

Candidatos ao governo não cravam prazos para expansão do Metrô até o ABC

George Garcia

Os candidatos ao governo do Estado, Tarcísio de Freitas (Republicanos) e Fernando Haddad (PT) falam, em seus planos de governo, de incentivos para o transporte público, mas não cravam prazos para, por exemplo, dar início a obras de expansão do Metrô que ligariam o ABC a Capital. Nem mesmo o candidato à reeleição, que este ano esteve várias vezes na região, uma delas para fazer o anúncio da Linha 20-Rosa, cujas obras estão previstas para iniciar em 2028, citou esse prazo no seu plano. Já Haddad quer criar o Bilhete Único Metropolitano, que pode enfrentar dificuldades com as empresas que operam o transporte intermunicipal presas a contratos de 25 anos com o Estado.

Para o candidato a deputado estadual, Luiz Zacarias (Podemos) é desejável que os planos de governo apresentem cronogramas. Mesmo alinhado a Freitas, o candidato que foi cinco vezes vereador de Santo André e vice-prefeito, não poupa cobranças. “Eu acho legítima a cobrança por cronogramas cada vez mais claros, especialmente porque o ABC já sofreu uma frustração enorme com a Linha 18. Mas é importante separar uma diretriz de governo de uma obra que já está em processo de implantação. A Linha 20-Rosa já tem projeto básico contratado, estudos em andamento, recursos previstos e um cronograma divulgado pelo Metrô que aponta contratação em 2027 e início das obras em 2028. Para mim, como alguém que conhece profundamente o ABC, o fundamental é acompanhar cada etapa e cobrar que aquilo que foi planejado seja efetivamente entregue. O ABC não pode mais ficar esperando. Precisamos de integração metropolitana, de transporte de alta capacidade e de uma ligação definitiva com a Capital”.

O plano de governo de Tarcísio cita, na esteira do fomento ao agronegócio paulista, investimentos em ativos importantes como os aeroportos de Congonhas e Guarulhos e os portos de Santos e São Sebastião, e as rodovias que os servem para o escoamento de produtos. Mas também não cita que investimentos os sistemas Anchieta-Imigrantes e o Rodoanel, que cortam o ABC, receberão em um eventual segundo mandato do republicano.

Zacarias disse apoiar o projeto de reeleição, mas quer resultados. “O ABC tem uma importância que vai muito além do agronegócio. Somos uma região industrial, tecnológica e logística estratégica para São Paulo, especialmente pela nossa posição entre a Capital e o Porto de Santos. Por isso, quando o plano fala em fortalecer os grandes corredores logísticos do Estado, eu vejo uma oportunidade enorme para o ABC. E isso precisa se traduzir em obras, capacidade viária, segurança, tecnologia e integração. Um exemplo concreto é a nova ligação Anchieta–Imigrantes, que já avançou para a etapa de licenciamento e prevê ampliar em aproximadamente 145% a capacidade de escoamento de cargas no trecho de serra. É uma obra que interessa diretamente ao ABC e à economia paulista. Como deputado estadual, minha visão é que o ABC precisa estar permanentemente na agenda de infraestrutura do Estado”, sustenta o candidato à Alesp (Assembleia Legislativa de São Paulo).

Por fim Zacarias quer, se eleito, cobrar planos de investimento para o ABC. “Temos que pensar Santo André, São Bernardo, São Caetano, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra como parte de um grande eixo industrial e logístico conectado à Capital, ao Porto de Santos e ao restante do Estado. No entanto, eu apoio a continuidade de um projeto de Estado, porém cobrando resultado. O meu compromisso é com o ABC e eu vou estar presente para acompanhar, cobrar prazo e defender os recursos necessários”, promete.

Para a deputada estadual que tenta a reeleição, Ediane Maria (PSol) o plano de governo de Haddad poderia ter sido mais incisivo quando às privatizações. O plano do petista fala apenas em fazer um pente fino nos contratos de concessão do Metrô e da CPTM. “Na realidade, a população da região metropolitana e do ABC já está sendo prejudicada com as privatizações. No meu mandato entrei com representação no Ministério Público contra a Trivia, que só conseguiu operar as três linhas que estão sob seu controle por três dias, porque não teve a competência de prever um incêndio dentro de um vagão. Reestatizar é uma pauta importante, que eu defendo, que deve estar no nosso horizonte e ser construída com estratégia. Dentro do que acredito e tenho como proposta de mandato, é urgente mantermos a luta contra as privatizações”, diz a deputada.

