

Notícias do Dia (02.09.2025)

Caderno Especial (ND Fórum 2050 – Por uma região metropolitana de fato)

“Desafios estruturantes para a consolidação da Região Metropolitana de Florianópolis”

Desafios estruturantes para a consolidação da Região Metropolitana de Florianópolis / RMF / Suderf / Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis / Sudesc / Superintendência de Desenvolvimento das Regiões Metropolitanas de Santa Catarina / Plamus / Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis / Ecossistema de inovação / Transporte público / Neri dos Santos / Bernardo Meyer / Observatório de Mobilidade Urbana / UFSC / Universidade Federal de Santa Catarina



Mesmo com a inauguração do Contorno Viário, BR-101 é gargalo da mobilidade

Desafios estruturantes para a consolidação da Região Metropolitana de Florianópolis

Devido à ausência de plano de desenvolvimento integrado entre os municípios conurbados, cada cidade age de forma isolada

Apesar da nomenclatura, a RMF (Região Metropolitana de Florianópolis), composta por nove municípios, não possui iniciativas que façam jus à classificação. “Não existe um plano integrado na região metropolitana. O plano de mobilidade ficou na gaveta e, infelizmente, a região metropolitana, fundamentalmente, é uma ação governamental em nível do Estado e não é a realidade”, analisou o engenheiro eletrônico e superintendente geral da Suderf (Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis), Cássio Taniguchi. A Suderf foi inserida na Sudesc (Superintendência de Desenvolvimento das Regiões Metropolitanas de Santa Catarina), criada em 2023 para contemplar todas as regiões metropolitanas do Estado.

Conforme a lei complementar 636, de 9 de setembro de 2014, fazem parte da RMF os municípios Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis, Palhoça, Santo Amaro da

Imperatriz, São José, São Pedro de Alcântara e Governador Celso Ramos. Na mesma normativa, foi estabelecida uma área de expansão da Região Metropolitana de Florianópolis, contemplando outras 13 cidades: Tijucas, Canelinha, São João Batista, Nova Trento, Major Gercino, Leoberto Leal, Angelina, Rancho Queimado, Alfredo Wagner, Anitápolis, São Bonifácio, Paulo Lopes e Garopaba.

Apesar de estar na vanguarda do tema por ter estabelecido uma região metropolitana antes mesmo da sanção do Estatuto da Metrópole, o Estado ficou para trás em seu próprio crescimento ao não investir em ações que possam alavancar a região em âmbito nacional. Isso se dá pela ausência de um plano de desenvolvimento urbano integrado entre os municípios, que acabam atuando de forma isolada em seus planejamentos e gerências, indo contra as determinações da legislação estadual e federal, que orientam a integração entre os municípios participes de regiões metropolitanas.

Ocupação do solo é preocupação

Segundo o engenheiro e ex-prefeito de Curitiba, Cássio Taniguchi, depois do transporte público e da saúde, a maior preocupação da sociedade civil organizada é com o uso e ocupação do solo nas áreas linderas ao Contorno Viário de Florianópolis. Somente o município de São José estabeleceu em seu Plano Diretor uma faixa de reserva de 300 metros a contar do eixo da rodovia para que não se subordine as formas de ocupação desse importante espaço.

Os demais municípios – Biguaçu e Palhoça – ainda não reservaram áreas para futura urbanização que poderia ser destinada a grandes unidades na escala da rodovia, ao longo de futuras vias marginais. “Se nada for feito, corre-se o risco do triste destino da BR-101, que acabou transformada em via urbana, com todos os tipos de uso totalmente inadequados na escala rodoviária”, explica ele, ressaltando que isso acabou ensejando a implantação do Contorno Viário para desviar o tráfego pesado de carretas e caminhões, sem que essa condição tivesse efeito maior sobre o tráfego desses meios ao longo da BR-101, que continua, praticamente, com a mesma configuração anterior.

