

Produto 5.1
Bases do PlanMob
Cachoeiro de Itapemirim - ES

Planos de Mobilidade Urbana
Sustentável e Projetos
Estruturantes para Cidades-
Polo e as Regiões Centro-Sul
e Centro-Norte do Estado do
Espírito Santo

The logo for LOGIT features the word "LOGIT" in a bold, black, sans-serif font. The letter "O" is replaced by a blue sphere with a white crescent shape on its left side, suggesting a globe or a stylized letter.

Sumário

1.	Introdução	1
1.1	Por uma nova mobilidade.....	1
1.2	Mobilidade Urbana para construção de cidades sustentáveis	4
2.	Princípios e diretrizes do PlanMob: a lei 12.587/12 e a Política Nacional de Mobilidade Urbana	6
2.1	Princípios	6
2.2	Diretrizes.....	6
2.3	Estruturação do processo de formulação de alternativas	8
3.	Formulação de Alternativas: Intervenções físicas.....	10
3.1	Classificação e hierarquização do sistema viário	10
3.2	Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé.....	12
3.3	Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas	12
3.4	Sistema de transporte público coletivo: cobertura e nível de serviço.....	15
3.5	Sistema de transporte público coletivo: tecnologia veicular	15
3.6	Sistemas de bilhetagem, controle e monitoramento	15
3.7	Estacionamento: política de estacionamento e modalidade de operação..	17
3.7.1	Considerações gerais para formulação de políticas de estacionamento	17
3.7.2	Recomendações à ação governamental	17
3.7.3	Gerenciar a demanda	18
3.7.4	Grau de controle da operação por parte do município.....	19
3.7.5	Concessão da Operação.....	19
3.7.6	Operação Municipal	20
3.8	Estacionamento: meios de pagamento	21
3.9	Monitoramento e controle de Trafego.....	21
3.9.1	Etapa 2: Controle em pontos fundamentais da cidade + central de controle	22

3.10	ITS para Transporte Público: Sistemas de bilhetagem, controle e monitoramento.....	23
3.10.1	Etapa 1: Implementação de ITS unicamente por parte de operadores privados	24
3.10.2	Etapa 2: Implementação de ITS por parte do operador privado acompanhado pelo poder público.....	24
3.10.3	Etapa 3: Implementação de ITS por parte do poder público.....	26
4.	Formulação de Alternativas: Ações institucionais e de gestão da mobilidade... 29	
4.1	Introdução.....	29
4.2	Considerações metodológicas	30
4.3	Formulação e avaliação preliminar de propostas	31
4.3.1	Fortalecimento da organização institucional para gestão da mobilidade urbana	32
4.3.2	Assistência e capacitação técnica na área do planejamento e gestão da mobilidade.....	35
4.3.3	Viabilização financeira de investimentos em infraestrutura	39
4.3.4	Programa de modernização da gestão da mobilidade no município... 45	
4.3.5	Fortalecimento da democracia participativa	52
5.	Formulação de Alternativas: Ações normativas.....	60
5.1	Concessões de serviços públicos.....	60
5.1.1	Organização institucional e jurídica para a concessão do transporte público coletivo.....	60
5.1.2	Regulamentação do transporte público individual (taxi)	60
5.2	Regulamentações	60
5.2.1	Regulamentação da circulação do transporte de carga.....	60
5.2.2	Regulamentação de polos geradores de tráfego.....	60
5.2.3	Regulamentação do transporte coletivo privado.....	60
6.	Referências.....	61

Lista de Figuras

Figura 1. Mapa geral de hierarquia viária.....	11
Figura 2. Mapa de hierarquia viária, detalhe centro	11
Figura 3: Rede estrutural de ciclovias e ciclofaixas proposta	14
Figura 4. Processo de evolução de ITS como sequência de implementação gradual das alternativas propostas.....	16
Figura 5 - Etapas monitoramento e controle de trafego	21
Figura 6 - Etapas ITS para Transporte Público	23
Figura 7 - Bases técnicas e contexto dos operadores.....	25
Figura 8 - Processos a seguir pela Etapa 2	26

Lista de Quadros

Quadro 1: Eixos de atuação para o desenvolvimento institucional.....	30
Quadro 2: Áreas da administração pública e ações possíveis dentro do BNDES PMAT	47
Quadro 3: Limites por Tipo de Recursos do PNAFM.....	50
Quadro 4: Limites de Financiamento do PNAFM*	51
Quadro 5: Condições do Financiamento do PNAFM.....	52
Quadro 6: Composição de representantes nos conselhos municipais destacados	58

1. Introdução

O presente documento corresponde ao Produto 5.1 –Bases do PlanMob da Etapa 5 – Plano de Mobilidade Urbana, no âmbito da contratação de serviços técnicos especializados para a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes para cidades polo do Estado do Espírito Santo.

Este relatório apresenta as bases da abordagem para a elaboração do Plano de Mobilidade, os princípios e diretrizes que norteiam a formulação das propostas. Com base nas alternativas contidas no relatório do Produto 4.2 foram realizadas reuniões técnicas com representantes do município e foi realizado o Seminário de Avaliação, onde tais propostas também foram apresentadas em evento público direcionado à sociedade civil, que teve a oportunidade de fazer observações, questionamentos e tirar dúvidas. Este relatório contém portanto a sistematização das alternativas à luz dessas revisões.

1.1 Por uma nova mobilidade

A mobilidade urbana, isto é, “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012), sempre interferiu nos modos de vida dos habitantes da cidade. Por conseguinte, é pelo planejamento dela, notavelmente por meio de planos de mobilidade, que o Estado define as condições associadas à mobilidade urbana: as intervenções físicas, operacionais, institucionais, normativas e até mesmo políticas e sociais que devem ser realizadas em horizontes temporais definidos.

A mobilidade é uma condição essencial para acessar os bens e serviços urbanos e, também, um fator fundamental para a integração social e urbana. Entretanto, ela não é uniformemente distribuída entre indivíduos e grupos sociais e, sobretudo, não tem a mesma qualidade em todo o espaço, quando relacionada aos recursos e às restrições que limitam o seu uso. As desigualdades associadas à mobilidade urbana estão relacionadas tanto à diferença na distribuição social de acesso aos recursos (urbanos, socioeconômicos, culturais e temporais) quanto à presença de restrições (sociais e no tempo/espaço) que prejudicam o uso do espaço urbano (COLLEONI, 2011).

Sob o argumento de aprimorar a fluidez viária por meio do aumento da capacidade e da velocidade, foram criados viadutos, túneis, ruas demasiado íngremes e grandes rotatórias, tendo como foco o tráfego de veículos motorizados, principalmente o automóvel. Para os pedestres, estas intervenções significaram a determinação de obstáculos que tornaram o deslocar-se pela cidade mais longo, perigoso ou mesmo impossível (CARRÉ, 2003). Além disso, a ocupação do território com base na disseminação de loteamentos sem o devido planejamento e não consonante ao plano diretor teve como resultado uma urbanização espalhada, que, além de distanciar os serviços e empregos das áreas residenciais, fomenta os deslocamentos por modos

individuais motorizados (automóvel + motocicleta) e, ao mesmo tempo, prejudica a estruturação do espaço urbano democrático e acessível.

Desde a década de 60, vêm sendo feitos grandes investimentos na expansão do sistema viário, o que acabou significando não só um apoio, mas um verdadeiro incentivo ao uso do automóvel. Nestes anos, em que o país conheceu um crescimento urbano mais intenso e a expansão das cidades deu-se de maneira descontrolada, com baixa densidade de ocupação, criou-se um espaço de longas distâncias, que depende do automóvel para ser usufruído na totalidade, torna caro o transporte público de qualidade e praticamente inviabiliza a caminhada. “A apropriação privada do sistema viário público que foi feita pelos usuários de automóveis foi depois estendida aos usuários de motocicletas, mantendo os demais participantes do trânsito – pedestres, ciclistas e usuários de transporte coletivo – espremidos em espaços desconfortáveis e inseguros, como cidadãos de segunda classe” (VASCONCELLOS, 2013). Isto fez com que a qualidade de vida fosse grandemente prejudicada, principalmente dos que têm menor renda. Usuários do transporte público, sobretudo habitantes das periferias, passaram a gastar enormes quantidades de tempo nos seus deslocamentos diários, em péssimas condições de conforto, devido à oferta insuficiente. “Quem colaborou para esse cenário foi o do transporte individual, com o crescimento dos congestionamentos, que como consequência direta começou a afetar a velocidade da circulação dos ônibus, aumentando o custo da sua operação e as tarifas” (ibid.).

Dentre as externalidades negativas associadas ao planejamento inadequado da mobilidade, podemos destacar algumas (CARRÉ, 2011; VASCONCELLOS, 2013; SALDIVA, s.d.):

- Poluições atmosférica e sonora;
- Expansão descontrolada das cidades, com baixa densidade de ocupação;
- Congestionamento crescente do trânsito;
- Precariedade dos serviços de transporte público;
- Estreitamento das áreas destinadas aos modos não motorizados (a pé, bicicleta): calçadas, ciclovias, praças etc.;
- Consumo de energia de fontes não renováveis;
- Desmantelamento dos espaços de convivência e perda da noção de espaço público;
- Esvaziamento dos espaços públicos aliado à consolidação de espaços fragmentados destinados ao público usuário de transporte motorizado;
- Acidentalidade (de 1960 a 2010, morreram no Brasil 1,5 milhões de pessoas no trânsito, sendo que outras 4,5 milhões ficaram com seqüelas permanentes).

Não só no Brasil é necessário rever a abordagem que é feita para tratar os problemas de mobilidade. Nos Estados Unidos, onde muitas cidades construíram rodovias urbanas com o intuito de oferecer comodidades aos motoristas que abandonaram as áreas centrais para residir nos subúrbios, já se constata que estas rodovias, sejam quais forem seus benefícios, acabaram tendo um impacto negativo sobre as comunidades urbanas e estão sendo demolidas em diversas cidades (ITDP, 2013).

As preocupações relativas à mobilidade não podem escapar às cidades de médio porte, pois, além de serem as que mais crescem no Brasil, os planos destes municípios devem orientar seu desenvolvimento de maneira com que não sigam o “atraso” em mobilidade urbana das cidades de grande porte (FOLHA, 2012; G1, 2014). Com as oficinas temáticas realizadas nos municípios do PlanMob/ES, percebe-se que estas questões já estão na pauta de diversos deles, o que pode ser complementado pelos problemas levantados nas mesmas (LOGIT, 2013):

- Congestão viária;
- Poluição atmosférica causada pelos modos de transporte motorizados;
- Má qualidade do transporte público coletivo (pontualidade, acessibilidade);
- Calçadas inexistentes/inadequadas;
- Baixa acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida;
- Falta de infraestrutura ao transporte público coletivo: faixas/corredores exclusivos;
- Pontos de ônibus precários ou inexistentes;
- Aumento da taxa de acidentes (consequentemente, dos gastos com saúde pública);
- Descaso à utilização/implantação de modos alternativos (bicicleta, balsas, elevadores, teleféricos, escadas rolantes etc.);
- Urbanização espraiada;
- Incompatibilidade do uso do solo com o planejamento do sistema de mobilidade.

Relacionando-se especificamente à situação do município de Cachoeiro de Itapemirim, podem ser destacados os seguintes problemas (*ibid.*):

- Calçadas irregulares/estreitas;
- Aumento do congestionamento de fluxo de veículos;
- Crescimento dos índices de poluição ambiental;
- Concentração da população em um determinado local;
- Transporte coletivo ultrapassado;
- Irregularidade nos itinerários e horários dos ônibus;
- Má qualidade dos abrigos de ônibus;
- Calçadas mal dimensionadas;
- Má distribuição dos serviços públicos para as regiões periféricas da cidade;
- Grande quantidade de pessoas andando a pé em ruas e calçadas inadequadas e aguardando um transporte coletivo ao relento;
- Alto índice de insatisfação da população em relação ao transporte urbano;
- Baixa qualidade do transporte coletivo: as empresas não cumprem horários, não são fiscalizadas, não disponibilizam itinerários conforme a legislação e os desejos dos usuários;
- Abrigos de ônibus insuficientes, mal conservados e mal projetados;

- Calçadas insuficientes e inadequadas e sem acessibilidade.

1.2 Mobilidade Urbana para construção de cidades sustentáveis

“Vamos dizê-lo de imediato: a questão ‘por que nos movemos?’ não envolve o domínio dos transportes somente. Ela nos faz entrar com os dois pés no estudo, muito mais vasto, dos modos de vida contemporâneos. Fazer passar objetos ou pessoas de um ponto a outro, é implicar efetivamente um vasto leque de atividades humanas. Diversas lógicas de ação nos levam a interrogar sobre o funcionamento das sociedades, sobre suas estruturas e suas relações, sobre as desigualdades, sobre as diferenciações, sobre os modos de vida e seu pluralismo” (KAUFMANN, 2011).

A “mobilidade urbana para a construção de cidades sustentáveis”, assim enunciada pelo Ministério das Cidades (2007), será “produto de políticas que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizem os modos coletivos e não motorizados de transporte, eliminem ou reduzam a segregação espacial, contribuam para a inclusão social e favoreçam a sustentabilidade ambiental”. Além dos projetos e planos, um dos desafios na reformulação das maneiras de se pensar as cidades é o fato da mobilidade urbana ser “conceito ‘novo’ em fase de assimilação e amadurecimento” (KNEIB, 2011).

O planejamento da mobilidade deve seguir uma visão diferente da abordagem adotada tradicionalmente no século XX que privilegia a fluidez e a provisão de capacidade viária em detrimento do acesso à cidade e à sustentabilidade. Ao invés de uma busca unidimensional pela mobilidade, a qualidade urbana transforma-se em uma combinação de vários acessos interdependentes relacionando prioridades. “É o acesso às áreas verdes, ar puro e segurança (...). É acessar os caminhos na formas mais econômicas e sensíveis de transporte urbano, que busquem o andar, bicicletas, corredores de ônibus, metrô e light rails (...). Deslocar o foco da mobilidade para a acessibilidade permite uma abordagem mais holística de como gerenciar o movimento na cidade” (SIM, 2006 apud LOGIT, 2005).

Nos últimos anos, sobretudo pela esfera pública federal houve uma evolução na compreensão e conceituação de mobilidade urbana (baseado em KNEIB, 2011):

- 2001** Estatuto das Cidades: Plano de Transporte Urbano Integrado
- 2003** Criação do Ministério das Cidades (MCidades) e da SEMOB (Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade); Conferência das Cidades
- 2004** Cadernos MCidades: mobilidade entendida como diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às necessidades de

deslocamento, considerando as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas

- 2005** Resolução Concidades: Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade
- 2007** Caderno PlanMob: Mobilidade Urbana Sustentável
- 2012** Lei federal 12.587 e instituição do Plano de Mobilidade Urbana como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana

O avanço na compreensão das questões relativas à mobilidade é notável, sobretudo com relação aos instrumentos disponíveis aos gestores públicos a partir dos planos de mobilidade. Entretanto, a existência de normas, regulamentos e manuais não garantiu, na maioria das cidades, um avanço prático na melhoria da mobilidade. Além da quebra de paradigma, há como desafios a apreensão do conceito, o entendimento das reais prioridades para a cidade e a articulação entre as políticas relacionadas. “O principal enfoque deve ser na implementação de ações efetivas” (ibid.).

