motocicletas pode prenunciar uma transição para o carro”, diz o especialista em trânsito Eduardo Biavati.

OS NÚMEROS DA BAIXADA SANTISTA



Total da frota na Baixada Santista



A POPULAÇÃO DA BAIXADA SANTISTA SALTOU DE **1.664.136** EM 2010 PARA **1.881.706** CRESCIMENTO DE **13,1%**
A FROTA NA REGIÃO AUMENTOU DE **621.824** EM 2010 PARA **933.896** EM 2020 CRESCIMENTO DE **50,2%**

Proporções

PESSOAS POR CARRO (2020)	
Bertioga	2,34
Cubatão	2,19
Guarujá	2,16
Itanhaém	2,02
Mongaguá	2,31
Peruíbe	1,8
Praia Grande	2,13
Santos	1,55
São Vicente	2,45
TOTAL	2,01

Tipos

	2010	2020
Automóvel	333.929	475.469
Ciclomotor	412	2.127
Motocicleta	144.141	211.275
Motoneta	49.595	83.878
TOTAL	528.077	772.749
Micro-ônibus	2.895	3.647
Ônibus	2.926	3.381
TOTAL	5.821	7.028

Fonte: Denatran e IBGE

ARTE MONICA SOBRAL/AT