Falta de entendimento travou efetivação da região metropolitana

No âmbito dos municípios, o Estatuto da Cidade é o marco regulatório de como planejar e implantar mecanismos para o desenvolvimento sustentável e introduziu instrumentos valiosos (planos diretores, códigos de obras e posturas, participação comunitária, diretrizes para a mobilidade urbana etc.), para equacionar e dirigir o crescimento com qualidade de vida. Em 2015, foi editado o Estatuto da Metrópole com diretrizes para o planejamento urbano integrado das regiões metropolitanas do país.

De acordo com Cássio Taniguchi, foi definido um prazo – até 2018 – para que os governos estaduais, em conjunto com os municípios da Região Metropolitana, elaborassem os PDU's (Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado), estabelecendo-se medidas legais rigorosas àqueles que não cumprissem o prazo de três anos. "Infelizmente, esse artigo foi excluído nas várias emendas aprovadas no Congresso Nacional. Resultado: poucas RMS se deram ao trabalho de elaborar seus respectivos planos integrados."

É o caso da Região Metropolitana de Florianópolis, apesar da elaboração, em 2014/15 do Plamus (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável), onde foram delineadas algumas sugestões para a estruturação metropolitana, uma vez que o referido plano tinha como objetivo implantar o Sistema Integrado de Transporte Público visando a orientar o processo de crescimento da Região Metropolitana, além de proporcionar condições para o seu desenvolvimento econômico sustentável.

"Parte dos prefeitos argumentavam que o município perderia a sua autonomia caso a RMF se tornasse realidade. Não entendiam que a Constituição já previa a gestão associada ou até mesmo mediante consórcio, como no caso das aquisições para o sistema de saúde de vários municípios. O mesmo critério se aplica no caso do transporte público", considera.



“Se nada for feito, corre-se o risco do triste destino da BR-101, que acabou transformada em via urbana, com todos os tipos de uso totalmente inadequados na escala rodoviária.”

Cássio Taniguchi,
engenheiro e ex-prefeito de Curitiba

Mobilidade urbana é principal entrave

O principal entrave da região diz respeito à mobilidade urbana. A região insular da capital catarinense tem dois acessos: as pontes Pedro Ivo (na entrada da Ilha) e Colombo Salles (na saída de Florianópolis), conectadas ao continente pela BR-282, e a ponte Hercílio Luz. Diariamente, moradores de diferentes cidades passam horas no trânsito para entrar e sair da Ilha. Além disso, a falta de planejamento e diálogo faz com que, muitas vezes, moradores de cidades como Palhoça ou São José precisem se deslocar até o Ticen (Terminal de Integração Centro), dentro da Ilha, para viajar a outras cidades da Grande Florianópolis, como Governador Celso Ramos ou Águas Mornas.

Para o coordenador do Observatório de Mobilidade Urbana da UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina), Bernardo Meyer, as atribuições dos municípios se restringem às suas divisas municipais e que é preciso estruturar um sistema de mobilidade urbana na nossa região como um todo. "A meu modo de ver, esse processo intermunicipal de estruturação de um sistema racional e eficiente de transporte dessa região conurbada deve ser liderado pelo governo do Estado", considera.

Esse foi o mote para a elaboração do Plamus (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis), financiado pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), em 2015. O relatório final diz que o estudo buscou diagnosticar os problemas e indicar as soluções para a Mobilidade Urbana para a Região Metropolitana da Grande Florianópolis, enfatizando a importância dessa questão para o crescimento socioeconômico da zona. O entendimento vai ao encontro do que diz o especialista em mobilidade. Para ele, os investimentos devem ser, principalmente, em infraestrutura, buscando garantir maior número e pistas exclusivas para o transporte público, a fim de desafogar o trânsito

para quem entra e sai da capital catarinense.

"Para isso, nós precisaríamos que o governo do Estado incentivasse os municípios a participar desse tema intermunicipal, oferecendo a eles a possibilidade de financiamento para realizar essas obras de infraestrutura. Isso garantiria a construção de uma rede interligada de pistas exclusivas e faixas preferenciais de transporte público. Assim a gente conseguiria conectar as cidades aqui da Grande Florianópolis por meio de uma grande rede eficiente de transporte, que iria dar um ganho em termos de tempo de viagem muito grande para os usuários", sugere Meyer.