É por esta e outras razões que o plano de mobilidade deve ser assimilado pelos atores locais e usado efetivamente como instrumento fundamental para implementação da nova visão em mobilidade urbana que está sendo pensada não só em outros países, como também no Brasil.

2. Princípios e diretrizes do PlanMob: a lei 12.587/12 e a Política Nacional de Mobilidade Urbana

Em 2012, foi sancionada a lei 12.587, que torna obrigatória a formulação de planos de mobilidade e, além disso, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Com base nela (BRASIL, 2012) e seguindo as orientações do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (MCidades, 2007), foram consolidados os princípios e diretrizes dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes para Cidades-Polo e as Regiões Centro-Sul e Centro-Norte do Estado do Espírito Santo:

2.1 Princípios

- Promover equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Fomentar a gestão democrática e controle social do planejamento;
- Garantir segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Diminuir a necessidade de viagens motorizadas;
- Repensar o desenho urbano, planejando o sistema viário como suporte da política de mobilidade;
- Repensar a circulação de veículos, priorizando os meios não motorizados e de transporte coletivo nos planos e projetos;
- Desenvolver os meios não motorizados de transporte, passando a valorizar a bicicleta como um meio de transporte importante, integrando-a aos modos de transporte coletivo;
- Reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres, valorizando o caminhar como um modo de transporte para a realização de viagens curtas;
- Reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana;
- Propiciar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, permitindo o acesso dessas pessoas à cidade e aos serviços urbanos;
- Priorizar o transporte público coletivo no sistema viário, racionalizando os sistemas, ampliando sua participação na distribuição das viagens e reduzindo seus custos, bem como desestimular o uso do transporte individual;
- Promover a integração dos diversos modos de transporte;
- Estruturar a gestão local, fortalecendo o papel regulador dos órgãos públicos gestores dos serviços de transporte público e de trânsito.

2.2 Diretrizes

- Integrar o plano de mobilidade à política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

- Priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- Mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- Incentivar o desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- Priorizar de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- Considerar os deslocamentos a pé como um meio de transporte na formulação das políticas de mobilidade urbana;
- Promover ações que priorizem o transporte público sobre o transporte individual, através de reserva de parte do sistema viário para sua circulação exclusiva;
- Melhorar as condições das viagens a pé, por meio de tratamento dos passeios e vias de pedestres, eliminação de barreiras arquitetônicas, tratamento paisagístico adequado e tratamento das travessias do sistema viário;
- Ampliar a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público com o transporte individual e os meios não motorizados, construindo locais adequados para estacionamento de veículos e de bicicletas próximos a estações, terminais e outros pontos de acesso ao sistema de transporte coletivo;
- Estimular o aumento de viagens que utilizem os modos de transporte não-motorizados, através da implantação de ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos; melhoria das condições das viagens a pé, por meio do tratamento adequado dos passeios e vias de pedestres, com eliminação de barreiras físicas, tratamento paisagístico adequado e tratamento das travessias de pedestres, sempre adotando os preceitos da acessibilidade universal;
- Estimular o aumento de viagens que utilizem modos de transporte sustentáveis, principalmente a bicicleta, através de reserva de parte do sistema viário à construção de ciclovias, ciclofaixas e bicicletários;
- Fomentar a colaboração entre poderes públicos regionais e locais, operadores e grupos de interesse;
- Proporcionar informações aos usuários para apoiar a escolha da melhor opção de transportes, divulgando as características da oferta das diversas modalidades de transporte;
- Distribuição mais equilibrada das atividades no território de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas;
- Estímulo ao uso de meios de transporte não motorizados e motorizados coletivos;
- Estímulo ao adensamento nas regiões providas de infraestrutura de transporte e restrição à expansão horizontal da malha urbana;
- Estímulo à utilização de fontes de energia renováveis e não poluentes;

- Desenvolvimento de procedimentos internos para avaliação conjunta dos impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade urbana e dos projetos de transporte e circulação no desenvolvimento urbano;
- Desenvolvimento de bases de dados compartilhadas envolvendo informações sobre as políticas urbanas e a mobilidade;
- Capacitação dos técnicos da administração municipal que atuam na gestão das políticas urbanas nos conceitos de mobilidade urbana e dos técnicos dos órgãos gestores de transporte e trânsito em noções urbanísticas;
- Realização de estudos conjuntos para avaliação de tendências e projeção das variáveis que incidem sobre a mobilidade e a distribuição das viagens no território (domicílios, população, renda, posse de autos, empregos, matrículas, etc.);
- Definição de processos para participação da população na elaboração do plano de mobilidade: audiências públicas, reuniões regionais com moradores, reuniões específicas com segmentos da população (idosos, estudantes, etc.) ou da sociedade (sindicatos, associações e outras entidades representativas da sociedade civil);
- Desenvolvimento de processos de capacitação dos representantes dos diversos segmentos da população envolvidos;
- Constituição de organismos específicos de participação popular permanente no município, como Conselhos de Transporte e Mobilidade, definindo suas competências, abrangência de atuação e estrutura de funcionamento.

2.3 Estruturação do processo de formulação de alternativas

A atividade principal desta fase consiste em desenvolver alternativas para compor o Plano de Ação do PlanMob a serem avaliadas e selecionadas no final desta mesma etapa. Com base nos problemas identificados, e priorizando as questões centrais da mobilidade em Cachoeiro de Itapemirim, serão formuladas propostas de soluções alinhadas com as diretrizes definidas anteriormente. Essas propostas serão estruturadas em três grupos de ações, que incluem os principais eixos:

- Intervenções físicas
 - Classificação e hierarquização do sistema viário
 - Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé
 - Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas
 - Estruturação da rede viária de longo prazo nas áreas de expansão urbana
- Intervenções operacionais
 - Sistemas de transporte público coletivo
 - Sistemas de controle e monitoramento
 - Sistema de bilhetagem do transporte público
 - Estacionamento
- Ações institucionais e de gestão da mobilidade

- Fortalecimento da organização institucional para gestão da mobilidade urbana
- Assistência e capacitação técnica na área do planejamento e gestão da mobilidade
- Viabilização financeira de investimentos em infraestrutura
- Programa de modernização da gestão da mobilidade no município
- Fortalecimento da democracia participativa
- Ações normativas
 - Organização institucional e jurídica para a concessão do transporte público coletivo
 - Regulamentação do transporte público individual (taxi)
 - Regulamentação da circulação do transporte de carga
 - Regulamentação de polos geradores de tráfego
 - Regulamentação do transporte coletivo privado

3. Formulação de Alternativas: Intervenções físicas

Neste capítulo são apresentadas as alternativas de intervenção física, incluindo ações para pedestres, ciclistas e para a rede viária, tanto no curto quanto no longo prazo. O ordenamento da infraestrutura para circulação deve ser concebido a partir de uma visão integrada para todos os modos de locomoção - não motorizados como pedestres e bicicleta e motorizados como transporte público e privado – de forma a distribuir e priorizar o espaço disponível e permitir a adequada integração entre esses modos, buscando ao mesmo tempo um uso harmonioso com as áreas de espaço público e atividades vinculadas a cada uso do solo, aplicando-se os conceitos de Ruas Completas.

A seguir são apresentadas as propostas e alternativas para cada um dos seguintes componentes:

- Classificação e hierarquização do sistema viário atual
- Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé
- Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas
- Estruturação da rede viária de longo prazo nas áreas de expansão urbana

3.1 Classificação e hierarquização do sistema viário

A partir da classificação funcional apresentada no relatório dos Estudos Urbanísticos (Produto 3.2 da Etapa 3) e nos conceitos abordados na Avaliação de Alternativas (Produto 4.2 da Etapa 4) – dentre os quais, vale ressaltar o de Ruas Completas –, foi revisada a proposta inicial com base nas discussões junto a representantes dos municípios e visitas de campo, cujos resultados são mostrados a seguir. Essa classificação foi elaborada com base nas disposições oficiais do município e revisada com informações de campo e análises da rede de forma a complementar as conexões dos bairros com as vias estruturantes e entre as diferentes regiões da cidade.

As figuras abaixo mostram o mapa geral da área urbana da cidade com a hierarquia proposta para a rede atual.

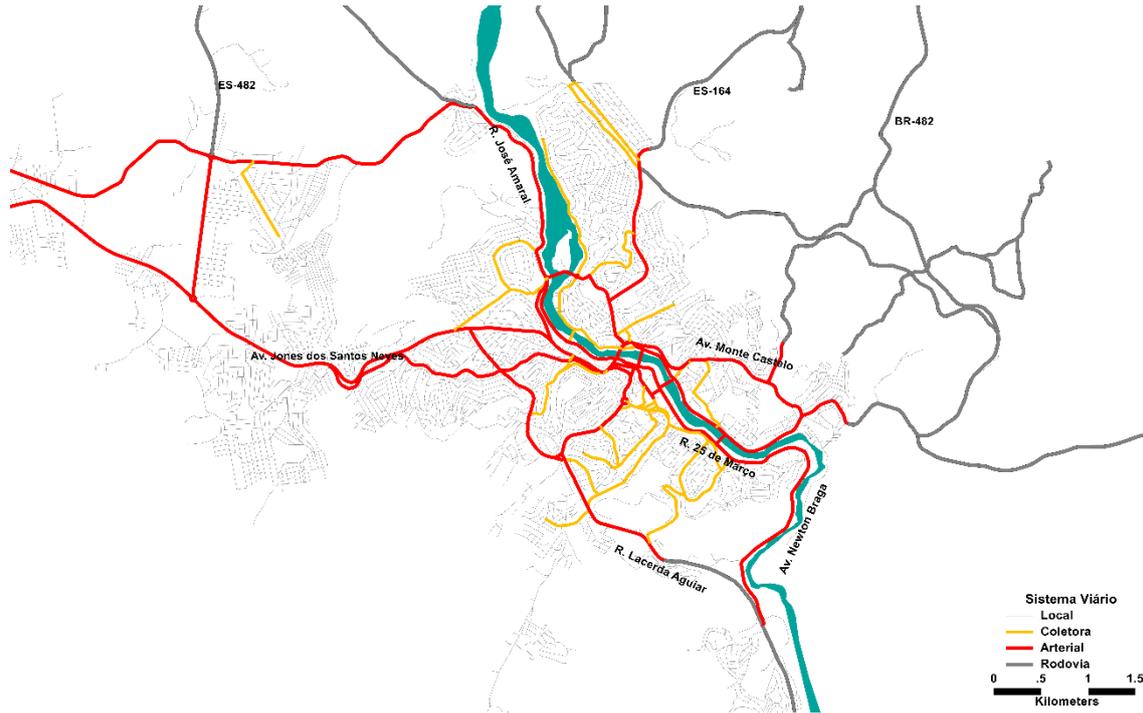


Figura 1. Mapa geral de hierarquia viária

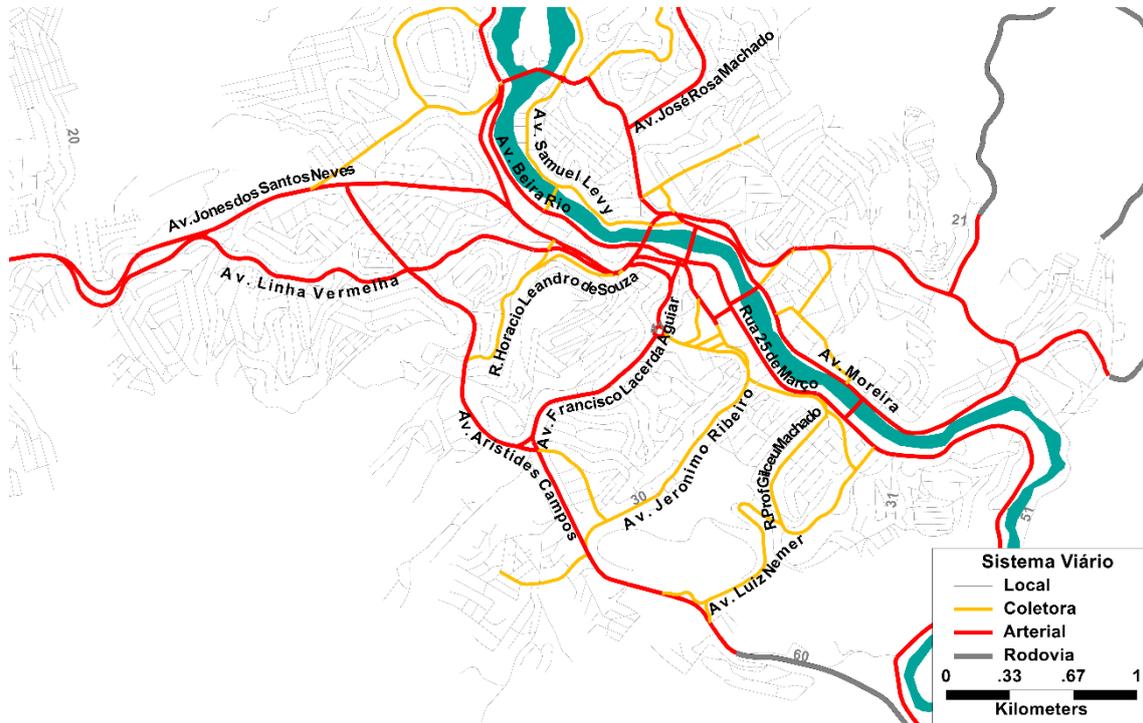


Figura 2. Mapa de hierarquia viária, detalhe centro

3.2 Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé

Dando prosseguimento ao que foi apresentado no relatório 3.2 Estudos Urbanísticos e destacado no relatório 4.2 Avaliação de Alternativas, seguem as propostas para as áreas de circulação de pedestres, que são divididas nos seguintes conjuntos de diretrizes de intervenção:

- 1) Diretrizes para adequação da infraestrutura existente, pautado nas seguintes linhas de ação:
 - a. Mapeamento de perímetros de intervenção prioritária, considerando-se como critério de priorização áreas de grande circulação de pedestres e trechos críticos onde a inadequação de calçadas resulta em conflitos graves entre pedestres e veículos;
 - b. Definição de diretrizes de recuperação de calçadas, escadarias e passarelas para diferentes horizontes de implantação, com base nas necessidades específicas de cada área selecionada;
 - c. Implantação de melhorias atreladas às demais infraestruturas propostas de transporte coletivo, privado e cicloviário, buscando aplicar aos projetos, quando possível, o conceito de “Ruas Completas”
- 2) Diretrizes para a elaboração de um Plano de Orientação, pautado nas seguintes linhas de ação:
 - a. Indicação dos pontos estratégicos para a implantação de sinalização;
 - b. Provisão de sinalização específica voltada a pedestres e ciclistas, buscando facilitar as viagens de pedestres, usuários de transporte público e ciclistas,
 - c. Definição que indique os nomes das ruas no contexto de mapas com os sentidos de fluxo de veículos.
- 3) Diretrizes para novos parcelamentos, seguindo os conceitos apresentados de Ruas Completas, definindo os elementos componentes da via, de acordo com a hierarquia proposta.