Ediane também disse ser acertada a propositura do Bilhete Único Metropolitano, algo que vem sendo colocado até no Consórcio Intermunicipal, mas não avançou. “Eu acredito que é urgente ter um caminho que favoreça a população em vez de prejudicar. Há um fluxo muito grande de moradores do ABC trabalhando ou estudando em São Paulo e vice-versa. Entretanto, é preciso fazer essa conversão gradual, com análise dos contratos já estabelecidos. Mas, sem dúvida, o Bilhete Único Metropolitano é urgente para a população. Dinheiro tem, porque esse é o

Estado mais rico do Brasil. O que falta, atualmente, é vontade política”, completa a deputada do PSol.

Plano de governo do candidato Tarcísio de Freitas (Republicanos) para a mobilidade

SP PRA TODA OBRA 4.0

Na segunda gestão do Governo Tarcísio, transformaremos programas de execução em plataformas permanentes de desenvolvimento, capazes de integrar regiões, reduzir custos logísticos, melhorar a mobilidade da população, ampliar o acesso a serviços públicos e preparar o estado para o futuro. O SP Pra Toda Obra passará a funcionar como uma plataforma integrada de planejamento, investimento e monitoramento das principais obras do estado, alinhada à lógica das trilhas deste Plano.

O programa será organizado em três grandes frentes: SP Pra Toda Obra Socioambiental, SP Pra Toda Obra nos Trilhos e Mobilidade, SP Pra Toda Obra Logística, além de uma frente transversal – SP Pra Toda Obra Periferia. Cada frente terá metas e indicadores, permitindo ao governo identificar eventuais atrasos, solucionar entraves e prestar contas de forma transparente à população.

O portfólio de projetos ultrapassará o valor de R\$ 500 bilhões de investimentos. O programa direcionará projetos de mobilidade, desenvolvimento urbano e infraestrutura socioambiental para reduzir desigualdades territoriais e aproximar a população dos serviços públicos, dos empregos e das oportunidades. Serão realizadas intervenções que melhorem os acessos viários e o transporte coletivo; ampliem e qualifiquem escolas, creches e unidades de educação profissional; aumentem a resiliência hídrica e climática das cidades; implantem equipamentos de esporte, cultura e lazer; fortaleçam a segurança urbana; promovam a construção de moradias populares e a urbanização de comunidades; e facilitem a conexão das periferias com os principais polos de trabalho e desenvolvimento econômico.

O SP Pra Toda Obra Periferia será a frente transversal responsável por dar prioridade aos investimentos que produzam impacto direto nas periferias urbanas e nos territórios mais vulneráveis do estado. Mais do que executar obras, o SP Pra Toda Obra Periferia organizará uma carteira integrada de investimentos por território, garantindo que a expansão da infraestrutura alcance quem mais precisa e transforme concretamente as condições de vida das pessoas. As obras aqui incluídas constarão nos SP Pra Toda Obra setoriais, mas elas terão um caminho expresso para que suas entregas sejam priorizadas e a infraestrutura funcione para

aproximar as pessoas de oportunidades de desenvolvimento econômico, pessoal e social.

Na logística, articulado ao Plano de Logística e Investimentos de São Paulo — PLI-SP 2050, teremos o eixo de integração logística do estado, reunindo investimentos em rodovias, ferrovias de carga, hidrovias, portos, aeroportos, centros logísticos, acessos urbanos, contornos, vicinais estratégicas e corredores de exportação.

O objetivo é consolidar São Paulo como a principal plataforma logística da América Latina, reduzindo o custo do transporte, aumentando a competitividade da indústria e do agronegócio e fortalecendo ativos estratégicos como os portos de Santos e São Sebastião, os aeroportos de Congonhas, Guarulhos e Viracopos, a Hidrovia Tietê-Paraná, os aeroportos regionais e os principais polos produtivos do interior, da capital e do litoral.