Os investimentos devem ser, principalmente, em infraestrutura, buscando garantir maior número e pistas exclusivas para o transporte público, a fim de desafogar o trânsito para quem entra e sai da capital catarinense."

Bernardo Meyer, coordenador do Observatório de Mobilidade Urbana da UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina)



Na Vía Expressa, diariamente, 160 mil veículos entram e saem da Ilha, enfrentando congestionamentos

Bons exemplos existem e podem ser replicados

O pesquisador Bernardo Meyer, coordenador do Observatório de Mobilidade Urbana da UFSC, acredita que não é preciso deixar o Brasil para localizar exemplos que possam ser replicados na Grande Florianópolis. A capital paranaense, Curitiba, foi uma das cidades que desenvolveu um planejamento de mobilidade funcional e viável para integrar boa parte dos 29 municípios da Região Metropolitana. Para executar esse tipo de projeto, no entanto, é necessário incentivo do governo estadual. "Quando estava lá como prefeito, implantei 'na marra'. Fui, aos poucos, fazendo integrações. Como Curitiba consegue, Florianópolis também pode. É extremamente viável, seja através de um consórcio, ou outra modalidade. Você chegaria ou sairia da Capital em 15 minutos", diz Cássio Taniguchi, que, além de atuar na Suderf, é ex-prefeito da capital paranaense. Planejamentos desenvolvidos e executados em Goiânia (GO), Recife (PE) e Vitória (ES) também foram citados como potenciais inspirações para a melhoria da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Florianópolis.



Tempo de percurso para entrar ou sair da Ilha seria de 15 minutos se existisse um planejamento de mobilidade funcional, como em Curitiba

Tema é prioridade da Secretaria de Planejamento, diz Estado

No caso das regiões que cercam Florianópolis, Itajaí, Joinville e Blumenau, o principal problema que envolve a não existência – além do papel – de uma região metropolitana está relacionado à mobilidade urbana. O governo de Santa Catarina informa que este tema na Região Metropolitana de Florianópolis tem sido uma das áreas de atuação prioritárias da Secretaria de Estado de Planejamento, recrada para estruturar e monitorar projetos de médio e longo prazo pela atual gestão, que tomou posse em 2023. Por meio de nota enviada

pela assessoria de imprensa do governador Jorginho Mello, o executivo informou que a primeira constatação dos grupos de trabalho que atuam no assunto foi a de que era necessário fazer uma série de atualizações para garantir avanços reais nos projetos herdados de governos anteriores.

A partir desse diagnóstico, o governo do Estado determinou a atualização da legislação que rege as regiões metropolitanas, para que o órgão responsável por elas passasse a atuar com uma visão mais estadual, pensando também nas outras regiões metropolitanas

presentes em Santa Catarina. O modelo de ações inicia pela Grande Florianópolis e, depois, será replicado em outras regiões.

A segunda etapa desse planejamento, segundo o governo estadual, foi buscar recursos financeiros para viabilizar os projetos. "Há um financiamento encaminhado com o Banco Mundial, obtido a partir da missão oficial do governador Jorginho Mello aos EUA no mês de maio deste ano." Com isso, duas das três principais pendências para a integração da mobilidade urbana, segundo o governo do Estado, evoluirão.

ATUALIZAÇÃO DOS DADOS

Continua pendente, contudo, a atualização das informações que irão embasar o edital de concessão do serviço integrado de mobilidade na Grande Florianópolis, que será executado pela Secretaria de Estado da Infraestrutura. Para evitar erros parecidos com os que foram cometidos no passado, como no caso do Plamus, ao prometer prazos que não foram cumpridos, nesse momento os esforços são

para concluir o contrato com o Banco Mundial. "É a partir disso que se dará início aos trabalhos de atualização dos dados de mobilidade que irão embasar o edital de concessão, garantindo avanços reais para o projeto", enfatizou o governo do Estado. A expectativa é de que esse projeto esteja pronto até o fim do segundo semestre de 2026, com a implementação iniciando em 2027.