3.3 Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas

As condições à circulação de bicicletas em Cachoeiro do Itapemirim descritas no relatório 3.2 Estudos Urbanísticos e as considerações do relatório 4.2 Avaliação de Alternativas serviram para a consolidação de propostas para conduzir a adequação da infraestrutura existente e implantação de novas infraestruturas, divididas nos seguintes conjuntos de diretrizes de intervenção física:

- 1) Diretrizes para adequação da infraestrutura existente, pautado nas seguintes linhas de ação:
 - a. Definição de diferentes tipologias e perfis para vias cicláveis;
 - b. Mapeamento de eixos estruturantes;

- c. Definição de diretrizes de traçado para ciclovias e ciclofaixas, bem como a determinação de ciclorrotas em diferentes horizontes de implantação,
 - d. Implantação de melhorias atreladas à implantação das demais infraestruturas propostas de transporte coletivo e privado.
- 2) Diretrizes para novos parcelamentos, seguindo os conceitos apresentados de Ruas Completas, definindo os elementos componentes da via, de acordo com a hierarquia proposta.

O mapa a seguir mostra a rede cicloviária estruturante proposta para diferentes intervenções em curto e médio prazo.

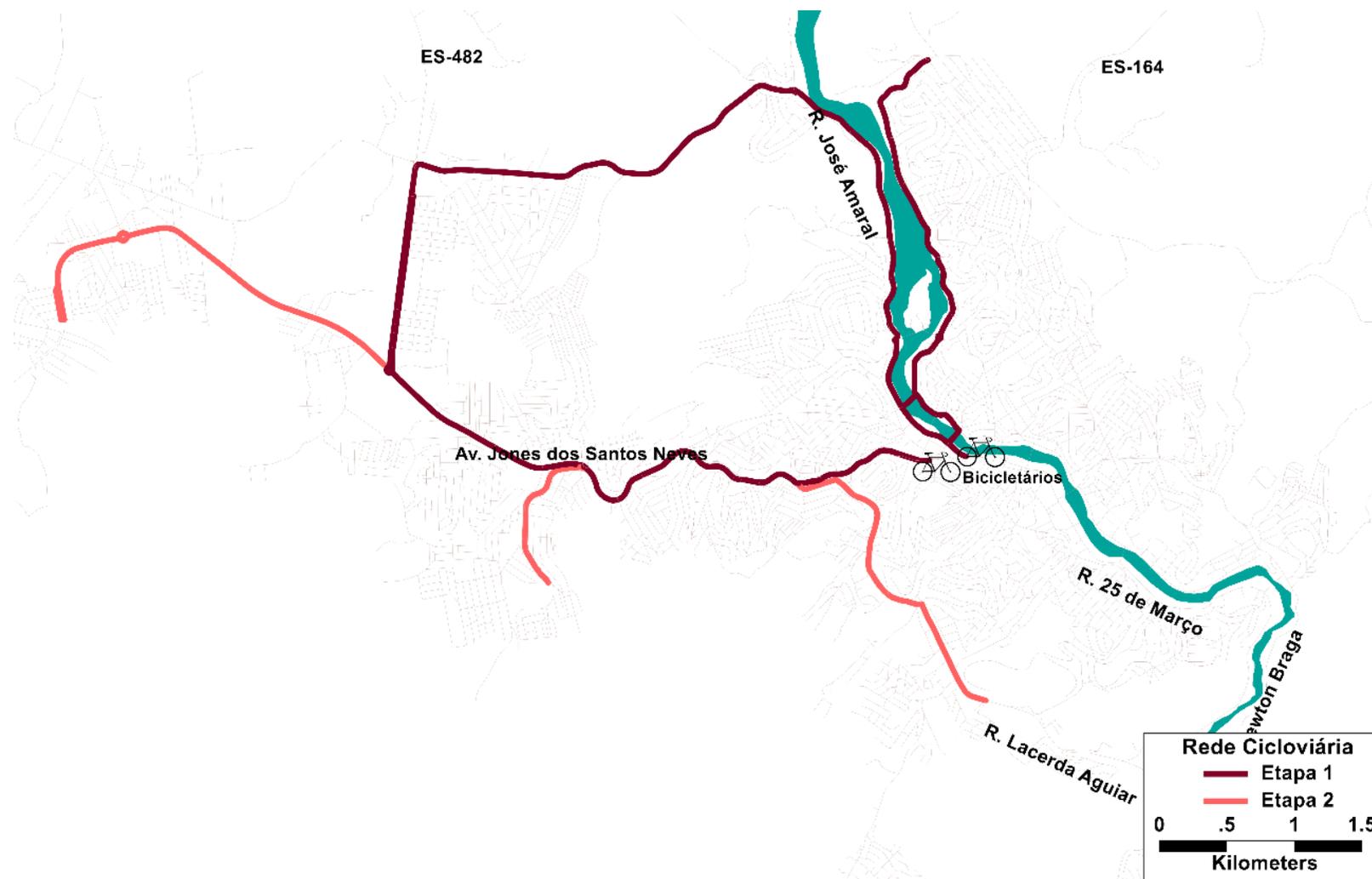


Figura 3: Rede estrutural de ciclovias e ciclofaixas proposta

Sobre as definições de ciclorrotas, ciclovias e ciclofaixas e as considerações referentes à infraestrutura necessária para incentivar o uso da bicicleta, conferir o capítulo 2.3 (Criação de condições adequadas à circulação de bicicletas) do relatório 4.2 (Formulação de Alternativas).

3.4 Sistema de transporte público coletivo: cobertura e nível de serviço

A partir da análise da operação do transporte público por meio do relatório 4.1. Análise de Demanda e as considerações contidas no relatório 4.2 Avaliação de Alternativas, é possível identificar as principais necessidades no sistema de transporte público: o aumento da frequência e da área de cobertura em áreas específicas. As alternativas para aumentar a cobertura dependem de análise específica de novas linhas ou mudança de linhas existentes associado à análise de frota veicular adequada em função da demanda e das condições físicas de cada área.

3.5 Sistema de transporte público coletivo: tecnologia veicular

Outro ponto importante relacionado com o transporte público é a frota de ônibus do sistema. A renovação da frota é sempre um processo que deve ser realizado por etapas e a quantidade de ônibus que forem comprados em cada uma delas dependerá quase exclusivamente da idade dos ônibus a serem substituídos. Não é possível solicitar aos privados que substituam um ônibus de 5 anos, mas podem substituir um veículo de 15 anos.

No relatório 4.2 Avaliação de Alternativas, foram levantadas duas alternativas: a. renovação da frota por ônibus diesel de acordo com a norma PROCONVE e b. Renovação da frota por ônibus a gás ou híbridos, além de um comparativo das alternativas de tecnologias de frota veicular, que subsidiaram as análises.

3.6 Sistemas de bilhetagem, controle e monitoramento

Atualmente, a bilhetagem e o controle operacional estão totalmente dentro da esfera de atuação dos operadores, sem responsabilidade da Prefeitura sobre esses componentes.

No relatório 4.2. Avaliação de Alternativas, foram apresentadas três alternativas de organização dos sistemas tecnológicos (bilhetagem, monitoramento e controle) para o transporte público coletivo municipal:

- ITS Alternativa 1: Crescimento de ITS unicamente por parte de operadores privados;

- ITS Alternativa 2: Crescimento de ITS por parte do operador privado acompanhado pelo poder público;
- ITS Alternativa 3: Crescimento de ITS por parte do poder público.

O município atualmente organiza-se no cenário equivalente à alternativa 1. No entanto, à medida que a rede aumente em tamanho e complexidade, aumentarão a necessidade e a dificuldade de monitoramento e controle por parte do poder público. É possível e desejável organizar as três alternativas propostas como cenários de evolução sequencial da organização do ITS do município, isto é, definir uma estratégia de evolução onde o poder público assuma gradualmente responsabilidades para avançar da Alternativa 1 para a 2, e posteriormente da Alternativa 2 para a 3.



Figura 4. Processo de evolução de ITS como seqüência de implementação gradual das alternativas propostas

Mais detalhes da implementação e evolução de cada alternativa estão contemplados no relatório 4.2. Avaliação de Alternativas.

3.7 Estacionamento: política de estacionamento e modalidade de operação

3.7.1 Considerações gerais para formulação de políticas de estacionamento

As regulações e políticas de estacionamento impactam a forma urbana. Influencia as decisões de transporte dos cidadãos e diversos assuntos relacionados à qualidade de vida, incluindo: mobilidade, acessibilidade, congestão viária, emissões atmosféricas associadas aos veículos motorizados, dentre outros.

É importante lembrar que o município deve ter um certo grau de controle sobre aspectos pontuais da política de estacionamento, tais como:

- Definição de diretrizes e objetivos da política de estacionamento (por exemplo: incentivar o aumento da rotatividade, desincentivar o uso do auto para viagens pendulares, priorizar modos não motorizados, recuperação do espaço público e/ou transporte público);
- Determinação dos espaços e horários habilitados para o estacionamento;
- Determinação de cobrança para estacionamento em trechos da via pública, definição de estrutura de precificação (única ou diferenciada por setores; fixa ou variável ao longo do dia; linear ou progressiva etc.) e determinar e ajustar valores;
- Determinação de autorizações para categorias especiais: residentes, pessoas portadoras de deficiência, serviços de emergência (ambulância, bombeiros, etc.).

3.7.2 Recomendações à ação governamental

Seguem abaixo algumas recomendações-chave à ação do poder público sobre a definição de políticas de estacionamento:

- Definir tarifas e valores de uso por estacionar na via pública que sejam compatíveis aos padrões de rendimento e taxas de ocupação. Custos muito baixos para estacionar só beneficia a uma pequena parcela dos usuários (usualmente, as viagens pendulares – isto é, os que chegam de manhã e deixam seus carros pelo resto do dia estacionados). Uma cobrança do estacionamento adequada não só distribui de melhor maneira os lugares disponíveis, como também contribui para aumentar a rotatividade (uso mais proveitoso do espaço) e reduzir o volume de tráfego.
- Utilizar tecnologias de estacionamento que permitam flexibilidade aos usuários e ao poder público. Atualmente, existem sistemas de controle, gestão e cobrança de estacionamento com a tecnologia apropriada para permitir aos usuários utilizar uma variedade de métodos de pagamento (em espécie, cartões de crédito, celulares etc.). Estas possibilidades se traduzem em comodidades e facilidades para os cidadãos. Além disso, deveriam ser considerados, nos

sistemas tecnológicos aplicados à gestão do estacionamento, a possibilidade de flexibilizar e variar as tarifas de acordo com a zona, horário, dia e outras regras de negócio, aplicáveis de acordo com as especificidades de cada município.

- Reivindicar espaços urbanos usados tipicamente como estacionamento e transformar em áreas para outros usos de maior valor e utilidade para a mobilidade e para a vida na cidade. É evidente que os espaços para estacionamento têm se tornado cada vez mais escassos. Entretanto, cada vez mais tem sido procurado transformar estes espaços em lugares de convivência, como as chamadas “vagas vivas” propostas para ocupar áreas de estacionamento rotativo. A tendência atual nas cidades é desincentivar o uso do automóvel particular. Os espaços assim recuperados podem ser utilizados também para outros usos: faixas exclusivas de transporte coletivo, ruas de pedestre e ciclovias.
- Incorporar as políticas de estacionamento aos planos de mobilidade. As políticas de estacionamento devem ser formuladas incorporadas aos planos de transporte, definindo com clareza diretrizes e objetivos. Devem ser formuladas de forma integrada e coerente junto aos demais elementos da política relacionados à mobilidade urbana. Os tomadores de decisão, por sua vez, devem considerar as estratégias relacionadas ao estacionamento como elemento fundamental da política urbana. A lei 12.587 determina que os municípios poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, o “estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana”
- Criar zonas de estacionamento onde os ganhos e benefícios sejam retornados em prol do bem comum. Uma das inovações mais importantes nos últimos anos para superar a resistência ao aumento dos custos de estacionamento foi criar um benefício direcionado à zona que, afetada pelo estacionamento rotativo, recebe parte ou a totalidade dos dividendos oriundos da cobrança pelo estacionamento.

3.7.3 Gerenciar a demanda

O gerenciamento da demanda busca racionalizar o uso da oferta de estacionamento através da combinação do estabelecimento de preços, prazos e restrições a grupos de usuários. Para tanto, pode-se usar uma combinação de instrumentos, como por exemplo:

- Restrição a grupos de usuários: Esta restrição se dá em ruas predominantemente comerciais, onde é desejável garantir maior rotatividade das vagas e é preciso assegurar áreas de carga e descarga de mercadorias. Neste caso, automóveis particulares não podem estacionar, mas os de distribuição de carga – ou os demais que se deseja conceder a permissão – sim. É necessário, também, determinar o tempo de permanência máximo permitido, assim como definir se é cobrado pelo uso da vaga.

- **Zonas proibidas:** São zonas onde é permanentemente proibido estacionar automóveis, ou o tipo de veículo que se deseje restringir. É uma medida comumente associada à reivindicação do espaço anteriormente usado para estacionamento.
- **Limites de tempo:** Foi uma medida relativamente popular no passado para racionalizar o uso dos espaços para estacionamento. A maior desvantagem desta proposta é a dificuldade em fiscalização comparado ao resultado obtido, pois não incentiva necessariamente a rotatividade, somente impõe um teto de tempo.
- **Precificação ou cobrança:** Implantação de cobrança pelo uso do estacionamento em via pública em determinados trechos de via. Originalmente associado ao uso de parquímetros, observam-se hoje muitas opções de tecnologia que oferecem maior flexibilidade nas formas de pagamento e maior eficácia no controle e fiscalização. As novas tecnologias, especialmente de equipamentos que trabalham com cartões de crédito, tornaram possível implementar esquemas de preço variável por performance, que consiste em variar os preços de acordo com a ocupação média para atingir níveis otimizados – normalmente em torno de 85% - evitando tanto saturação como subocupação. Há exemplos de cidades como San Francisco, EUA, que começaram a experimentar tarifas diferenciadas para os horários de pico, ou então de acordo com o espaço disponível por quadra e por tempo.

3.7.4 Grau de controle da operação por parte do município

A operação do estacionamento em via pública (controle, cobrança e fiscalização) pode ser realizada em diferentes modalidades, com arranjos que podem variar de acordo com a distribuição das diferentes atribuições. Há elementos que recaem tipicamente sobre o poder público – aplicação de infrações e remoção de veículos – mas o restante da operação pode ser concentrada em órgãos do poder público ou concessionada a terceiros. De forma geral, existem duas alternativas para a realização do controle e cobrança do estacionamento em via pública: a operação municipal e a concessão da operação. Aspectos mais detalhados de cada uma foram abordados no relatório 4.2. Avaliação de Alternativas.

3.7.5 Concessão da Operação

O município outorga a concessão do estacionamento a um operador privado, o qual, durante um determinado período, será encarregado da operação e exploração do sistema implementado para controle de estacionamento, sob normas preestabelecidas.

Para implementar este tipo de procedimento é necessário, previamente, delinear especificamente o modelo de estacionamento que será utilizado, detalhando a

tecnologia a ser utilizada, a área de cobertura do sistema de estacionamento em questão e as atividades de fiscalização e controle.

