

**MOBILIDADE URBANA**

## Estudo mostra estagnação em investimentos

Número de veículos em Piracicaba em 2014 aumentou 3% em relação ao ano anterior; são 45 automóveis para cada 100 habitantes

Os últimos indicadores de mobilidade urbana do município mostram estagnação nas políticas públicas. O novo estudo do Observatório Cidadão de Piracicaba, referente ao ano de 2014, retrata um quadro de desvantagem para o cidadão nos quesitos ciclovias e ciclofaixas, violência no trânsito, transporte coletivo e frota de veículos. Segundo o estudo, as políticas do município não sinalizam para qualquer mudança na prioridade dada atualmente ao transporte indivi-

dual. Roberto Braga, professor e coordenador do laboratório de planejamento municipal da Unesp de Rio Claro e membro do Observatório lembra que, "sem a reversão dessa tendência, os problemas de mobilidade em Piracicaba só tenderão a piorar e com ela a qualidade ambiental e de vida da população". De acordo com o estudo, o número de veículos em Piracicaba em 2014 aumentou 3% em relação ao ano anterior. São 45 automóveis para cada 100 habitantes, propor-

ção acima da média do estado de São Paulo, mas inferior a outras cidades, como Campinas, Sorocaba e Jundiaí. Piracicaba já tem mais de 165 mil carros nas ruas da cidade, de acordo com o Denatran. "O mesmo percentual de crescimento, 3%, foi encontrado para motocicletas e, nesse caso, a quantidade por cem habitantes é 28% superior a do estado de São Paulo e acima também a Campinas, Jundiaí e Sorocaba", destacou Braga.

Já o último incremento

das ciclovias e ciclofaixas foi em 2012. Desde então, não houve aumento na extensão das áreas demarcadas para o trânsito de bicicletas, que é de apenas 11,6 quilômetros. Nesse quesito, Piracicaba está atrás de municípios da região, como Campinas, Rio Claro e Limeira e bem distante de Sorocaba, que lidera com 115 quilômetros de ciclovias.

"As ruas são vias que deveriam permitir o fluxo, mas a maior parte de sua área útil é utilizada para estacionar

automóveis. E nessa realidade, carros, motos, ônibus, bicicletas e pedestres disputam por espaço. Para os ciclistas, a delimitação de faixas exclusivas é capaz de diminuir significativamente os riscos no trânsito", disse Márcia Sayuri Morinaga, ecóloga, ciclista e membro do Grupo de Mobilidade Urbana Sustentável de Piracicaba (Grummus).

**TRANSPORTE PÚBLICO** - Quanto ao último critério analisado, a tarifa do ônibus, o Observatório constatou queda de 13% no

período de 2012 a 2014, considerando a inflação do período. Porém, de 2000 a 2014 houve um aumento de 21%. Também houve queda no uso do passe, no transporte coletivo: 6,8% menos cidadãos utilizaram os ônibus. Para Braga, tornar o transporte coletivo mais atrativo requer "além de tarifas mais competitivas, a melhoria na qualidade quanto ao tempo de viagem, acessibilidade, pontualidade, regularidade e frequência do serviço".