■ A reportagem do jornal ND tentou, durante uma semana, conversar com o secretário de Estado do Planejamento, Fabrício Oliveira, por meio da assessoria de imprensa, assim como buscou viabilizar diálogo com José Rafael Biff de Bem, responsável pela Sudesc (Superintendência de Desenvolvimento das Regiões Metropolitanas de Santa Catarina), vinculada à Seplan. Não houve retorno até o fechamento do caderno.

TERÇA-FEIRA,
2 DE SETEMBRO DE 2025

6 e 7



NERI DOS SANTOS
Professor e coordenador de Desenvolvimento do Movimento Floripa Sustentável

Região Metropolitana de Florianópolis, os desafios e a coprodução para um futuro integrado

A Região Metropolitana de Florianópolis, composta por 13 municípios, reúne hoje cerca de 1,2 milhão de habitantes. Segundo o IBGE, em 2050, essa população poderá alcançar 2 milhões de pessoas, o que ampliará de forma significativa os desafios já presentes. Mobilidade urbana precária, déficit no abastecimento de água potável e no saneamento básico, falta de habitações de interesse social, deficiências na saúde e na gestão de resíduos sólidos são problemas que atravessam fronteiras municipais e afetam o cotidiano de toda a região.

A complexidade desses temas exige mais do que políticas isoladas: exige uma governança metropolitana efetiva, planejamento conjunto e coprodução entre Poder Público, iniciativa privada e sociedade civil.

O Plamus (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável) e o projeto NeoTrans II, por exemplo, oferecem caminhos para reorganizar o transporte coletivo, mas só terão êxito se houver coordenação intermunicipal e investimentos contínuos.

Na área ambiental, a proteção dos mananciais e a universalização do saneamento básico são condições essenciais para garantir saúde e qualidade de vida para toda população. Já na gestão de resíduos, é urgente fortalecer consórcios regionais e ampliar a coleta seletiva, investindo em educação ambiental e valorizando as cooperativas de catadores.

Outro ponto crítico é o déficit habitacional. A urbanização de áreas precárias, a construção de moradias de interesse social e a regularização fundiária devem caminhar juntas com políticas de inclusão social e acesso a serviços básicos. A saúde, por sua vez, demanda integração entre municípios, com redes regionais de atenção e bem-estar.

O RMF também tem oportunidades: seu ecossistema de inovação, formado por universidades, startups e parques tecnológicos, é um ativo estratégico para um futuro sustentável e inclusivo. Com inteligência territorial, inovação e cooperação, a Grande Florianópolis pode se consolidar como referência nacional em qualidade de vida.

O desafio está posto: construir um futuro metropolitano integrado depende da capacidade coletiva de transformar problemas comuns em soluções compartilhadas. Para que isso aconteça é fundamental que o governo de Santa Catarina fortaleça, efetivamente, a Sudesc (Superintendência de Desenvolvimento das Regiões Metropolitanas de Santa Catarina).

Notícias do Dia (02.09.2025)

Caderno Especial (ND Fórum 2050 – Por uma região metropolitana de fato)

"Bons exemplos para se inspirar"

Bons exemplos para se inspirar / Conurbação / RMF / Região Metropolitana de Florianópolis / Bernardo Meyer / Observatório da Mobilidade Urbana / UFSC



Por meio do sistema de integração do transporte coletivo, algumas linhas são capazes, por exemplo, de conectar até três cidades da região metropolitana

Bons exemplos para se inspirar

Região Sul do país, em especial, Curitiba, desenvolveu modelo de região metropolitana que pode ser adotado por Santa Catarina

Enquanto a região metropolitana de São Paulo (SP) concentra a maior parcela do PIB nacional – 22,6% conforme dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) -, é do Sul do Brasil que vem um dos principais exemplos de produto metropolitano que Santa Catarina pode seguir para a implementação do aglomerado urbano na área de Florianópolis.