Uma das vantagens desta alternativa é que toda a operação é realizada pelo ente privado, a exceção da fiscalização, multa e remoção de veículos que tipicamente são de responsabilidade do poder público. Esta opção não requer custeio por parte do município, já que estes são absorvidos pelo ente privado. Em casos onde não esteja previsto mudança na oferta de vagas existentes (isto é, onde não sejam previstas remoção de vagas para requalificação urbana) também não é preciso investimento por parte do poder público. Investimentos como construção de edifícios-estacionamento podem eventualmente ser incluídos dentro das obrigações do concessionário, com o devido equacionamento econômico-financeiro, ou ser atribuído ao poder público para criação de vagas fora da via pública caso a receita tarifaria não seja suficiente para incluir dentro das responsabilidades do concessionário.

Uma desvantagem desta alternativa é o risco de formular um contrato de concessão da operação do estacionamento que não permita que a administração municipal exerça controle sobre elementos críticos da política de estacionamento como por exemplo metas de ocupação e rotatividade ou a eliminação de vagas em trechos de via que tenham que sofrer mudanças ou requalificação urbana. Por esta razão, recomenda-se determinar níveis de serviço na operação ou uma medida de qualidade, de maneira que se possa controlar e auditar a concessionária durante o período em que o contrato esteja vigente.

Por sua vez, o ordenamento jurídico vigente só permite que o município ou algum poder público (agentes de trânsito, guarda civil, policial militar, policial rodoviário etc.) tenha competência para realizar a fiscalização e emitir multas. Por esta razão é importante ressaltar que, ao formular uma concessão de estacionamento, deve-se abordar as medidas necessárias para gerenciamento de risco referentes à fiscalização e aplicação de multas que garantam o efetivo funcionamento da concessão.

3.7.6 Operação Municipal

Delimitado este esquema, o município se encarrega absolutamente de todos os aspectos da operação, partindo da mesma definição do modelo de estacionamento que será utilizado, detalhando a tecnologia a ser utilizada, a área de cobertura do sistema de estacionamento medida, as atividades de fiscalização e controle, e cumprindo também com a implementação do sistema, a seleção do pessoal para as equipes de fiscalização e inspeção, a manutenção dos equipamentos que serão instalados, a geração e gestão de infrações etc.

3.7.7 Estacionamento: meios de pagamento

Um dos principais componentes da operação de cobrança de estacionamento na via pública é o meio de pagamento. Existem atualmente diversas alternativas que abrangem desde as opções mais simples até soluções de tecnologia mais sofisticadas.

A escolha do meio de pagamento depende de vários fatores, tanto relacionados à modalidade de operação e a características da entidade operadora quanto a características da oferta e da demanda locais. A seguir são apresentadas opções de meio de pagamento:

- Opção 1: Cobrança manual ou assistida;
- Opção 2: Parquímetros individualizados por vaga ou tradicionais;
- Opção 3: Parquímetros multi-vagas ou quiosques;
- Opção 4: Pagamento com dispositivos móveis.

As especificações de cada alternativa foram contempladas no relatório 4.2. Avaliação de Alternativas.

3.8 Monitoramento e Controle de Trafego

O primeiro passo para criar sistemas de controle é a instalação de tecnologias de controle em pontos críticos da cidade. Estes pontos dependem das características da rede viária e da demanda de viagens, e a inclusão de novos pontos de controle deve acontecer em função do crescimento urbano. Os dispositivos de controle são essencialmente semáforos e câmeras de segurança.

A complexidade da operação e gestão desses dispositivos deve ser definida a partir das necessidades e da escala de cada cidade. Inicialmente são implementados dispositivos de forma pontual nos pontos críticos, e gradualmente integrados até que seja conveniente implementar um centro de controle. Portanto podem identificar duas etapas apresentadas a continuação:

- Etapa 1: Controle em pontos fundamentais da cidade;
- Etapa 2: Controle em pontos fundamentais da cidade + central de controle de trafego.



Figura 5 - Etapas monitoramento e controle de trafego

Considerando a existência da DATACI, que oferece uma capacidade técnica muito importante que permitiria à cidade avançar em direção à implementação de sistemas integrados de controle e monitoramento dos diversos aspectos da mobilidade, este aspecto – monitoramento e controle de tráfego – deve ser formulado em conjunto com a Central de Monitoramento da operação para o transporte público. De fato, a DATACI já desenvolveu uma plataforma digital para acesso online – o sistema RADAR – que constitui um passo valioso nessa direção.

É desejável que a formulação da estratégia de implantação de um sistema de controle e monitoramento integrado para os diversos componentes da mobilidade de Cachoeiro seja definida em conjunto com os principais agentes que devem estar envolvidos: AGERSA, DATACI e Secretarias com atribuições relacionadas à mobilidade e segurança pública. Já foram feitas reuniões com representantes da AGERSA e da DATACI com esse intuito, e a proposta para o Plano de Mobilidade deverá ser consolidada nas próximas reuniões com esses mesmos atores.

A seguir é apresentada a Etapa 2, partindo do princípio que já existe uma semaforização operada em Cachoeiro mas que a continuação deve ser gerida de forma integrada e com uma visão de gestão de rede e não unicamente de dimensionamento de interseções.

3.8.1 Etapa 2: Controle em pontos fundamentais da cidade + central de controle

Esta etapa precisa da instalação de semáforos e câmeras de vídeo, mas já implica a implementação de uma Central de Controle de Tráfego (que recomenda-se estar inclusa na Central de Controle de Transporte Público).

Nesta CC são programados os semáforos de acordo com as necessidades horárias do tráfego. Podem ser elaborados também sistemas de prioridade de passagem para o transporte público.

A CC, através da semaforização coordenada de Linhares e das câmeras de vídeo, permitirá controlar o tráfego, detectando problemas e elaborando soluções.

A cidade está atualmente muito avançada dentro desta etapa já que está por implementar um centro de semaforização e trânsito (baseado em Porto Alegre). Dentro desse projeto visa implementar um sistema de controle de velocidade com muitas fotográficas e controle semafórico.

3.9 ITS para Transporte Público: Sistemas de bilhetagem, controle e monitoramento

Os sistemas tecnológicos de apoio à operação, monitoramento e bilhetagem do sistema de transporte público (ITS) podem estar sob completa responsabilidade dos operadores, do poder público ou com atribuições parciais para ambos lados.

Atualmente, a bilhetagem e o controle operacional estão totalmente dentro da esfera de atuação dos operadores, sem responsabilidade da Prefeitura sobre esses componentes.

São apresentadas 3 Etapas de organização dos sistemas tecnológicos (bilhetagem, monitoramento e controle) para o transporte público coletivo municipal:

- ITS Etapa 1: Implantação/desenvolvimento de ITS unicamente por parte de operadores privados;
- ITS Etapa 2: Implantação/desenvolvimento de ITS por parte do operador privado acompanhado pelo poder público;
- ITS Etapa3: Implantação/desenvolvimento de ITS por parte do poder público.

O município atualmente organiza-se no cenário equivalente à Etapa 1. No entanto, à medida que a rede aumente em tamanho e complexidade, aumentarão a necessidade e a dificuldade de monitoramento e controle por parte do poder público. É possível e desejável organizar as três alternativas propostas como cenários de evolução sequencial da organização do ITS do município, isto é, definir uma estratégia de evolução onde o poder público assuma gradualmente responsabilidades para avançar da Etapa 1 para a 2, e posteriormente da Etapa 2 para a 3.



Figura 6 - Etapas ITS para Transporte Público

3.9.1 Etapa 1: Implantação de ITS unicamente por parte de operadores privados

A implantação, operação e seleção da tecnologia dos sistemas de bilhetagem eletrônica, gestão de frota, e outros dependem exclusivamente dos operadores do transporte público.

Não se tem controle dos sistemas nem conhecimento dos parâmetros de operação que se utilizam no transporte público, além dos relatórios mensais que o operador apresenta (como acontece atualmente).

Só se exige do operador que aplique um determinado componente tecnológico, tal como o controle de frota. A tecnologia e as características específicas da mesma ficam sob consideração do concessionário/empresa.

3.9.2 Etapa 2: Implantação de ITS por parte do operador privado acompanhado pelo poder público

A implantação, operação e seleção da tecnologia dos sistemas de bilhetagem eletrônica, gestão de frota e outros dependem dos investimentos realizados pelos operadores do transporte público, mas existe um acompanhamento por parte da Prefeitura.

A Prefeitura, neste caso, estabelece as bases técnicas e de controle sobre as quais o sistema em conjunto evoluirá. O poder público não define que tipo de equipamento ou fornecedor tecnológico será adquirido para o sistema, entretanto define as características básicas técnicas que este deve cumprir minimamente. O poder público deve ter um controle mais aprofundado e atualizado sobre o transporte público, já que o mesmo é um serviço público e, portanto, responsabilidade dela.

O objetivo a ser atingido é a recuperação da direção do transporte público, que é responsabilidade dos poderes públicos.

Esta etapa não só visa aproveitar as tecnologias que são utilizadas em Cachoeiro de Itapemirim, mas também permitir o acesso à informação que tais tecnologias geram sem precisar de grandes investimentos.

Como exemplo, pode ser citada a frequência dos ônibus, a qual é facilmente controlável por meio de um sistema de gestão de frota. Este sistema pertence e é manipulado pelo operador de transporte público, mas pode compartilhar informação com a Prefeitura em tempo real.

A criação de uma central de monitoramento operacional (CMO) é recomendada para esta etapa. A CMO não chega a ter as capacidades de uma Central de Controle (CC), mas permite o monitoramento da operação do transporte público.

A CMO é formada basicamente por Estações de Trabalho (computadores com acesso a internet) que permitem receber dados em tempo real e relatórios operacionais. Assim, ela permite observar um inconveniente em tempo real, mas não consegue concertá-lo

(é possível entrar em contato com o operador após saber da existência do inconveniente para que seja solucionado, bem como notificar que a frequência não está sendo cumprida).

Conhecendo os problemas específicos, o poder público pode notificar a população dos mesmos e tomar as providências correspondentes. Além disso, será possível contar com um acompanhamento permanente das operações realizadas pelo setor privado.

Este sistema deve ser realizado gradualmente, o poder público deve ficar paulatinamente mais próxima do monitoramento global. O primeiro passo consiste em poder verificar se um ônibus desvia sua rota e só depois serão controlados os demais parâmetros.

Em Cachoeiro de Itapemirim para que uma CMO tenha sentido é importante elaborar as bases técnicas do sistema de bilhetagem eletrônica, controle e gestão de frota e informação ao usuário para as linhas de ônibus que ainda não contam com tais tecnologias. Embora atualmente a maioria das linhas municipais sejam operadas pela Flecha Branca ou suas subsidiárias, não pode ser omitido que em um futuro muito próximo essa tendência mude e sejam incorporados mais operadores no sistema.

A criação de consórcios para a operação é um assunto delicado que deve ser tratado com a adequada responsabilidade e sensibilidade por parte dos poderes públicos. Porém, do ponto de vista tecnológico, pode-se continuar avançando na elaboração de bases técnicas e projetos que estipulem desde o início as regras de negócio que funcionam em ambos os contextos.



Figura 7 - Bases técnicas e contexto dos operadores

Alguns operadores da cidade têm experiência no funcionamento de consórcios, já que o sistema de bilhetagem é operado pelo CCI (Consórcio Cachoeiro Integrado), o qual é composto pelas empresas que utilizam o sistema de bilhetagem (Flecha Branca, Santa Luzia, IReVIR, Sudeste). Por isso é recomendável aproveitar o CCI para a elaboração das bases técnicas.

Outra grande vantagem da cidade de Cachoeiro de Itapemirim é o DATACI, uma empresa pública de processamento de dados. Atualmente, junto com Agersa, está desenvolvendo um sistema de fiscalização e monitoramento através de GPS dos serviços que compõem o transporte público (incluído o controle e gestão de frota de ônibus e táxis).

Isto significa que não só uma empresa pública já tem conhecimentos específicos sobre ITS (o que ajudará na elaboração das bases técnicas), mas também tem os mecanismos e capacidades de processamento de dados para operar como CMO (com os agregados do caso).

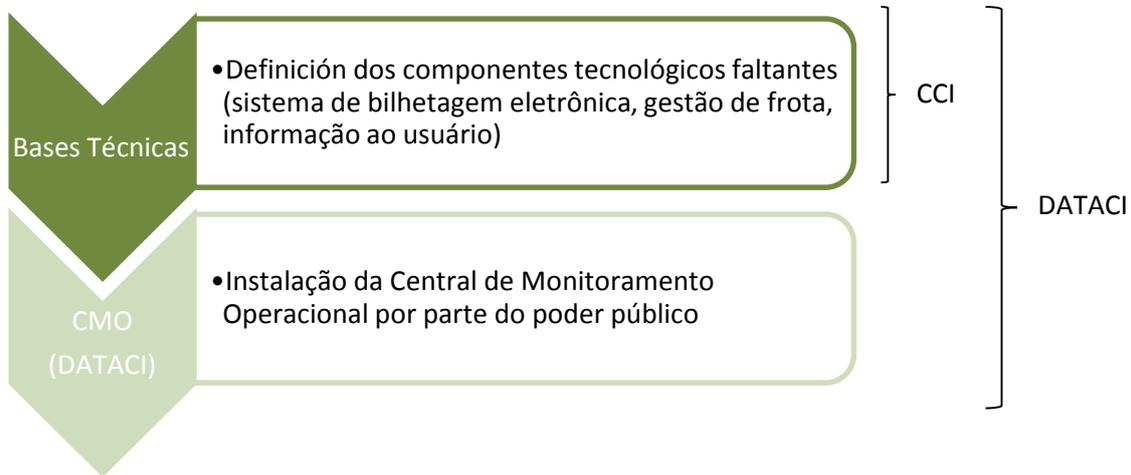


Figura 8 - Processos a seguir pela Etapa 2

3.9.3 Etapa 3: Implantação de ITS por parte do poder público

Esta etapa visa não só realizar um monitoramento do sistema de transporte público, mas também possuir um controle e gestão direta do mesmo. Para tal, é necessário criar e definir os denominados níveis de serviço. Os níveis de serviço estabelecidos pelo poder público procuram aumentar ou manter a qualidade do serviço de transporte público.

Este é o cenário ideal para a maior parte das cidades. O objetivo a ser atingido é a recuperação do controle do transporte público, que é responsabilidade dos poderes públicos.

Esta etapa se baseia na criação de uma Central de Controle (CC), que também permite realizar o controle do trânsito e do tráfego. A CC é uma evolução da CMO, permite não só o monitoramento, mas também o controle.

O planejamento da CC deve ser adequado para manejar os sistemas de Cachoeiro de Itapemirim. É preciso minimamente uma sala de servidores que possua todos os dados e informações do sistema. Estes servidores costumam ser espelhos dos servidores específicos dos diferentes operadores de transporte e tecnológicos.

Outra diferença fundamental com a CMO são os dispositivos e os softwares para o manuseio da operação do transporte público. Estes dispositivos abrangem o sistema de bilhetagem eletrônica, o acompanhamento de frota, o planejamento operacional, o sistema de informação aos usuários, comunicações (por exemplo o manuseio de fibra

ótica), sistemas de CFTV, etc. Muitas das CCs operam com sistemas de gestão de eventos, os quais são softwares específicos e adaptados às necessidades deles para manejar todo o mencionado anteriormente. Estes sistemas de gestão de eventos permitem que se criem automaticamente alarmes e correções de acordo com a operação em tempo real do transporte público.

