

Taxa de mortes no trânsito no interior supera capital

DADOS. Entre os cinco primeiros colocados, quatro são municípios do interior e Prala Grande fica na Baixada Santista

Taxa de mortes no trânsito no interior supera capital; PG fica em 3º

As taxas de mortalidade no trânsito de cidades do interior paulista superaram as da capital do estado e de cidades da região metropolitana de São Paulo.

Os dados fazem parte da nova versão do Infosiga (sistema de governo estadual de monitoramento da letalidade do trânsito), lançada no mês passado, que passou a ranquear os municípios mais letais, entre os com população acima de 300 mil habitantes.

Enquanto em Sorocaba, líder da classificação, essa taxa é de 15 mortes por 100 mil habitantes, na cidade de São Paulo, 2ª na lista, ela está em 8,57.

Em todo o estado, o indicador é de 13,13. A meta do governo é reduzir para 5,68 até 2030.

Segundo o Detran-SP (Departamento de Trânsito de São Paulo), responsável pela estatística, os dados são de maio de 2023 a abril de 2024, com base em projeção de população fornecida pela Fundação Seade (Sistema Estadual de Análise de Dados).

Entre os cinco primeiros colocados, quatro são municípios do interior e Prala Grande fica na Baixada Santista.

A reportagem questionou as prefeituras destas cinco cidades sobre os indicadores. É justificativa comum de quatro delas o fato de serem municípios cortados por rodovias, muitas com velocidades superiores a 100 km/h, e mortes ocorridas em acidentes fora do perímetro urbano acabam entrando na estatística local. Especialistas ouvidos pela reportagem concordam.

O DER (Departamento de Estradas e Rodagens), responsável por 13 mil dos 22 mil km da malha viária paulista, e a Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo), que regula e fiscaliza rodovias sob concessão, dizem que há investimentos em estrutura e programas de diminuição de acidentes.

A Semob (Secretaria de Mobilidade de Sorocaba afirma que das 110 mortes catalogadas no período analisado, 74 foram em vias municipais. As demais, diz, ocorreram em rodovias administradas sob



DER e Artesp dizem que há investimentos em estrutura e programas de diminuição de acidentes

gestão do estado, concedidas à iniciativa privada, sem jurisdição ou de atuação direta da esfera municipal.

Com base nesses números, afirma a pasta, a taxa de óbitos, exclusivamente dentro da área urbana, cai para 9,81 por 100 mil habitantes. Mesmo assim, o índice é mais alto que o da capital paulista.

"Quando a taxa é muito alta, é preciso investigar o problema. De repente há a necessidade de um trabalho na área de engenharia ou de fiscalização e sinalização", afirma o engenheiro Antônio Clóvis Pinto Ferraz, o Caca Ferraz, professor e coordenador do Núcleo de Segurança no Trânsito da USP de São Carlos e especialista em estatística viária.

A Emdec (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas) diz que o aumento dos óbitos em rodovias, de 2022 para 2023, foi de 7% (de 75 para 80), enquanto o crescimento dos casos nas vias urbanas foi de 4% (de 76 para 79).

O município é cortado por cinco rodovias principais utilizadas não só pela população local, mas por moradores de municípios vizinhos que acessam a cidade.

Em Campinas, das 165 mor-

tes registradas no período analisado, 92 foram em estradas. Três delas ocorreram na margem de 22 de julho do ano passado, quando um grupo de aproximadamente 200 motociclistas decidiu trocar as ruas e avenidas campineiras pela rodovia Santos Dumont (SP-075).

O "rod" com diversas infrações de trânsito, terminou em um engarrafamento, que também deteve 27 feridos.

"O município não possui meios de intervir em ações de educação ou fiscalização para o trânsito", diz a UGMT (Unidade de Gestão de Mobilidade e Transporte) de Jundiaí, quarta colocada no ranking, sobre as rodovias do entorno.

70% das mortes nos últimos 12 meses ocorreram fora do perímetro urbano da cidade, conforme o Infosiga.