A Região Metropolitana de Curitiba (PR) é composta por 29 municípios, sendo que 15 deles integram o NUC (Núcleo Urbano Central). Com mais de 3,5 milhões de habitantes, é a oitava região metropolitana mais populosa do Brasil, concentrando 31,6% da população paranaense.

Por meio do sistema de integração do transporte coletivo, algumas linhas metropolitanas são capazes, por exemplo, de conectar até três cidades, como é o caso da linha II1-Araucária/Fazenda Rio Grande, que passou a ter ponto de embarque e desembarque no terminal Tatuquara, atendendo a demanda da população que trafega pelos

municípios. Cerca de 34 mil pessoas são beneficiadas diariamente.

Usuários do transporte coletivo que precisam pegar mais de uma linha contam também com a chamada "integração temporal", que dá ao usuário um prazo de 2 horas e meia para embarcar na segunda linha sem que haja nova cobrança de tarifa.

Ações como essa são possíveis através da articulação dos prefeitos municipais com a Amep (Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná), criada em 2023 para coordenar as FPICs (Funções Públicas de Interesse Comum), nas regiões metropolitanas e aglorações urbanas instituídas no Paraná.

"Não existe exemplo melhor do que Curitiba para o Estado, que tem BRTs funcionando e um nível de eficiência comprovado. Mas várias outras capitais brasileiras, como São Paulo e Rio de Janeiro, também têm seus sistemas funcionando", analisa o coordenador do Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC, Bernardo Meyer.



“É preciso desenvolver esse senso de estimular os municípios a dialogarem para resolução dos seus problemas em comum. Seja ele lixo, poluição dos mares e dos rios, ou transporte público.”

Bernardo Meyer, coordenador do Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC

Mobilidade de Recife e Porto Alegre como referência

Um pouco mais distante, no Nordeste brasileiro, a região metropolitana do Recife (PE) é responsável por 35% do PIB da região. A área opera com uma frota de 2.700 ônibus, que fazem 400 linhas diariamente e trafegam por todas as 15 cidades conurbadas, além das duas linhas de metrô que prestam serviço a milhares de pessoas. Os terminais integrados proporcionam integração entre as viagens de ônibus e metrô, barateando o deslocamento diário da população. "É preciso desenvolver esse senso de estimular os municípios a dialogarem para resolução dos seus problemas em comum. Seja ele lixo, poluição dos mares e dos rios, ou transporte público", entende Bernardo Meyer.

A capital vizinha, Porto Alegre (RS), fez uso de recursos nacionais e internacionais para projetar e executar uma linha de trem, capaz de atender às principais cidades da região metropolitana. O trajeto de Porto Alegre a Novo Hamburgo, com pouco mais de 40 quilômetros, passa por 22 estações, em seis cidades diferentes, em aproximadamente uma hora.

POTENCIALIDADES

O mesmo vale no sentido oposto, buscando maneiras de impulsionar e valorizar as potencialidades de cada região. O recorte urbano de Campinas (SP), por exemplo, consolidou-se como logístico e tecnológico, com centros de distribuição e universidades de destaque internacional - como a Unicamp.



CÁSSIO TANIGUCHI
Engenheiro e ex-prefeito
de Curitiba

*População sofre com a
região metropolitana
no limbo*

A principal característica de uma região metropolitana consiste no extravasamento de sua população dos limites do município polo, cujas atividades econômicas, sociais e culturais atraem grandes contingentes de migrantes. O resultado é a multiplicação de loteamentos no seu entorno, muitas vezes, sem qualquer sustentação econômica e carência de infraestrutura e de serviços públicos. Essa condição, conhecida como conurbação, acaba por impactar as atividades dos municípios e exige medidas urgentes para sanar as deficiências recíprocas através de um planejamento urbano integrado de seus territórios.

A Constituição reconhece esse fenômeno em várias das regiões e aglomerados urbanos existentes (e criados) no país e instituiu o que se denomina Gestão Associada entre os vários entes federativos, onde cada parte abre mão de suas autonomias para planejar e implantar as "políticas públicas de interesse comum": assistência à saúde, saneamento básico, transporte coletivo integrado, habitação, segurança pública, preservação ambiental, prevenção e mitigação de desastres naturais, emprego e renda etc.