Mais do que conectar estradas, o SP Pra Toda Obra Logística conectará cadeias produtivas, regiões econômicas, centros de consumo, corredores de exportação e mercados internacionais. Essa nova etapa também transformará a malha paulista em uma rede de rodovias tecnológicas, seguras e inteligentes. O estado ampliará a conectividade nos principais corredores, estimulará a cobertura de telefonia celular, adotará sistemas de monitoramento remoto por vídeo da operação e das obras. Integrará dados de tráfego, segurança e manutenção e conectará a infraestrutura rodoviária ao SP CIN. Com isso, será possível prevenir acidentes, acelerar a resposta a incidentes, qualificar a fiscalização, acompanhar os investimentos em tempo real e tornar a operação das rodovias mais eficiente, transparente e orientada por dados.

O SP Pra Toda Obra Nos Trilhos e Mobilidade adotará uma visão ampla de mobilidade urbana, metropolitana e regional. Além da expansão do metrô, dos trens metropolitanos, dos VLTs e dos Trens Intercidades, o programa incorporará BRTs, corredores metropolitanos de ônibus, terminais de integração e as travessias litorâneas, incluindo a modernização das embarcações, dos terminais e dos sistemas operacionais. O objetivo será formar uma rede integrada de transporte coletivo, capaz de reduzir tempos de deslocamento, conectar periferias aos polos de emprego e serviços, aliviar corredores viários sobrecarregados e melhorar a qualidade de vida de milhões de paulistas.

O programa reconhecerá que cada território exige uma solução adequada à sua realidade. O essencial é que esses modos funcionem como uma rede, com integração física, operacional e territorial, aproximando moradia, trabalho, estudo, saúde, cultura, lazer e oportunidades. Assim como nas rodovias, o SP Pra Toda

Obra Nos Trilhos e Mobilidade vai incorporar tecnologia, conectividade e inteligência operacional como elementos centrais da política de mobilidade. A expansão da rede será acompanhada por sistemas avançados de sinalização, controle e comunicação, capazes de reduzir intervalos, aumentar a capacidade de transporte e melhorar a regularidade da operação.

Também avançaremos com monitoramento remoto, acompanhamento por vídeo, dados em tempo real, gestão integrada de terminais, estações, corredores e travessias, melhoria da informação ao passageiro e integração com os sistemas de segurança pública.

Na parte de travessias hídricas, serão modernizadas a frota e a infraestrutura de 14 linhas em cinco regiões do estado. O projeto foi o primeiro do Brasil a receber a certificação internacional Blue Dot Network da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Entendendo a infraestrutura não como obras isoladas, mas como uma rede integrada, tecnológica e inteligente de logística, mobilidade, desenvolvimento social, sustentabilidade, produtividade, segurança e qualidade de vida para todos os paulistas.

Propostas para mobilidade que estão no plano de governo de Fernando Haddad (PT)

Mobilidade que liberta tempo – Governança, planejamento e regulação

Criar Redes regionais de transporte nas regiões metropolitanas e outros consórcios regionais no interior, conectando cidades vizinhas para deslocamentos cotidianos – como saúde e educação –, visando superar o isolamento entre as cidades e reduzir o custo de locomoção.

Elaborar, com participação social, o Plano de Mobilidade Estadual, com ênfase nas regiões metropolitanas, redes regionais no interior e transporte rodoviário intermunicipal, que inclua: redes de transporte público coletivo, intermodal e integrado; plano ferroviário; plano ciclovitário; redes de caminhabilidade; articulação entre os modos urbanos e definição de metas ambientais e sociais.

Organizar um sistema de participação e controle social nos sistemas de mobilidade, em nível estadual e nas redes regionais e metropolitanas, de forma integrada ao Conselho Estadual das Cidades, e desenvolver canais tecnológicos de participação popular e denúncias de irregularidades ou casos de abusos, assédio ou racismo.

Elaborar estudos para fortalecer o transporte rodoviário intermunicipal, fiscalizado pela Artesp, aumentando o número de linhas e a frequência de viagens para reverter a redução de horários, fechamento de rodoviárias e isolamento das cidades.

Promover, de forma imediata, a reestruturação administrativa da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), responsável pela mobilidade do estado e que, por conta do presente abandono sistêmico, encontra-se distante do devido padrão de gestão necessária.

