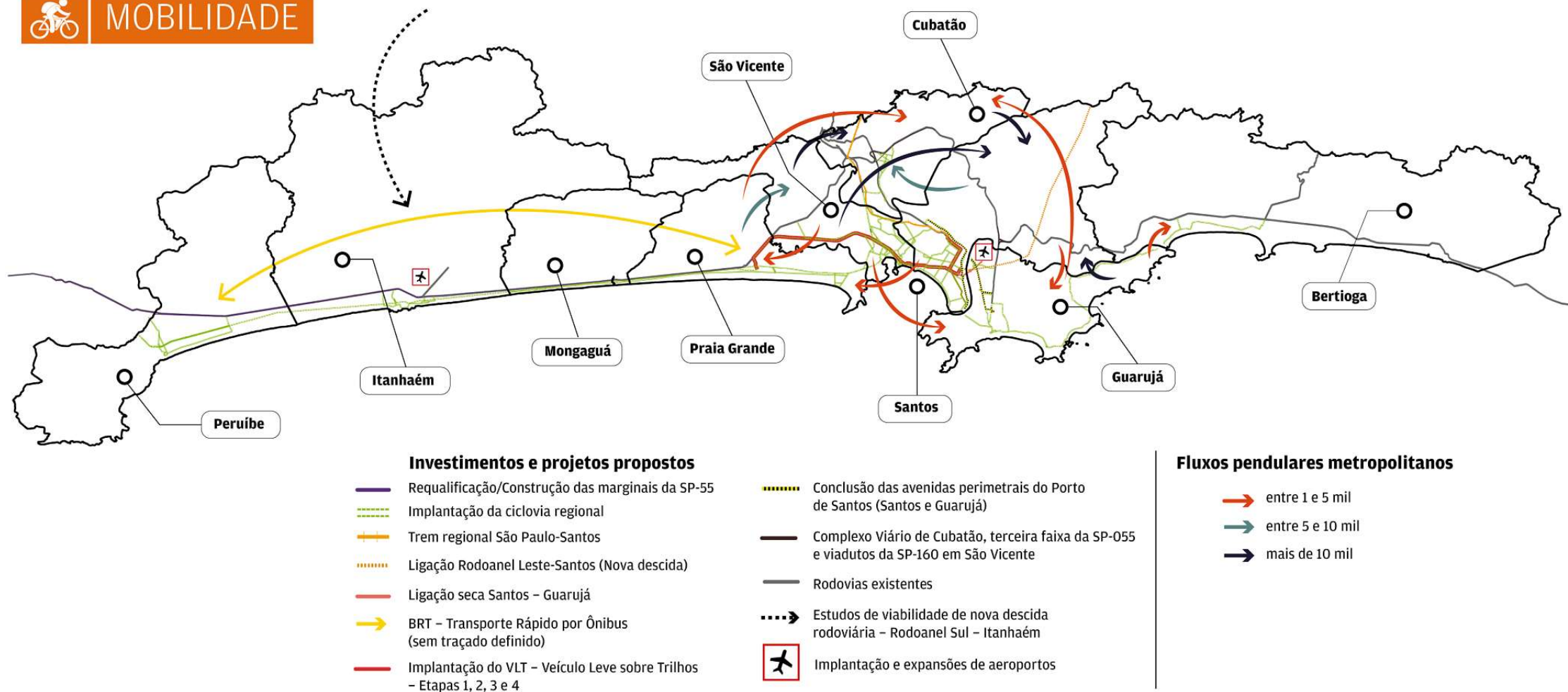


PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

MOBILIDADE



É preciso levar a sério o tráfego urbano

Movimento maior de cargas no Porto de Santos, carros demais nas ruas, trânsito cada vez mais difícil: só o **planejamento regional** bem aplicado poderá resolver isso

O caos na Mobilidade Urbana na Baixada Santista aumenta ano após ano. O excesso de carros, o transporte público de baixa qualidade, o aumento nas movimentações de carga no Porto e a falta de investimentos nos principais acessos tornaram a região referência em congestionamentos. Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão sofrem mais com o problema.

O Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista (PMDE-BS) traça metas para que, em 2030, ainda seja possível transitar pelas ruas das nove cidades. Uma delas é tornar as vias macrometropolitanas, de forma a ligar uma cidade à outra, adequadas para atender satisfatoriamente às demandas de veículos de carga de passeio.

Projetos para aumentar a fluidez do trânsito e diminuir o tempo dos deslocamentos das pessoas entre os nove municípios da RMBS também devem ser encarados como prioridade. A ideia é conseguir uma queda de 20% no tempo de viagem, seja qual for o tipo de veículo usado.