Hoje, o município é o poder concedente de linhas de transporte coletivo municipal e não tem gerência sobre o metropolitano, cujo poder concedente é o Estado. Portanto, longe de perder autonomia, os municípios passam a influir diretamente sobre a atuação dos vários entes do Poder Público, na melhor decisão sobre as políticas compartilhadas com o governo federal, o Estado e os demais municípios. Além disso, a sinergia criada possibilita a formação de consórcios, PPPs (Parcerias Público-Privadas), concessões, busca e negociação de financiamentos nacionais e internacionais etc.

Enquanto o planejamento urbano integrado da RMF continuar no limbo, bem como a racionalização e a implantação do BRT, sofre a população da RMF com os constantes congestionamentos decorrentes do movimento pendular entre a região e a Ilha – diariamente 160 mil pessoas deslocam-se no sentido Ilha e vice-versa toda manhã e tarde, em viagens com duração de até duas horas e meia em ambos os sentidos. O mesmo fenômeno ao longo das rodovias SC-401 (Norte da Ilha) e SC-405 (Sul da Ilha), com a penalização dos moradores que precisam se deslocar. Enquanto isso, o investimento se dá na ampliação da SC-401 sem considerar as pistas exclusivas para o BRT. Detalhe: 50% desse movimento é feito em transporte individual motorizado.

Saúde centralizada afeta a mobilidade urbana na Grande Florianópolis

Hospitais públicos ficam na Ilha; escassez imobiliária faz com que haja deslocamento para atendimento, o que prejudica o trâfego

O Ministério da Saúde determina a taxa ideal de leitos hospitalares em uma região deveria ser de 2,5 a 3 para cada mil habitantes. A Organização Mundial da Saúde entende que o ideal seria de 3 a 5 leitos para o mesmo número de habitantes, enquanto a OCDE (Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico), constituída dos países mais desenvolvidos do mundo, acredita que o número deveria ser de 4,7 leitos para cada mil habitantes, conforme o Panorama de Saúde divulgado em 2017. O Brasil possui 2,1 leitos para cada mil habitantes, abaixo do recomendado pelo próprio órgão regulador.

Conforme o Painel de Monitoramento de Leitos Hospitalares de Santa Catarina, hoje, há 12.141 leitos ativos no estado, entre Unidades de Terapia Intensiva neonatal, pediátrico e adulto, de enfermaria e de cuidados intermediários, em todas as unidades hospitalares próprias e contratualizadas, ou conveniadas ao Sistema Único de Saúde (SUS). Cerca de 18,5% deles (2.245) estão na Região Metropolitana e de Expansão da Região Metropolitana de Florianópolis.

As unidades para internação estão concentradas em 12, das 22 cidades: Alfredo Wagner, Angelina, Biguaçu, Canelinha, Florianópolis, Nova Trento, Santo Amaro da Imperatriz, São Bonifácio, São João Batista, São José, São Pedro de Alcântara e Tijucas. Para dar conta dos atendimentos e

fortalecer o acesso ao SUS na região, o CIS-Granopolis (Consórcio Público Interfederativo de Saúde da Região da Grande Florianópolis) é responsável por organizar os processos de credenciamento de serviços de saúde aos consorciados, como exames, consultas e cirurgias de média e alta complexidade. Atualmente, 21 municípios integram a instituição.

Apesar da distribuição dos leitos ser razoável, boa parte das unidades com atendimento público está concentrada em Florianópolis, como o Cepon (Centro de Pesquisas Oncológicas), Hospital Governador Celso Ramos, Hospital Nereu Ramos e Maternidade Carmela Dutra. Todos, por sua vez, estão na área insular da capital catarinense, fortemente afetada por problemas de mobilidade urbana.