A implementação de uma CC parece ser complexa ou desnecessária para uma cidade com a demanda e as condições atuais de Cachoeiro de Itapemirim. Porém, a CC é completamente necessária em alguns casos como, por exemplo, se são definidos consórcios para a operação do sistema de bilhetagem eletrônica. A CC tem como objetivo concentrar toda a informação referente ao sistema de bilhetagem eletrônica, elaborar os relatórios contábeis e é a responsável da divisão de dinheiro no fideicomisso, oferecendo segurança aos diferentes operadores do sistema.

Como no cenário anterior, é importante levar em consideração a gradualidade dos processos para que se preparem para um correto controle do sistema de transporte público. A CC pode começar originalmente como uma CMO e, à medida que Cachoeiro de Itapemirim for precisando, aumentar suas funcionalidades até chegar ao ponto de o transporte público ser operado por uma ENTIDADE GESTORA (isto sempre sujeito às regulamentações que Cachoeiro de Itapemirim existentes).

No caso ideal da criação de uma entidade gestora e de um consórcio de operadores de arrecadamento, será necessário que as tecnologias dos diferentes operadores sejam compatíveis (tanto as do sistema de bilhetagem eletrônica quanto as de gestão de frota). Para tal, é importante que o poder público estabeleça os critérios e as características básicas para a tecnologia. Se Cachoeiro de Itapemirim tiver também o *mapping* (que dita como deve ser codificado o cartão do sistema de pagamento e sua segurança) fica garantido que não haja um único fornecedor tecnológico e assim não se torne refém do mesmo.

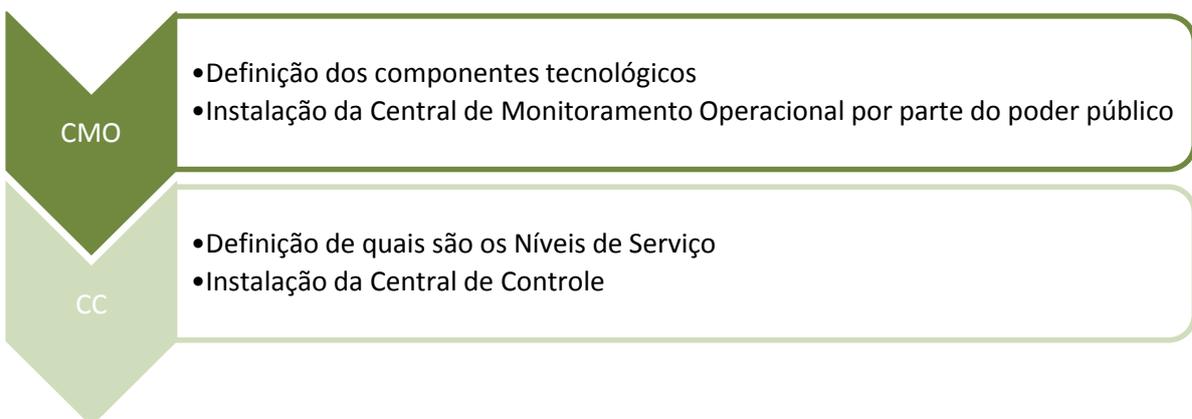


Figura 6- Processos a seguir pela Etapa 3

De acordo com o apresentado na Etapa 2, a cidade encontra-se já com capacidades de operar uma CMO. O próximo passo que realmente está ao alcance de Cachoeiro de

Itapemirim é a implantação de uma CC. Como a cidade está em vias de implementar um centro de semaforização e trânsito baseado naquele que opera em Porto Alegre, o ideal seria compartilhar a infraestrutura e os serviços de tal centro com a CC para transporte público.

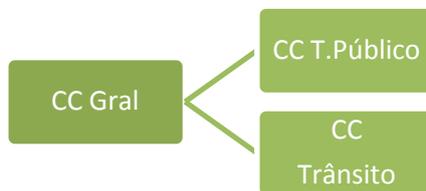


Figura 7 - Centrais de controle

É importante lembrar que quando se fala de um plano de mobilidade, o mesmo está referido a um processo que se realiza durante um prazo de tempo amplo. Isto permite evoluir com o decorrer do tempo, sem precisar estipular os prazos e fazê-lo em função das necessidades que se dão em Cachoeiro de Itapemirim. Poderia considerar-se que o município atualmente se encontra em um ponto médio entre a Alternativa 1 e a Alternativa 2. Gerar a CMO completaria a passagem para a alternativa 2, para que depois, em uma etapa subsequente (e, neste caso, muito próxima), seja possível passar para a Alternativa 3 fazendo uso das capacidades do DATA CI.

4. Formulação de Alternativas: Ações institucionais e de gestão da mobilidade

4.1 Introdução

Com base no diagnóstico institucional, apresentado no Produto 3.3, são apresentadas a seguir considerações sobre como o atual padrão de gestão pública da mobilidade urbana no município de Cachoeiro de Itapemirim influencia a operação de tráfego, do sistema viário e do transporte público coletivo, levando em conta a possibilidade de proposições de processos que fomentem o desenvolvimento do planejamento e da gestão da mobilidade.

O trabalho objetiva avaliar como desenvolver o quadro de referência em que ocorrem os processos das políticas públicas municipais de mobilidade segundo grupos de ações de desenvolvimento institucional que possam constar do Plano de Mobilidade em elaboração para o município, inclusive de modo a viabilizar a implantação do Plano e garantir que seus potenciais efeitos positivos sejam alcançados. Para tal, é analisado como os órgãos locais formuladores e/ou executores de políticas públicas de transporte relacionam-se entre si e com os grupos de interesse, verificando as características dos atores envolvidos no processo que demandam maiores atenções.

Os grandes temas já levantados na etapa de diagnóstico (gestão pública da mobilidade urbana, sociedade civil, democracia participativa, fontes de recursos) serão abordados à luz de cinco eixos de atuação para o desenvolvimento institucional do município:

1. Fortalecimento da organização institucional para gestão da mobilidade urbana;
2. Assistência e capacitação técnica na área do planejamento e gestão da mobilidade;
3. Viabilização financeira de investimentos em infraestrutura;
4. Programa de modernização da gestão da mobilidade no município;
5. Fortalecimento da democracia participativa.

Quadro 1: Eixos de atuação para o desenvolvimento institucional

Eixo	Características
1. Fortalecimento da organização institucional para gestão da mobilidade urbana	Propostas para a gestão pública da mobilidade, buscando ampliar a capacidade de planejamento e gestão dos municípios: organização gerencial, carreiras, elenco de políticas prioritárias, ações de curto/médio/longo prazos, estratégias.
2. Assistência e capacitação técnica na área do planejamento e gestão da mobilidade	Definição de um programa de assistência técnica e capacitação na área do planejamento e gestão da mobilidade, com destaque para elaboração e gestão compartilhada dos planos diretores municipais e dos planos setoriais, treinamentos e cursos específicos para os funcionários.
3. Viabilização financeira de investimentos em infraestrutura	Fomento à cooperação financeira para realização de obras de infraestrutura, com indicação de linhas de financiamento, empréstimos, doações.
4. Programa de modernização da gestão da mobilidade no município	Propostas para a viabilização e financiamento de programas de modernização administrativa do município para gestão da mobilidade, como compra de equipamentos, hardware, software, implementação de sistemas e rotinas.
5. Fortalecimento da democracia participativa	Fomento às atividades da democracia participativa por meio do engajamento de associações de moradores e alterações na composição de conselhos municipais, de modo a fortalecer os diversos atores sociais que buscam influenciar as políticas de mobilidade por meio de canais democráticos.

4.2 Considerações metodológicas

A compreensão das estruturas sociais, gerenciais e políticas em que ocorrem as políticas públicas de mobilidade em um município objeto de Plano de Mobilidade demanda o mapeamento de atores e instituições correlatas, assim como suas relações no contexto de ações e atividades relevantes para cada etapa do processo das políticas públicas, quais sejam: Definição de Agenda, Formulação de Políticas, Implementação/Gestão da Política e Avaliação da Política. Tal contexto é condicionante das propostas a serem desenvolvidas em qualquer Plano de Mobilidade, uma vez que indica as possibilidades presentes de ação e os desafios a serem enfrentados para a implantação de novas políticas e intervenções no município.

Assim, à luz do quadro conceitual do processo das políticas públicas de mobilidade, o diagnóstico apresentado no Produto 3.3 indicou os atores envolvidos com a mobilidade urbana no município:

- instituições responsáveis pela gestão pública da mobilidade no município:
 - secretarias e departamentos existentes;
 - recursos materiais e humanos empregados na gestão da mobilidade;
- procedimentos, responsabilidades e instrumentos existentes vinculados a cada instituição envolvida na mobilidade:
 - aplicação de multas de trânsito;
 - concessão / permissão para transporte de passageiros;
 - planejamento da política de transportes e trânsito do município;
 - fiscalização dos serviços de transporte concedidos / permissionados;
 - existência ou iniciativas de consórcios municipais (ou outro instrumento de articulação interfederativa) para políticas de transporte;
- entidades representativas de grupos de usuários e movimentos sociais com foco na mobilidade urbana;
- agentes privados envolvidos na prestação de serviços de mobilidade (operadores de ônibus, concessionários de terminais, concessionários de rodovias);
- conselhos municipais de transporte e trânsito;
- instâncias de planejamento e fóruns de discussão e negociação que promovam a articulação interfederativa;
- programas e fontes de recursos existentes (nas esferas municipais, estadual, federal e de agências bilaterais de fomento) que direcionam recursos para projetos, obras e implantação de infraestrutura de mobilidade urbana, com caracterização e histórico dos investimentos realizados.

O mapeamento de atores realizado na fase de diagnóstico, ao indicar pontos críticos e vantagens relativas, encaminhou a formulação e avaliação preliminar das propostas descritas a seguir e organizadas em cinco eixos de ação.

4.3 Formulação e avaliação preliminar de propostas

4.3.1 Fortalecimento da organização institucional para gestão da mobilidade urbana

As diretrizes e ações que configurarão o Plano de Mobilidade do Município de Cachoeiro de Itapemirim exigirão novas posturas da administração pública municipal, tanto do ponto de vista da implantação de políticas e de infraestruturas quanto da gestão de serviços e programas voltados aos deslocamentos da população no território. O fomento ao transporte não motorizado, a gestão do tráfego, a regulação dos serviços concedidos de transporte coletivo e o gerenciamento de novos projetos urbanos, por exemplo, exigirão esforços para os quais a prefeitura terá que se organizar para desempenhar seu papel de gestor da política municipal de mobilidade.

Instituições existentes e pontos-chave

Entre os desafios enfrentados pelo município nos temas de transporte urbano está a incipiente atividade de planejamento da mobilidade urbana na Prefeitura de Cachoeiro de Itapemirim. Não há uma instituição no Poder Executivo (secretaria, departamento, gerência) totalmente dedicado ao tema, tampouco há realização regular de pesquisas para definição de demanda ou verificação de satisfação de usuário.

Existe no município um certo compartilhamento de atribuições relativas à mobilidade (planejamento, implementação, gestão) entre distintas instâncias municipais, listadas abaixo, com um tipo de gestão integrada da mobilidade potencialmente inovador, mas cuja coordenação demanda fortalecimento, seja pela criação de secretaria ou departamento dedicado ao tema, seja pela formalização de uma unidade coordenadora da política municipal de mobilidade. As instituições envolvidas em temas de mobilidade no município são:

- Secretaria Municipal de Serviços Urbanos (Semsur) / Departamento de Transporte: Faz cumprir as leis que regulamentam o transporte municipal, e era responsável pela fiscalização e vistoria do transporte público (ônibus, táxi, transporte escolar, de funcionários de empresas, de turistas e fretamentos) até a transferência dessas atribuições à AGERSA, conforme detalhado adiante.
- Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (Semdurb): É responsável pelo planejamento urbano municipal (revisão e cumprimento do Plano Diretor Municipal), organização viária e de trânsito da cidade, assim como aprovação de loteamentos e empreendimentos. Nesse sentido, conta com instrumento específico para a análise de projetos de grande impacto urbano potencial, inclusive Polos Geradores de Tráfego: a Lei nº 6.649, de 14 de junho de 2012, que dispõe sobre a obrigatoriedade da apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV para concessão de licenças, autorizações e alvarás aos empreendimentos de impacto, públicos ou privados, de modo a indicar medidas de mitigação para posterior aprovação. O EIV é exigido, por exemplo, para comércios e serviços com área construída acima de 1.000,00m², conjuntos residenciais com mais de 32 unidades, edifício garagem com número de vagas acima de 100, entre outros usos como indústrias e equipamentos públicos.

- Conselho Gestor Permanente Pró-Acessibilidade (COGEPPA): Criado pelo Decreto 20.008, de 13 de julho de 2009, o COGEPPA tem o objetivo de elaborar normas, fiscalizar e controlar a situação da acessibilidade para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida a edificações, vias públicas, espaços públicos, transportes, mobiliários e equipamentos urbanos públicos, privados e de usos coletivo. A Comissão, composta por representantes de todas as secretarias municipais e da Procuradoria do Município, pode indicar situações de descumprimento às normas legais e acionar as unidades competentes.
- Secretaria Municipal de Defesa Social (Semdef): Além da função de garantir a segurança pública, a Semdef é responsável por formular, coordenar e gerenciar ações de trânsito em Cachoeiro de Itapemirim, que já municipalizou tais políticas: planejamento, projeto e regulamentação do uso das vias que compõem a malha viária do município, além de monitoramento e organização de tráfego, sinalização, fiscalização e autuação de trânsito, inclusive análise e gestão dos recursos de notificações de infração.
- Guarda Municipal: Vinculada à Semdef, atua no policiamento preventivo, patrulhamento comunitário e ordenamento do trânsito local.
- Agência Municipal de Regulação dos Serviços Públicos Delegados de Cachoeiro de Itapemirim (Agersa) / Diretoria de Transportes e Serviços Delegados / Departamento de Fiscalização de Transportes: A Agersa exerce a regulação, o controle e a fiscalização dos serviços delegados, autorizados e concedidos do município. Órgão da administração indireta do município de Cachoeiro de Itapemirim, instituído em forma de autarquia pela Lei nº 4.798/1999 para cuidar dos serviços de saneamento delegados em 1998 pelo município à Concessionária Citágua, a Autarquia adquiriu pela Lei nº 5.807/2005 a responsabilidade geral sobre serviços municipais delegados. Pela Lei nº 6.537/2011, tais serviços foram especificados em: propaganda e publicidade em espaço público, lixo e resíduos sólidos, iluminação pública e transporte coletivo. Por ser uma autarquia, a AGERSA tem como recurso o recolhimento de taxa sobre o serviço regulado, a Taxa de Regulação de Saneamento, e há Projeto de Lei para criação de uma taxa de regulação do serviço de transporte, a ser pago mensalmente pelas operadoras para financiar tal atividade na Agência. Com a Lei nº 6.537/2011, a AGERSA passou a ser responsável pela fiscalização do serviço de transporte público municipal e pelas vistorias dos veículos que operam o sistema, de modo a exigir o cumprimento das leis que regulamentam o serviço municipal. Tal atribuição, anteriormente desempenhada pela Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR, passou à AGERSA por meio do convênio nº 14/2013, firmado entre a agência e o município de Cachoeiro de Itapemirim. A SEMSUR cedeu o corpo técnico especializado do município para o desempenho da função regulatória do serviço de transporte por parte da AGERSA, de modo que a atividade sistemática de fiscalização do cumprimento de horários, itinerários, segurança dos veículos, condições veiculares, quantidade de passageiros transportados, apuração de denúncias etc. continuou a ser desempenhado pelos Auditores Fiscais de Transportes do Município, agora na AGERSA.
- Gabinete do prefeito: Ao gabinete do prefeito cabem as atividades de definição de tarifas e reajuste tarifário. A tarifa do transporte urbano hoje é de R\$2,25, quando paga em dinheiro, e R\$1,95 para compras antecipadas pelo bilhete eletrônico (desconto de 15,38%), de acordo com o Decreto 23.514 de 10 de janeiro de 2013, vigente desde 21 de janeiro de 2013. Para o transporte distrital, a tarifa é de R\$2,25. A definição da tarifa segue Planilha de Cálculo de Tarifas desenvolvida por estudo contratado pela AGERSA junto

ao COOPE/UFRJ (Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia) em agosto de 2010. Não há frequência previamente definida para o reajuste tarifário.