Outra regra básica que o plano ratifica é aumentar o número de usuários de transporte público em todas as cidades, ampliando em 20% as viagens realizadas em coletivos, em comparação aos dados do ano passado da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU)

Por fim, aumentar o número de ciclistas, implantar um sistema ferroviário macrometropolitano de cargas e de passageiros e reduzir em 5% as viagens realizadas por veículos entre a Capital e a Baixada após a inauguração do trem - confrontando-se essa previsão com os números projetados para 2020 pela concessionária Ecovias.

O engenheiro civil Paulo Carvalho Ferragi, conselheiro e coordenador da Câmara Temática de Transportes do Condesb e assessor técnico da EMTU, lembra da constituição geográfica da região, que tem limitadores naturais, como o mar e as áreas de preservação ambiental.

“Aumenta o número de carros, e a Baixada tem limitadores. Até quando vamos aumentar esse crescimento?



Fluxo intenso de veículos em São Vicente a caminho de Santos: uma das propostas é tornar as vias macrometropolitanas, de forma a ligar municípios da região adequadamente

Só vai ter solução com grandes projetos, e o plano coloca essa questão: ações macroestruturadoras da região. É o caso do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que vai aliviar um pouco a carga. O plano foca em ações que não favorecem um município, mas vários”, opina.

Ferragi percebe retrocessos. “O deslocamento por bicicletas caiu, assim como o modo a pé. Isso vai na contramão da lógica, do futuro das grandes cidades. Ainda mais quando a Baixada é plana. Precisamos de ações mais efetivas para reverter essas questões”.

Para ele, a mobilidade é o assunto principal do momento. “Em qualquer lugar se fala disso. Mas, na verdade, a mobilidade é um todo, não só um VLT. É um processo mais complexo e esse olhar é importante entender”.

DEMANDAS IDENTIFICADAS

O plano cita a falta de instrumentos de planejamento de trânsito atualizados tanto nas cidades quanto de forma regional. A conclusão é de que os estudos existentes não consideram a sazonalidade de cargas e a movimentação de turistas.

Conclui, ainda, que os investimentos no setor são concentrados na região central da Baixada Santista e em modais motorizados: a maior parte das vias metropolitanas não é dotada de ciclovias.

Como o grande crescimento da frota de carros e motocicletas pressiona o tráfego principalmente nos municípios com maior dinamismo econômico, como Santos, há necessidade de alternativas, como o transporte hidroviário. Além disso, são fundamentais, mostra o levantamento, obras como passarelas e pontes nas rodovias que

Sivim

Investimentos previstos no Sistema Viário de Interesse Metropolitano (Sivim)

2015:

R\$ 8.323.422.000,00

Entre 2015 e 2020:

R\$ 4.081.858.000,00

Entre 2020 e 2025:

R\$ 998.799.000,00

cortam a Baixada Santista.

Para o assessor técnico da EMTU, as rodovias têm o problema do transporte de cargas e a maior dificuldade está nas pontas - chegada e saída dos caminhões. “Juntam-se o aumento constante da produção e a falta de armazéns para estocar os grãos. O caminhoneiro

carrega e manda tudo para a estrada. Ele não empaca nas rodovias, empaca na entrada. Então, o problema está na logística”, comenta Ferragi.

O PMDE-BS especifica a dificuldade para a adoção de estimativas no setor de Mobilidade por causa da falta de planos regionais consolidados, diferentemente dos outros temas trabalhados no estudo.

Ainda assim, foi possível identificar a importância de um sistema intermodal, onde os meios de transporte sejam interligados, a implantação da ligação seca (túnel) entre os municípios de Santos e Guarujá e soluções viárias de acesso ao Porto de Santos.

TRANSPORTE COLETIVO

Ferragi acredita que a estruturação do sistema público de transporte vai atrair passageiros que deixarão os carros em

casa. “O VLT vai ter um papel muito importante nessa equação, mas sozinho não resolve. Santos tem problema grave de estacionamentos. Precisa ter um plano para tirar os carros das ruas e aumentar fluidez. Melhorar o transporte não passa apenas por ações estruturantes, mas projetos complementares”.

Segundo ele, a Agem estuda, atualmente, uma possível parceria com a EMTU para apoio técnico aos projetos. Essa recomendação de cooperação consta no planejamento estratégico. “Se o plano não for levado a sério, com a destinação de recursos, será muito crítica a situação da Baixada em 2030. Os governantes precisam tomar para si as ações e achar um plano de investimentos para suportar os projetos ou vai parar tudo mesmo”.