Essa condição também é responsável por uma espécie de migração em que a população que precisa de cuidados frequentes opta por morar próximo à unidade de saúde. A escassez imobiliária eleva o custo do aluguel e faz com que a mudança ocorra para áreas no continente, demandando viagens diárias para entrar e sair da Ilha. A falta de transporte público eficiente provoca a necessidade de transporte individual, o que além de afetar o meio ambiente, impacta diretamente na mobilidade urbana. Como em um sistema de engrenagens, tudo está interligado – assim como os municípios que compõem a Região Metropolitana de Florianópolis.

Maternidade Carmela Dutra recebe pacientes de toda a Grande Florianópolis



Notícias do Dia (02.09.2025)

Caderno Especial (ND Fórum 2050 – Por uma região metropolitana de fato)

“Talvez nosso maior problema seja a questão da mobilidade”

“Talvez nosso maior problema seja a questão da mobilidade” / Prefeito de Florianópolis / Fecam / Federação de Consórcios, Associações de Municípios e Municípios de Santa Catarina / Topázio Neto / Região Metropolitana de Florianópolis / Transporte público / Plamus / Observatório da Mobilidade Urbana / UFSC



TERÇA-FEIRA,
2 DE SETEMBRO DE 2025 16 e 17

Entrevista Topázio Neto, presidente da Fecam e prefeito de Florianópolis

“Talvez nosso maior problema seja a questão da mobilidade”



Topázio ressalta que não há como falar em transporte integrado na região metropolitana sem alocação de recursos importantes

De que forma os municípios podem se articular para motivar o Estado a incentivar um pouco mais essa integração enquanto região metropolitana?

Quando a gente fala em região metropolitana, tem que haver um denominador comum. No caso da região metropolitana de Florianópolis, é o governo do Estado. Talvez nosso maior problema seja a questão da mobilidade. Então, ao longo dos anos, isso vem sendo planejado, mas falta dinheiro para implementar os projetos. A Secretaria de Articulação Internacional está levantando um dinheiro junto ao Banco Mundial para fazer, finalmente, essa integração entre Blumenau, São José, Palhoça e Florianópolis. É por esse elixo principal em que a maior parte do trânsito acontece.

O Plamus, desenvolvido em 2015, tinha esse intuito de integrar os municípios e facilitar a mobilidade, não é?

O Plamus já tinha esse projeto como prioritário. Florianópolis, aquilo que fez com relação à mobilidade ao longo dos últimos anos, olhou a questão do programa para não fazer nada que pudesse ir de encontro ao projeto. Uma etapa, por exemplo, foi desenvolvida lá em 2014, eu só consegui tirar do papel agora, que é o anel viário do BRT. Isso já estava previsto lá atrás e agora está sendo revisado, e nós estamos tornando cada vez mais que as atualizações mantenham esse espírito de integração da região metropolitana.

Uma das sugestões do Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC para melhorar o entra e sai da Ilha é criar uma faixa exclusiva nas pontes. Há algum estudo nessa linha?

Ainda não temos isso, mas na revisão do Plamus, a partir de um convênio com o BNDES, nós podemos pensar, primeiro, no acesso a Florianópolis pela BR-282. Mas a ideia é essa: criar corredores para que o transporte coletivo possa acontecer de maneira mais fácil.

EDUCAÇÃO

Na área da educação, temos outras cidades com forte presença universitária. Há algum diálogo ou estratégica?

para melhorar a vida de quem faz esse trajeto no transporte público?

Em princípio, cada região tem que conseguir, digamos assim, regularamente seu transporte coletivo. Florianópolis tem, hoje, uma concessão há 10 anos, São José e Palhoça estão trabalhando nas deles, e, a partir daí, a gente poderia definir essas integrações. Hoje, muitas vezes, você tem dificuldade porque se vem no intermunicipal de Palhoça até o Centro da Capital, se estuda na UFSC, vai ter que pegar outro transporte coletivo que não está integrado para chegar à universidade. Então, passa pela regulamentação do transporte em cada uma das cidades para que esse transporte intermunicipal possa ficar finalmente regulamentado.

SANEAMENTO BÁSICO

Enquanto presidente da Fecam, de que forma também pode auxiliar nessa articulação?