- Secretaria Municipal de Gestão Estratégica (Semges): A Semges é responsável por coordenar o planejamento, a estratégia e a execução integrada das políticas, programas e ações da administração municipal, promove a identificação de fontes e as atividades para a captação de recursos para investimento e financiamento de programas e projetos municipais, articulando parcerias e acompanhando a sua execução, assim como a organização de relatórios de evolução e desenvolvimento para prestação de contas junto às fontes.
- Empresa de Processamento de Dados do Município de Cachoeiro de Itapemirim (DATACI): Criada pela Lei Municipal nº 2.710, de 17 de agosto de 1987, sob a forma de empresa pública de direito privado, a DATACI é uma companhia do governo municipal da cidade de Cachoeiro de Itapemirim encarregada de prestar serviços de tecnologia da informação e comunicação a todos os órgãos e entidades que integram a Administração Pública Municipal, e está desenvolvendo sistema de gestão de frota, devendo ficar pronto até o fim de 2013, que servirá para acompanhar as mais de 2000 partidas de ônibus diárias da concessionária de transporte coletivo, automatizando a fiscalização.

Propostas de revisão de itens específicos do Plano Diretor

O município de Cachoeiro de Itapemirim tinha, desde 1996, um Plano Diretor Urbano elaborado, sendo que sua revisão ocorreu em 2006 a partir das exigências do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001). Desde o Plano de 1996 já existia diagnóstico geral dos problemas mais destacados da cidade, com definição de um conjunto de diretrizes e estratégias de gestão territorial. Entretanto, não houve no período intervenções urbanas de caráter mais estruturante, o que permitiu à revisão de 2006 a volta às ideias já gestadas no primeiro Plano à luz do novo marco representado pelo Estatuto da Cidade, inclusive a diretriz de cumprimento da função social da propriedade.

São listados a seguir alguns pontos merecedores de atenção em futuras revisões do Plano Diretor Municipal, de modo a qualificarem o marco legal das políticas urbanas municipais relativas a desenvolvimento urbano e políticas de mobilidade:

Macrozoneamento e zoneamento

O Plano não estabelece um macrozoneamento segundo suas características principais e objetivos de planejamento relacionados com o uso urbano do solo e suas expansão, proteção natural, uso extrativista e rural. São delimitados apenas os perímetros urbanos da sede e dos distritos municipais em memoriais descritivos (Anexo I) e mapas (Anexo II). A regulação do uso e ocupação do solo se dá através do zoneamento urbano (Título IV), e não há regulação do uso e da ocupação do solo rural, para o qual destina especificamente apenas as diretrizes de desenvolvimento rural (art. 48). Os mapas constantes da Lei apresentam informação sobre a área rural somente quando se tratam

de áreas de interesse ambiental, sendo que há estabelecimento de zoneamento específico para tais áreas de proteção ambiental.

Zonas Especiais de Interesse Social

Não há definição de tipos de ZEIS, nem definição da localização em mapa das ZEIS (Mapa de Zoneamento Urbanístico), ainda que sejam previstas como instrumento urbanístico.

Perímetro urbano e parcelamento do solo

O Plano não faz menção específica à expansão de perímetro urbano, sendo que no mapa de preservação ambiental, onde consta somente a sede municipal, aparece na legenda o item “proposta de expansão do perímetro urbano”, porém não se distingue no mapa essa classificação. Entretanto, define como área de expansão urbana aquela que se destina ao crescimento da malha urbana (art. 168), e acrescenta que o zoneamento adequado dessas áreas deverá ser proposto após a aprovação do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (art. 170).

Política de mobilidade no PDM

O PDM de Cachoeiro não define diretrizes para a política de mobilidade e transporte mencionando ênfase direta na inclusão social ou relativa às tarifas, limitando-se a apresentar diretrizes para intervenção e planejamento do sistema viário e remetendo a lei específica que defina os instrumentos que poderão servir a uma política de mobilidade e transporte no município.

Não há no PDM a definição de uma política de extensão da rede de transporte público na expansão urbana. Não há também a instituição de fundo para a política de mobilidade, tampouco definição de fontes, destinação obrigatória de receitas, orçamentos, prioridades ou previsões de investimentos.

Vale destacar que o Plano Diretor Municipal de Cachoeiro de Itapemirim não apresenta definição dos instrumentos e mecanismos de controle social na mobilidade. Por outro lado, define que a elaboração dos planos e projetos relacionados com o sistema viário e a mobilidade e transportes deverá passar pelo crivo do Conselho do Plano Diretor Municipal (Art, 156, 158 e 160).

4.3.2 Assistência e capacitação técnica na área do planejamento e gestão da mobilidade

Os profissionais municipais envolvidos com planejamento urbano e gestão da mobilidade devem ter acesso a instrumentos para qualificação técnica permanente, de modo a se atualizarem e compartilharem informações entre colegas para o fortalecimento da atuação profissional na cidade. Cursos e treinamentos específicos nivelam os conhecimentos da comunidade epistêmica local, fortalecem vínculos com o

tema estudado, trazem para a cidade as novidades do assunto, promovem debates e reflexões, além de permitirem aprimoramento intelectual e prático.

Além disso, o encontro de colegas de trabalho em ambientes de estudo fomenta a integração de conhecimentos distintos, fazendo com que funcionários de áreas diferentes da administração pública (meio ambiente, transportes, desenvolvimento urbano, infraestrutura urbana, planejamento, finanças, negócios jurídicos etc.) possam trocar experiências e entender melhor o contexto amplo em que atuam. Assim, poderão perceber – promover – a necessária integração de disciplinas na gestão de um município. Nesse sentido, destaca-se o incentivo que tal percepção tem para a elaboração e gestão compartilhada dos planos diretores municipais e dos planos setoriais, inclusive nas relações entre o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade.

Para sistematizar e tornar frequente o processo de desenvolvimento técnico dos recursos humanos municipais, são propostos a seguir temas para cursos e treinamentos específicos que farão parte das ações estratégicas a serem elencados pelo Plano de Mobilidade, dependendo dos anseios verificados nas consultas públicas que ocorrerão nos Seminários de Avaliação de Propostas.

Redes de Transporte Regional

Objetivo: Capacitação na análise sistêmica e ampla de uma rede de transportes regional.

Conteúdo: Relações de produção e consumo de matéria-prima; Caracterização e comparação dos diferentes modais de transporte; Análise de alternativas de pavimentos; Aspectos ambientais; Sistemas Inteligentes de Transporte; Panorama de transporte de cargas no Brasil pela rede multimodal; Aspectos tecnológicos das estradas de rodagem relativos à concepção, manutenção e gestão.

Conceitos de Engenharia de Tráfego

Objetivo: Revisão de conceitos ferramentas usuais em transporte.

Conteúdo: Estatística e análise de dados em transporte; Estudo dos volumes de tráfego; Determinação de capacidades rodoviárias; Relações de velocidades, tempos de viagem e atrasos; Estudo de acidentes; Calibração das relações de tráfego para análise de rodovias; Conceitos estatísticos e ferramentas usuais em transporte; Teoria do fluxo.

Mobilidade Urbana

Objetivo: Panorama do tema da mobilidade urbana na administração pública brasileira.

Conteúdo: Estruturação urbana e mobilidade; Desenvolvimento rodoviário nos anos 1950; Histórico das estruturas federais do setor de transportes: ministérios e secretarias; Conceitos de transporte público: modais, demanda, oferta; Sistema viário; Transporte de cargas e logística; Transporte não motorizado; Dimensão urbana e social do transporte; Transporte metropolitano; Gestão integrada de mobilidade urbana; Uso de tecnologia de informação e comunicação para Sistemas Inteligentes de Transporte; Formas de financiamento, arrecadação, bilhetagem e integração tarifária.

Técnicas para Planejamento Urbano

Objetivo: Panorama de ferramentas para análise e proposição de intervenções, incluindo legislação e modelos de intervenção.

Conteúdo: Geoprocessamento; Desenho urbano; Aspectos normativos do planejamento; O conceito dos parques lineares para tratamento de fundos de vale; Áreas de intervenção urbana e instrumentos urbanísticos do Estatuto da Cidade.

Integração de Políticas Urbanas

Objetivo: Panorama dos desafios e oportunidades da integração de políticas urbanas.

Conteúdo: Estudo de políticas integradas: Uso do solo e transporte; Patrimônio, turismo e desenvolvimento econômico; Políticas sociais, Uso do solo e segurança pública; Saúde pública e transportes; Sistemas de áreas verdes, espaços de lazer e saúde pública; Habitação, transporte e distribuição espacial de empregos; Limpeza, conservação de espaços públicos e zeladoria urbana; Drenagem, áreas verdes e Reurbanização de favelas; Preservação ambiental e política habitacional.

Planejamento Ambiental

Objetivo: Panorama de temas ambientais e de instrumentos relativos à matéria nos processos de proposição, análise e aprovação de projetos de infraestrutura.

Conteúdo: Estrutura federal e estadual de gestão ambiental; Dilemas entre desenvolvimento econômico e preservação: crescimento sustentado; Medidas mitigatórias para projetos de acordo com estudos de impacto ambiental; Elaboração e implementação de EIA/RIMA; PRADE (Projeto de Recuperação de Área Degradada); plano de monitoramento; Plano de manejo; Plano de gestão; O Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC; Incentivos à criação de unidades de conservação de domínio privado; Ordenamento da ocupação e planos de manejo de unidades de conservação.

Meio Ambiente Urbano

Objetivo: Panorama das questões ambientais presentes no espaço urbano.

Conteúdo: Ecossistemas urbanos; Áreas de preservação; Eficiência energética nas construções e no desenho urbano; Clima urbano; Sistema de áreas verdes; Paisagem urbana; Desenvolvimento sustentável; Impermeabilização do solo urbano; Rios urbanos.

Conceitos da Administração Pública

Objetivo: Panorama de conceitos e princípios relativos à administração pública e à atuação profissional em órgãos de Estado.

Conteúdo: Administração pública; Estado e instituições brasileiras; Burocracia; Análise de dados; Ciência política; Reforma do Estado; Inovação na gestão pública; Finanças públicas: responsabilidade fiscal, arrecadação e orçamento; Sistema tributário.

Gerenciamento de Projetos Públicos

Objetivo: Desenvolvimento de competências gerenciais.

Conteúdo: Gerenciamento de riscos; Gestão financeira; Cronogramas; Softwares de planejamento e acompanhamento de projetos; Negociação; Gerenciamento de Conflitos.

Direito Administrativo

Objetivo: Panorama dos instrumentos jurídicos e do arcabouço legal relevantes para a implantação de intervenções urbanas, sistemas e infraestruturas de transporte.

Conteúdo: Introdução ao estudo do direito administrativo; Regime jurídico administrativo; Autarquias e seus regimes jurídicos; Sociedade de economia mista e seus regimes jurídicos; Autarquias, Empresas públicas e fundações governamentais; Poderes administrativos; Atos administrativos; Contratos administrativos; Serviços Públicos; Desapropriação; Controle da administração; Discricionariedade e legalidade; Controle judicial; Responsabilidade do Estado por atos administrativos; Servidores públicos; Regime jurídico dos bens públicos; Concessões.

Licitações Públicas

Objetivo: Panorama do regime jurídico para licitações de obras e serviços públicos

Conteúdo: Concessões e permissões de serviço público e seus regimes jurídicos; Licitação; Lei Federal 8666; Modalidades licitatórias: Concorrência, Tomada de Preços, Leilão, Concurso, Convite, Pregão (presencial ou eletrônico); Parcerias Público-Privadas.

4.3.3 Viabilização financeira de investimentos em infraestrutura

Existem diversas linhas de crédito que a prefeitura pode acessar para realização de obras de infraestrutura para a mobilidade, mas para tal precisa estar organizada (exigências para contratação de empréstimos) e ter programas elaborados segundo formatações específicas para pleitear cooperação. Os projetos de financiamento exigem uma série de passos bem definidos que incluem tanto os procedimentos dos agentes financeiros como também os procedimentos ligados às diferentes esferas de governo envolvidas. A contratação de Operações de Crédito, por Estados e municípios, subordina-se às normas da Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000) e às Resoluções nos 40 e 43 do Senado Federal, de 20 e 21 de dezembro de 2001.

Nesse sentido, o eixo de ação vinculado ao fomento à cooperação financeira para implantação de infraestruturas para mobilidade objetiva desenvolver na administração municipal a sistemática para os procedimentos de obtenção de financiamentos, de forma que o município atenda a exigências específicas de crédito das várias fontes financiadoras. Assim, serão previstas ações relacionadas à elaboração, estruturação, suporte e avaliação de projetos:

- Elaboração: criação/desenvolvimento de núcleos de projeto na prefeitura, contratação de projetos por terceiros, criação de biblioteca/banco de projetos;
- Estruturação: ferramentas para elaboração dos estudos de viabilização de projetos;
- Suporte: instrumentos de apoio para os processos de implantação/execução de projetos, incluindo prestação de contas a instituições financiadoras, acompanhamento de cronogramas físico-financeiros e gestão de recursos;
- Avaliação de projetos: ferramentas para avaliação de projetos implantados e seus benefícios, incluindo registro de lições aprendidas para projetos futuros.

Os principais agentes financeiros voltados a financiamento de infraestrutura e possíveis programas e linhas de crédito dos quais os projetos de mobilidade podem se beneficiar são apresentados a seguir.

Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)

O BID é a principal fonte de financiamento multilateral para o desenvolvimento econômico, social e institucional na América Latina e no Caribe. Tem sede em Washington, DC, possui 48 países-membros e representação em 26 países mutuários.

O principal programa do BID voltado para o financiamento de obras de infraestrutura em municípios brasileiros é o PROCIDADES, mecanismo de crédito de US\$ 800 milhões, aprovado em 2006 destinado a ações de investimentos municipais em infraestrutura básica incluindo desenvolvimento urbano integrado, transporte, sistema viário, saneamento, desenvolvimento social e gestão ambiental, entre outros, nos municípios brasileiros acima de 100 mil habitantes.