Em Prala Grande, a Setran (Secretaria de Trânsito) lembra o fato de a cidade turística ter população flutuante (com aumento da frota nas ruas) aos finais de semana, feriados e temporadas de férias, além do fato de a cidade ser cortada por estradas que se transformam em barreiras físicas e que frequentemente lotam de veículos de turistas.

Sem citar rodovias, a Prefe-

tura de Taubaté afirma que os números refletem o aumento da imprudência de motoristas e, principalmente, de motociclistas, que representam mais de 30% do total dos óbitos.

Para Diogo Lemos, coordenador executivo da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global, o fato de a região metropolitana de São Paulo contar com transporte público de massa também pode influenciar em letalidade menor de trânsito.

"Segundo a pesquisa Origem e Destino, do Metrô [a última edição foi em 2017 e a próxima começa a ser realizada em agosto], aproximadamente um terço das pessoas se deslocam por transporte coletivo, um terço com veículos individuais e um terço, a pé", afirma.

Para os especialistas, há ainda o congestionamento paulistano, que bate recortes e forçosamente diminui a velocidade dos veículos, como outro diferencial entre capital e interior.

"Se um motorista não consegue desenvolver grandes velocidades, por consequência, a probabilidade de um sinistro ser fatal é menor", diz Mariana Novaski, coordenadora de

dados e vigilância, também da Iniciativa Bloomberg, que ainda cita a geografia de cidades com ruas sinuosas e estreitas, como outro limitador.

As prefeituras procuradas pela reportagem afirmam ter ações diversas de segurança no trânsito. Na comparação anual desde 2015 (dado mais antigo disponível no Infosiga), todas reduziram a taxa de mortalidade.

Para Novaski, a criação de um ranking pode alertar governantes a investir em segurança viária, inclusive, pelo constrangimento de ver a cidade entre as primeiras da lista. "Os municípios conseguem saber, de forma comparativa, como está a sua situação em relação aos outros."

ACÇÕES.

Campinas - O município que afirma ter intensificado fiscalizações e ações educativas, lançou no início deste ano o Plano de Segurança Viária, com meta de salvar mais de 900 vidas até 2032, com várias propostas, de gestão de trânsito a socorro de vítimas. "Entre janeiro e maio de 2024, já foram realizadas mais de 100 ações educativas, que mobilizaram quase

36 mil pessoas"

Sorocaba

A Secretaria de Mobilidade diz atuar com engenharia de tráfego, fiscalização e educação para o trânsito. A pasta conta com monitoramento permanente do sistema viário urbano, seja por câmeras ou poração de agentes de trânsito. "São mais de 2.500 câmeras interligadas ao Centro de Controle Operacional Integrado, por meio de fibra ótica."

Prala Grande

A Secretaria de Trânsito explica que desde 2023 foram realizadas 56 campanhas educativas atendendo 22.008 pessoas. A cidade passou a contar também com mais três semáforos de botoneira auxiliando os pedestres na travessia, além da instalação de três lombadas eletrônicas

DER.

Entre medidas estruturantes, o órgão estadual destaca edital em andamento para aquisição de 640 radares que serão instalados até o fim do ano em estradas paulistas, com custo de R\$ 202 milhões.

Em maio passado houve o relançamento do Anuário de Acidentes em Rodovias, após um período de de oito anos, e foi formalizada a parceria com a IRAP (International Road Assessment Programme), para aplicação de metodologia usada por 126 países que mapeará e classificará as rodovias conforme o grau de segurança

ARTESP.

Sobre cidades citadas na reportagem, a agência diz que os trabalhos nas rodovias concedidas nas regiões de Sorocaba e Campinas contemplam a duplicação da Raposo Tavares, implantação de radares e ações realizadas com pedestres, andarilhos e motociclistas.

Na Prala Grande, diz, há adequação de sinalização vertical e de dispositivos auxiliares na SP-053, implantação de faixa adicional e alargamento da "Curva do S", ações de apoio à fiscalização de velocidade e campanhas educativas (FP)

Veículo: Impreso -> Jornal -> Jornal Diário do Litoral - Baixada Santista/SP

Seção: Cidades Caderno: A Pagina: 3