Os nossos desafios vão além da mobilidade. Há o saneamento básico. O Fecam deve trabalhar em conjunto agora para que os municípios possam se articular, ou com a Casan ou através de outros mecanismos, para resolver suas situações em conjunto. É muito difícil para o município pequeno resolver a questão do saneamento sozinho.

O Marco Legal do Saneamento Básico estabelece a meta até 2033

para universalização. Santa Catarina ainda está bem atrás nessa questão.

Florianópolis está um pouco mais perto e tem planos de atingir, mas não só Florianópolis, né? A gente precisa olhar para todos os municípios.

SAÚDE

Uma outra questão relevante quando se fala em metrópole é o acesso à saúde. Esse diálogo ocorre quando falamos em Grande Florianópolis?

A saúde a gente está no caminho. O governo do Estado está construindo hospitais públicos, e nós, em Florianópolis, fazendo outros municípios que desafogam os hospitais públicos do Estado. Na saúde, essa interligação é maior. Acho que a gente consegue, em curto prazo, melhorar bastante através dos investimentos públicos e privados. Saúde é um pouco mais tranquilo, mas é fato, quanto mais equipamento de saúde a gente tiver, melhor vai ficar.

HABITAÇÃO SOCIAL

Recentemente, Florianópolis foi contemplada com uma habitação social do Minha Casa, Minha Vida e essa é uma das problemáticas de Florianópolis. De que forma se pode sanar ou diminuir essa questão em médio prazo?

Caada município está tentando trabalhar no seu problema. Florianópolis está fazendo um conjunto habitacio-

nal do Minha Casa, Minha Vida. São quase 190 unidades habitacionais. Nós já temos outros cinco terrenos aprovados pela Caixa, onde nós vamos construir mais 800 unidades. Isso agora só depende de recursos, orçamento da Caixa para que a obra comece. Além disso, temos outros terrenos ainda para o Farol 2 e Farol 3, para pessoas com renda um pouquinho maior. Então, a gente está tentando construir habitação de interesse social para que a pessoa continue na Ilha. Claro que o déficit habitacional é grande, mas nós estamos tentando fazer com que a pessoa que mora em Florianópolis possa morar dentro da cidade e não morar muito longe de onde trabalha.

Muitas vezes, a pessoa que trabalha aqui na Ilha precisa morar no continente ou em outras cidades pela questão do aluguel ser mais barato. Tem alguma coisa assim que possa ser feita de forma mais colegiada para resolver esse problema?

São dois pontos: ou você leva o emprego para perto, na cidade onde as pessoas podem morar, mais distante da Ilha, ou você tenta usar os espaços que têm em Florianópolis para habitação de interesse social. O nosso novo Plano Diretor acabou criando instrumentos importantes para que isso aconteça. O aluguel em municípios ao redor é mais barato que dentro da cidade, até por uma questão de escassez, mas se a gente conseguir produzir um volume perto de 2.000 unidades, a gente pelo menos ajuda nessa regulagem do preço do aluguel.

PRINCIPAL DEMANDA

O que é mais importante de ser feito, neste momento, enquanto região metropolitana?

Começamos a conversar e temos um agente como o governo do Estado disposto a sentar à mesa e colocar recursos. Não há como falar num transporte integrado em toda a região metropolitana se não houver uma alocação de recursos importantes.

Então, o Estado levantou uma quantia para fazer o projeto e construir essa linha de BRT entre os municípios da região. Então, isso já é uma iniciativa. Além do mais, é importante que, como a Capital acaba sendo uma porta de entrada do turista, essa possibilidade de integração dos municípios da região, ou seja, você entra em Florianópolis e vai para Serra, e isso é plenamente viável. A Secretaria de Estado de Turismo tem chamado as cidades da região metropolitana para a conversa. Isso tem acontecido ainda, talvez, de forma inicial, porque o turista que vem para Florianópolis fica na cidade, mas quer coisas diferentes também. Então temos a possibilidade de ter praia, águas termais, neve, tudo a poucos quilômetros de distância.

Notícias veiculadas em meios impressos, convertidas para o formato digital, com informações e opiniões de responsabilidade dos veículos.