Bilhete Único Metropolitano: integração que começa por quem mais precisa. Iniciar, desde o primeiro ano, a integração tarifária metropolitana — o Bilhete Único Metropolitano —, começando pelos municípios mais pobres e com maior número de trabalhadores que se deslocam diariamente para trabalhar, como Carapicuíba e Cotia, e avançando cidade por cidade, porque integração custa caro e precisa ser feita para durar. É a forma mais direta de devolver renda a quem hoje paga duas ou três tarifas para ganhar o mesmo que ganha quem mora perto do trabalho.

Para sustentar a integração: reorganizar o transporte metropolitano por ônibus intermunicipais e o BRT, com planejamento integrado entre os modos; estruturar um sistema estadual público de bilhetagem, integrado e modernizado, com código único para o estado, inclusive os bilhetes municipais, de modo que o passageiro não pague tarifas sobrepostas; e criar a Autoridade Metropolitana de Transporte, que planeje o transporte de forma integrada, com acessibilidade de verdade e mais trilhos e corredores de ônibus, garantindo menor tempo e menor custo ao usuário.

Metrô e CPTM

Garantir – através do diálogo e das revisões contratuais necessárias, no âmbito do pente-fino dos contratos de concessão – a diminuição do intervalo de tempo nas viagens e, por consequência, da lotação dos transportes.

Infraestrutura urbana, mobilidade ativa e segurança viária

No âmbito do Plano de Mobilidade Estadual, construir corredores e faixas de ônibus em trechos urbanos de rodovias, integrando o transporte municipal, metropolitano e o rodoviário intermunicipal.

Refundar as rodoviárias municipais fechadas nos últimos anos, por meio da demanda popular local e de estudos particulares a cada caso, e, desta forma, retomando o fundamental fluxo entre cidades e garantindo acesso à mobilidade aos pequenos municípios.

Ampliar os bicicletários em estações de trem e metrô, com especial atenção à renovação dos bicicletários precários e subdimensionados, notadamente em estações periféricas.

Ampliar os programas estaduais de segurança viária, de modo articulado com políticas municipais, adotando práticas como os “Sistemas Seguros”, para reduzir drasticamente mortos e feridos, com atenção especial a motociclistas, ciclistas e pedestres.

Descarbonização, rodovias, hidrovias e aeroportos

Criar a Câmara Estratégica de Logística e Hidrovias (CEL-HIDRO), integrando estado, União, setor privado e autoridades portuárias para planejar e coordenar o Corredor Multimodal Paulista, promovendo a integração entre Porto de Santos, Hidrovia Tietê-Paraná e terminais intermodais, articulando investimentos, simplificação regulatória, redução de emissões e aumento da eficiência logística.

Implementar o Corredor Multimodal Paulista, integrando a Hidrovia Tietê-Paraná ao Porto de Santos por meio da ampliação de terminais intermodais, manutenção da infraestrutura hidroviária, melhoria da sinalização e operação das eclusas, além de mecanismos de integração logística para ampliar a participação do modal hidroviário na matriz de transportes e reduzir custos e emissões.

Promover a transição para a eletrificação dos modos de transporte sob gestão do estado, priorizando veículos elétricos nas compras e locações para uso público.

Estabelecer protocolo de cooperação entre a Secretaria de Transportes e Logística, a ANAC e o Governo Federal para fortalecer os planos diretores dos aeroportos paulistas concedidos, garantindo transparência, integração e benefícios econômicos aos municípios-sede.

Iniciar o Bilhete Único Metropolitano, começando por quem mais precisa: a integração tarifária do transporte metropolitano feita cidade por cidade, a partir dos municípios mais pobres e com mais trabalhadores que se deslocam todos os dias, como Carapicuíba e Cotia, com uma Autoridade Metropolitana de Transporte planejando os modos de forma integrada e um sistema público de bilhetagem com código único para o estado.

<https://www.reporterdiario.com.br/noticia/3905734/candidatos-ao-governo-nao-cravam-prazos-para-expansao-do-metro-ate-o-abc/>

Veículo: Online -> Site -> Site Repórter Diário - Santo André/SP

Seção: Cidades