Trata-se de um mecanismo idealizado pelo Governo Federal e pelo BID, que tem como objetivo simplificar os procedimentos de preparação e aprovação de projetos por meio da descentralização das operações. Assim, o mutuário das operações é o município e o Governo Federal Brasileiro é o fiador de cada operação, que tem um valor máximo de empréstimo de US\$ 50 milhões.

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é uma empresa pública dotada de personalidade jurídica de direito privado e patrimônio próprio. Criado em 1952, o BNDES tem o objetivo de financiar projetos de naturezas diversas que contribuam para o desenvolvimento econômico e social no Brasil.

O BNDES é o principal instrumento de execução da política de investimento do Governo Federal e tem por objetivo primordial apoiar programas, projetos, obras e serviços que se relacionem com o desenvolvimento econômico e social do País (Art. 3º do Decreto nº 4.418, de 11 de outubro de 2002). Dentre as modalidades de financiamento oferecidas pelo BNDES está o financiamento para projetos de Desenvolvimento Urbano, sendo o PMI (Projetos Multissetoriais Integrados Urbanos) um de seus programas. Os projetos multissetoriais integrados são conjuntos de projetos que integram o planejamento e as ações dos agentes municipais em diversos setores a fim de solucionar problemas estruturais dos centros urbanos.

Dentre os empreendimentos apoiáveis estão urbanização e implantação de infraestrutura básica no município, podendo ser clientes os Estados, municípios e o Distrito Federal, sendo o valor mínimo de financiamento de R\$ 10 milhões, correspondendo a 80% dos itens financiáveis.

Caixa Econômica Federal (CEF)

A Caixa Econômica Federal (CEF) é um banco público e principal agente de políticas públicas do governo federal, atendendo desde clientes bancários e usuários das unidades lotéricas, até os trabalhadores formais por meio do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), do Programa de Integração Social (PIS), do Seguro-Desemprego e de programas sociais.

Dentre seus diversos programas de financiamento está o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-Transporte, que tem como objetivo, entre

outros, propiciar o aumento da mobilidade urbana e da acessibilidade, utilizando recursos do FGTS.

O Pró-Transporte é regulamentado pela Instrução Normativa nº 22, de 10 de maio de 2010 (Publicada no DOU, em 11/05/10 – seção 1, pág. 62), alterada pela Instrução Normativa nº 60, de 11 de outubro de 2010 (Publicada no DOU em 13/10/10 – seção 1, pág. 28 e 29), e pela Instrução Normativa nº 77, de 23 de novembro de 2010 (Publicada no DOU em 25/11/2010 - seção 1, pág. 49). Trata-se de um programa voltado aos estados, municípios e o Distrito Federal, órgãos públicos gestores e as respectivas concessionárias ou permissionárias do transporte público coletivo urbano, bem como as sociedades de propósitos específicos – SPE's.

São financiáveis no âmbito do Programa Pró-Transporte as seguintes modalidades:

- Implantação, ampliação, modernização e/ou adequação da infraestrutura dos sistemas de transporte público coletivo urbano, incluindo-se obras civis, equipamentos, investimentos em tecnologia, sinalização e/ou aquisição de veículos e barcas e afins:
 - veículos do sistema de transporte sobre trilhos;
 - veículos do sistema de transporte sobre pneus;
 - veículos do sistema de transporte público hidroviário;
 - obras civis e equipamentos de vias segregadas, vias exclusivas, faixas exclusivas e corredores dos sistemas de veículos sobre trilhos e pneus, inclusive sinalização;
 - terminais, incluindo bicicletários e garagens junto aos locais de integração dos modais, e pontos de conexão de linhas de transporte público coletivo urbano, em todas as modalidades;
 - abrigos nos pontos de parada de transporte público coletivo urbano de passageiros;
 - estudos e projetos de concepção, projetos executivos para o empreendimento, desde que incluídos no escopo da proposta de implementação; e
 - equipamentos e sistemas de informática e/ou telecomunicações para aplicação de uso embarcado e não embarcado, inclusive tecnologias que otimizem a integração, controle e modernização do sistema de transporte público coletivo urbano, como bilhetagem eletrônica e central de controle operacional.
- Ações voltadas à inclusão social, à mobilidade urbana e à acessibilidade:
 - implantação, calçamento, pavimentação, recapeamento de vias locais, coletoras, arteriais, estruturantes e exclusivas de pedestres, que beneficiem diretamente a circulação, a acessibilidade e a mobilidade urbana, incluindo ciclofaixas, ciclovias e circulação de pedestres;
 - construção de pontilhões dentro do perímetro urbano para passagens de nível ou passarelas em pontos de estrangulamentos ou barreiras à circulação ou mobilidade urbana nas linhas metroferroviárias ou rodoviárias e nos corredores de transporte público coletivo urbano sobre pneus, cursos de água, entre outros;
 - execução de sinalização viária e medidas de moderação de tráfego nas vias objeto da intervenção;
 - sistema de drenagem de águas pluviais (microdrenagem) nas vias objeto da intervenção;

- implantação de redes de abastecimento de água e esgotamento sanitário, nas vias a serem pavimentadas;
 - estudos e projetos de concepção, projetos executivos para o empreendimento, desde que incluídos no escopo da proposta de implementação, limitados a 1,5% (um e meio por cento) do valor do investimento; e
 - serviços de recuperação prévia do pavimento, aceito somente como contrapartida.
- Obras e serviços complementares e equipamentos especiais destinados à acessibilidade, à utilização e à mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade, voltados à prevenção de acidentes.

Havendo processo seletivo aberto pelo Ministério das Cidades, o Proponente, observando o calendário associado ao processo, encaminha à Superintendência Regional da Caixa o Pedido de Financiamento (carta-consulta - Anexo II da IN Mcidades 022/2010, disponível no endereço eletrônico: www.cidades.gov.br) junto com a documentação necessária à avaliação técnica do empreendimento e avaliação de risco de crédito.

Para Estado, município ou Distrito Federal, a contratação está condicionada:

- à obtenção de autorização de endividamento dada pela Secretaria do Tesouro Nacional,
- à verificação da regularidade cadastral do Proponente,
- à aprovação da operação pelas instâncias competentes da Caixa, e
- à seleção da Carta Consulta pelo Ministério das Cidades.

Para o setor privado, a contratação está condicionada:

- à verificação da regularidade cadastral do Proponente,
- à aprovação da operação pelas instâncias competentes da Caixa, e
- à seleção da Carta Consulta pelo Ministério das Cidades.

A contrapartida mínima exigida do contratante equivale a 5% do valor total do investimento. O prazo de carência corresponde ao prazo originalmente previsto para execução do empreendimento, limitado a 48 meses contados a partir da assinatura do contrato de financiamento, e o prazo máximo de amortização é de 360 meses, determinado conforme o tipo de intervenção.

O encargos previstos são:

- Juros cobrados mensalmente com a taxa nominal anual de 6%;
- Para as ações financiáveis do sistema de transporte sobre trilho a taxa de juros é de 5,5% ao ano.
- Taxa de risco de crédito definido conforme conceito de risco de crédito emitido pela Caixa para cada operação, limitada a 1% a.a. incidente sobre o saldo devedor do contrato;
- Remuneração da caixa, equivalente a até 2% a.a., incidente sobre o saldo devedor;
- Tarifas operacionais e de análise.

As prestações são mensais, calculadas pelo Sistema Francês de Amortização - Tabela Price, e o reajuste do saldo devedor se dá pelo mesmo índice e mesma periodicidade de atualização dos saldos das contas vinculadas do FGTS.

Para que as propostas se enquadrem no Programa Pró-Transporte é necessário que os municípios tenham Plano Diretor, quando exigido em lei, atualizado ou em fase de elaboração/atualização, ou instrumento básico equivalente da política de desenvolvimento e de expansão urbana, plano de transporte e circulação, quando exigido em lei, ou instrumento de planejamento que justifique os investimentos e que atendam aos objetivos do Pró-Transporte e das ações financiáveis.

A CEF possui critérios para hierarquização na seleção de propostas, sendo importante observar que os sistemas de transporte coletivo aparecem como prioritários. Assim, embora a instrução normativa que rege o Programa não especifique valores ou porte mínimo do empreendimento, fica claro que o destino dos recursos é voltado preferencialmente para obras urbanas de porte médio.

Procedimentos junto ao Governo Federal

As operações de crédito destinam-se a cobrir desequilíbrio orçamentário ou a financiar obras e serviços públicos, e podem ser internas, quando contratadas com credores situados no País, e externas, quando contratada com agências, organismos ou instituições financeiras internacionais. Os contratos de financiamento são operações de crédito tradicionais, sendo que serão tratadas na presente seção os procedimentos com relação a:

- Operação de crédito interno;
- Operação de crédito externo;
- Concessão de garantia pelos Estados; e
- Recebimento de garantia da União.

O Conselho Monetário Nacional – CMN determina que, no caso de operações de crédito a serem contratadas com instituições financeiras, caberá a estas realizar o encaminhamento dos pleitos ao Ministério da Fazenda, realizando a verificação prévia dos documentos. Esse procedimento não é válido no caso de instituições financeiras estrangeiras, organismos internacionais ou instituições não financeiras, devendo, nesses casos, o pedido ser protocolado pelo município ou Estado solicitante.

Operação de Crédito Interno:

Com relação às fontes de financiamento nacionais, o proponente deverá seguir os passos estabelecidos pelo Agente Operador ou Agente Financeiro, encaminhando carta-consulta e documentos necessários para análise do risco de crédito, e análise técnica. De maneira geral, inicialmente, o Estado ou o município deve entrar em contato com a instituição financeira, agência de fomento ou outras instituições de crédito, a fim de negociar as condições da operação pretendida, observando os limites e condições previstos na legislação em vigor. Definidas as condições da operação, a instituição financeira escolhida adotará as providências cabíveis relativas ao regulamento do crédito ao setor público, estabelecido pelo Conselho Monetário Nacional (CMN) e operacionalizado pelo Banco Central do Brasil (BACEN).

Atendidas todas as condições relativas ao regulamento do crédito ao setor público, os documentos necessários à análise do pleito serão encaminhados, por intermédio da própria instituição financeira autorizada a operar pelo Banco Central, à Secretaria do Tesouro Nacional - STN. No caso de operações de crédito interno com entidades não integrantes do Sistema Financeiro Nacional (instituições não financeiras), os pleitos poderão ser protocolados diretamente na STN pelo respectivo ente.

A STN tem o prazo de até dez dias úteis para se manifestar, após análise dos itens necessários. Se a documentação não estiver completa, a STN solicitará à instituição financeira ou ao ente interessado os documentos complementares, sendo então concedido prazo de até sessenta dias corridos para encaminhamento.

Esse procedimento é realizado por meio da instituição financeira, integrante do Sistema Financeiro Nacional, a qual deverá centralizar o recebimento de todos os documentos necessários à completa verificação dos limites e das condições definidos em resoluções do Senado Federal e na Lei de Responsabilidade Fiscal. Após essa verificação, a instituição financeira deverá encaminhar ao Ministério da Fazenda/STN, o pedido de verificação de limites e condições para contratar a operação de crédito interno.

Operação de Crédito Externo:

As operações de crédito externo seguem os mesmos trâmites das operações de crédito interno, embora, por não envolverem instituições integrantes do Sistema Financeiro Nacional, não necessitem observar as regras de crédito ao setor público do Conselho Monetário Nacional – CMN. Assim, para a obtenção de financiamentos internacionais, é necessário que haja o envolvimento do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MP), por meio da Secretaria de Assuntos Internacionais (SEAIN), o qual atua em diversas frentes. Cabe à SEAIN coordenar operacionalmente todo o processo de negociação para a obtenção de financiamentos externos relativos a projetos pleiteados pelos órgãos ou entidades do setor público com organismos multilaterais e agências bilaterais de crédito, acompanhar a execução dos projetos, observando o cumprimento das cláusulas contratuais, avaliar a performance da carteira de projetos e, se necessário, recomendar medidas que conduzam a um melhor desempenho da carteira.

A contratação está sujeita à autorização específica do Senado Federal, sendo que é atribuição do Ministério da Fazenda a instrução do processo de autorização, que será encaminhado diretamente, após análise, ao Senado Federal. Para a obtenção do financiamento internacional, seguem as seguintes etapas:

- Fase de análise: Apresentação da Carta-Consulta na SEAIN, e a avaliação da proposta de financiamento no âmbito da COFIEIX (Secretaria Executiva da Comissão de Financiamentos Externos). Para o caso de financiamentos internacionais, o modelo da carta-consulta é preestabelecido pela SEAIN, e contém a proposta técnica inicial do programa, assim como o montante do financiamento requerido. A aprovação desta carta-consulta pela COFIEIX é requisito prévio indispensável para que o BID possa considerar a proposta do município.
- Fase de preparação: publicação da Recomendação COFIEIX no Diário Oficial da União (DOU), e recebimento, por parte do Governo brasileiro, das Minutas

dos Contratos de Empréstimo e de Garantia (se for o caso) encaminhados pelo Organismo Financiador.

- Fase de negociação: Recebimento por parte do Governo brasileiro das minutas contratuais, e término das negociações entre o Governo brasileiro e o Organismo Financiador.
- Fase de assinatura pelas partes: inicia a partir da data de encerramento das negociações das minutas contratuais, e finaliza com a formalização da contratação da operação de crédito externo.
- Fase de efetividade: Assinatura dos Contratos de Empréstimo e de Garantia (se for o caso), até a realização do primeiro desembolso.

Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo S/A (Bandes)

As prefeituras capixabas podem solicitar financiamentos do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo S/A (Bandes) para modernizar a gestão e ampliar os serviços prestados à população. O crédito à administração pública inclui recursos para tecnologia da informação, capacitação de recursos humanos e desenvolvimento de competências, contratação de serviços técnicos especializados e implantação de projetos estratégicos para a gestão do município.

Dentre os programas do BANDES, destaca-se o Proinveste Capixaba, cujo objetivo é financiar as prefeituras dos municípios do Estado do Espírito Santo para a realização de investimentos. São passíveis de financiamento as despesas de capital constantes do Plano Plurianual e da Lei Orçamentária Anual (LOA) do município, no exercício corrente ou aprovada para o exercício seguinte, tais como:

- obras civis (construção ou ampliação) de equipamentos públicos, pavimentação ou recuperação de vias, saneamento, drenagem etc., inclusive contratação de projeto técnico ou executivo de obras;
- contrapartida de recursos próprios no âmbito de financiamento de linhas de crédito com recursos do BNDES, contratado por meio do BANDES;
- aquisição de tecnologias de informação novas (software, hardware, infraestrutura física, etc.);
- investimentos no âmbito de consórcios intermunicipais;
- despesas com elaboração do projeto para captar esse financiamento, sendo limitada em até 2% sobre o valor do projeto a remuneração de consultoria a ser incluída como item financiável, assim como o IOF (Imposto sobre Operações Financeiras) incidente nesse financiamento.

As condições operacionais têm como limite máximo financiamento de até R\$12.000.000,00, participação de até 100%, carência de até 24 meses, amortização em até 120 meses, a taxa de juros de 8% (oito por cento) ao ano.

4.3.4 Programa de modernização da gestão da mobilidade no município

Além das ações de fortalecimento institucional listadas no item 4.3.1, é importante destacar que as estruturas municipais (existentes ou a serem criadas) voltadas à gestão da mobilidade urbana demandarão ferramentas e procedimentos específicos para

executar as políticas públicas constantes do Plano de Mobilidade objeto do presente trabalho, os quais implicam ampla modernização instrucional. Tal modernização inclui, necessariamente, a implantação de procedimentos e ferramentas de trabalho novos, tanto do ponto de vista de gestão organizacional quanto de recursos, para viabilizar as novas funções e posturas essenciais ao atingimento dos objetivos do Plano.

Nesse sentido, podem ser objeto de modernização as formas de condução de processos internos à prefeitura, os *softwares* e equipamentos que apoiam o trabalho dos funcionários e os espaços físicos em que a atividade burocrática ocorre, assim como a própria estrutura organizacional da administração municipal.

Como exemplo, é notável a ampla modernização necessária de recursos humanos e tecnológicos para um efetivo monitoramento do sistema de mobilidade local, como gestão de tráfego (semáforos, estacionamento rotativo, velocidades) e fiscalização dos serviços de transporte coletivo (regularidade, pontualidade, itinerários). Em outras palavras, serão necessários funcionários em maior número e com capacitação específica operando sistemas computacionais e equipamentos eletrônicos para implantar e conduzir tal monitoramento, o que exigirá uma estrutura de gerenciamento com alto grau de organização que viabilize atividades sofisticadas de gestão pública.

Desde 1995, quando foi iniciada em nível federal a Reforma da Gestão Pública, diversas iniciativas promoveram a qualificação dos aparelhos de Estado segundo princípios de qualidade gerencial, de modo que programas e linhas de financiamento existem até hoje para modernização da administração pública, como elaboração e atualização de cadastros, informatização da gestão de políticas urbanas, além da gestão, informatização e controle de processos. Entre os programas de financiamento, há inclusive alguns voltados ao gerenciamento fiscal, como implantação da nota fiscal eletrônica, que promove maior controle na arrecadação e evita perdas de receitas municipais.

Uma questão que usualmente atrapalha os processos de obtenção de crédito em municípios é a dificuldade em resolver imbróglios financeiros antigos para obter documentos como Certidões Negativas do INSS (CND e CRP), FGTS e Secretaria da Receita Federal, assim como 'nada consta' no Cadastro Informativo dos Créditos Não Quitados – CADIN e adimplência junto a instituições integrantes do Sistema Financeiro – CADIP. Assim, é fundamental que o município tenha tais requisitos em ordem antes de pleitear inclusão em programas de financiamento.

São descritos brevemente, a seguir, os dois principais programas brasileiros de fomento à modernização da administração pública brasileira voltados a municípios: o Programa BNDES de Modernização da Administração Tributária e da Gestão dos Setores Sociais Básicos (BNDES PMAT) e o Programa de Apoio à Gestão Administrativa e Fiscal dos Municípios Brasileiros (PNAFM) com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.

Programa BNDES de Modernização da Administração Tributária e da Gestão dos Setores Sociais Básicos (BNDES PMAT)

Todos os municípios brasileiros podem solicitar auxílio do BNDES PMAT para apoiar projetos de investimento da administração pública municipal voltados à modernização da administração tributária e à melhoria da qualidade do gasto público, a fim de proporcionar aos municípios uma gestão eficiente, que gere aumento de receitas e/ou redução do custo unitário dos serviços prestados à coletividade. O município solicitante deverá apresentar Projeto de Modernização que permita identificar, analisar e acompanhar detalhadamente o conjunto de ações e metas físicas e financeiras por meio das quais pretenda alcançar um maior nível de eficiência em sua arrecadação ou de redução efetiva do custo unitário do setor público na prestação dos serviços sociais básicos.

Podem ser financiados projetos de investimentos para o fortalecimento das capacidades gerencial, normativa, operacional e tecnológica da administração municipal, com foco nas seguintes ações:

Quadro 2: Áreas da administração pública e ações possíveis dentro do BNDES PMAT

Área da Administração	Ações
Administração Geral	Gestão de recursos humanos, licitações e compras, gestão de contratos, protocolo e controle de processos, gestão energética
Administração Tributária	Arrecadação, cobranças administrativa e judicial, fiscalização, estudos econômicos e tributários, central de atendimento ao contribuinte
Administração Financeira e Patrimonial	Orçamento, execução financeira, contabilidade e dívida pública, auditoria e controle interno, gestão e segurança do patrimônio
Administração e Gestão das Secretarias, Órgãos e Unidades Municipais prestadoras de serviços à coletividade	Organização e gerência, sistemas e tecnologia de informação

Também poderão ser financiadas, desde que vinculadas a uma das quatro áreas da administração, as seguintes ações:

- planejamento, organização e gestão;

- legislação;
- sistemas e tecnologia de informação;
- central de atendimento ao cidadão;
- cadastros;
- georreferenciamento;
- relações intra e interinstitucionais;
- integração de informações municipais, tanto na esfera intramunicipal quanto no intercâmbio de informações com os órgãos federais e estaduais.

Podem ser financiados os seguintes itens associados aos empreendimentos apoiáveis:

- Obras civis, montagem e instalações;
- máquinas e equipamentos novos, incluídos os conjuntos e sistemas industriais, produzidos no País e credenciados no BNDES, incluídos:
 - equipamentos de informática: microcomputadores, estabilizadores, *nobreaks*, impressoras, roteadores, scanners, *hubs*, *switchs*, *thin clients*, projetor multimídia, servidores, *notebooks*, antenas de rádio transmissão, estações rádio base;
 - equipamentos de apoio à operação e à fiscalização: radiocomunicadores, leitoras de cartão, totens de atendimento e controles de frequência de pessoal;
 - bens de informática e automação, abarcados pela Lei nº 8.248 (Lei de Informática) que cumpram o Processo Produtivo Básico (PPB) e possuam tecnologia nacional na forma da Portaria MCT nº 950, de 12.12.2006, ou da que venha a substituí-la;
- móveis e utensílios;
- *softwares* nacionais, passíveis de apoio no âmbito do programa BNDES Prosoft – Comercialização;
- motocicletas e automóveis de passeio, desde que exclusivamente voltados para atividades de fiscalização da área de administração tributária, em quantidade total limitada a número de servidores públicos efetivos que, comprovadamente, exerçam a função de fiscal;
- investimentos em capacitação técnica e gerencial de servidores públicos efetivos do município;
- serviços técnicos especializados;
- serviços de tecnologia da informação, incluindo a customização de *softwares*, e criação e atualização de cadastros, podendo influir georreferenciamento, aerofotogrametria e demais gastos correlatos.

O BNDES pode também apoiar o capital de giro associado a itens de projetos financiados nesta linha.

O programa lista os seguintes itens como não financiáveis:

- Obras civis, montagem, instalações e reparação de escolas, postos de saúde e de assistência;
- aquisição ou arrendamento de bens imóveis e benfeitorias;
- aquisição de máquinas e equipamentos usados;
- despesas com manutenção de atividades e de custeio da Administração Municipal, inclusive com pessoal ativo e inativo;
- gastos com cursos de graduação e pós-graduação;
- gastos com desapropriação ou aquisição de terrenos; e
- gastos com pavimentação e iluminação pública.

As taxas de juros aplicadas são:

- Apoio direto (operação feita diretamente com o BNDES):
 - Custo financeiro: no mínimo, TJLP
 - Remuneração básica do BNDES: a partir de 1,0% ao ano (a.a.)
 - Taxa de risco de crédito 1,0% a.a.
- Apoio indireto (operação feita por meio de instituição financeira credenciada)
 - Custo financeiro: no mínimo, TJLP
 - Remuneração básica do BNDES: a partir de 1,0% ao ano (a.a.)
 - Taxa de risco de crédito: 1,0% a.a.
 - Taxa de intermediação financeira: Isenta
 - Remuneração da instituição credenciada: Negociada entre a instituição e o cliente.

O Banco financia até 90% do valor dos itens financiáveis, com prazo de até 8 anos, incluído o prazo máximo de carência de 2 anos. As garantias são cotas-parte do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e/ou receitas provenientes do ICMS ou ICMS-Exportação. Os pedidos de financiamento podem ser feitos diretamente ao BNDES (PMAT Finem) ou por meio de uma instituição financeira credenciada ao Banco (PMAT Automático).

Para acompanhamento do projeto o município deverá elaborar periodicamente relatório de acompanhamento do projeto, segundo modelo fornecido pela instituição financeira, a qual realizará periodicamente visitas técnicas de acompanhamento e avaliação dos projetos realizados, com vistas ao atingimento das metas e objetivos do projeto, bem como para fomentar o intercâmbio de experiências e a difusão de iniciativas de sucesso.

Em agosto de 2013 a vigência do BNDES PMAT foi prorrogada até agosto de 2018, e a dotação orçamentária foi ampliada para até R\$ 1 bilhão.

Programa de Apoio à Gestão Administrativa e Fiscal dos Municípios Brasileiros (PNAFM)

O PNAFM contempla ações que visem a modernização da gestão administrativa e fiscal, tais como capacitação de técnicos e gestores municipais, implementação de ações e sistemas destinados ao controle da arrecadação, atendimento ao cidadão, comunicação de dados, controle financeiro, recursos humanos, consultorias, aquisição de equipamentos de informática, infraestrutura e geoprocessamento referenciado. Ele ainda possibilita ao município a elaboração e implementação de Plano Diretor, Cadastro Multifinalitário e Planta Genérica de Valores.

O programa já se encontra em sua segunda fase desde 2009, por meio de empréstimo entre o Ministério da Fazenda e o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, sendo que sua terceira fase está em negociação entre o governo brasileiro e o BID. Para um município participar do PNAFM é necessário, entretanto, aplicar recursos próprios a título de contrapartida, em montante igual a no mínimo 10% do valor do projeto.

Para aderir ao PNAFM a administração municipal deve enviar correspondência para a sua agência da Caixa Econômica Federal formalizando sua intenção de participar do Programa e se for o caso, solicitando informações adicionais sobre elegibilidade do município e documentação pertinente.

No desenvolvimento dos projetos municipais poderão ser utilizados os seguintes tipos de recursos:

- Consultoria – contratação de pessoas físicas ou jurídicas, nacionais ou estrangeiras, para elaborar, apoiar, executar ou desenvolver as atividades do Projeto, inclusive sistemas informatizados.
- Capacitação – contratação de cursos, seminários ou outras formas de treinamento e realização de visitas técnicas, nacionais e internacionais;
- Serviços técnicos que não configuram consultoria, como implantação ou atualização cadastral, customização de aplicativos, entre outros.
- Equipamentos e sistemas de tecnologia de informação e comunicação – aquisição e instalação de *hardware*, redes de computação, *software* básico e sistemas aplicativos, instrumentos de comunicação.
- Mobiliário, materiais e equipamentos de apoio operacional – aquisição de veículos, e outros bens móveis.
- Infraestrutura – construção, reforma e adequação de ambientes físicos.

Quadro 3: Limites por Tipo de Recursos do PNAFM

Ações Financiáveis	Aplicações	% Referências (Limites)
I - Capacitação	Contratação de cursos, seminários ou outras formas de treinamentos e realização de visitas técnicas, nacionais e internacionais, inclusive a viabilização de Estrutura Própria Permanente de capacitação.	10 a 40%
II - Serviços Técnicos que não configuram consultoria	Implantação ou atualização cadastral, customização de aplicativos e outros serviços nos quais os aspectos físicos da atividade sejam predominantes.	0 a 70%
III - Consultoria	Contratação de pessoas físicas ou jurídicas, nacionais ou estrangeiras, para elaborar, apoiar, executar ou desenvolver as atividades do Projeto, inclusive sistemas informatizados.	0 a 40%
IV - Equipamentos e sistemas de tecnologia de informação e comunicação	Aquisição e instalação de Hardware, redes de computação, software básico e sistemas de aplicativos, instrumentos de comunicação, inclusive referentes a agrimensura e atividades de campo	0 a 30%

	relativas ao controle do ITR e do cadastro imobiliário.	
V - Mobiliário, materiais e equipamentos de apoio operacional	Aquisição de veículos (até 1%), e outros bens móveis, inclusive referentes a agrimensura e atividades de campo relativas ao controle do ITR e do cadastro imobiliário.	0 a 10%
VI - Infraestrutura	Construção, reforma e adequação de ambientes físicos.	0 a 20%

Os recursos de financiamento a serem comprometidos com os projetos municipais serão dimensionados por faixa populacional, de acordo com os seguintes valores de referência:

Quadro 4: Limites de Financiamento do PNAFM*

Faixas	População (hab)	Valores de Referência Até (R\$)
1	até 10.000	650.000
2	10.001 a 20.000	900.000
3	20.001 a 30.000	1.250.000
4	30.001 a 50.000	1.750.000
5	50.001 a 70.000	2.450.000
6	70.001 a 90.000	3.400.000
7	90.001 a 150.000	4.750.000
8	150.001 a 250.000	6.600.000
9	250.001 a 400.000	9.200.000
10	400.001 a 550.000	12.900.000
11	550.001 a 700.000	18.000.000
12	700.001 a 1.500.000	25.000.000
13	1.500.001 a 3.000.000	35.000.000
14	Acima de 3.000.000	49.000.000

* Fonte: OF nº.437/2010/SE-MF, de 28 MAI 2010 -(*) Taxa do dólar: R\$ 1,00=US\$1,88

Nota: Valores de referência - Estes valores são indicativos e poderão ser modificados pelo Ministério da Fazenda.

Quadro 5: Condições do Financiamento do PNAFM

Condições do Financiamento	
Prazo de Execução	Até 5 anos
Prazo de Carência	Até 5 anos (incluído o prazo de execução). Neste período serão cobrados juros correspondentes.
Prazo de Retorno	Até 15 Anos (neste prazo também está incluído o prazo de execução e de carência)
Forma de Pagamento	Amortizações semestrais e consecutivas. Sistema de Amortizações Constantes (SAC)
Taxa de Juros	Determinada pelo BID e refixada semestralmente.
Atualização do saldo devedor	Variação Cambial
Comissão de Crédito	Até 0,75 % a.a. devida ao BID após 60 dias da data da contratação, e calculada sobre o saldo dos recursos não desembolsados. É determinada pelo BID, podendo ser refixada periodicamente por aquele banco.
Comissão de Inspeção e Vigilância	Até 1% a.a., calculada sobre cada liberação. Para os contratos novos a taxa atualmente é zero. É determinada pelo BID, podendo ser refixada periodicamente.
Encargos por Atraso	1,0% a.m. cobrados sobre os valores em atraso.

4.3.5 Fortalecimento da democracia participativa

O objetivo deste eixo de ação é a ampliação da esfera de discussão do tema da mobilidade no município, construir coletivamente a visão de cidade e dos deslocamentos nela, assim como democratizar a tomada de decisões marcando-a pela transparência de fatos e informações e pela inclusão de diferentes atores por meio do engajamento de associações de moradores e alterações na composição de conselhos municipais. Para tal, serão indicadas diretrizes para o fomento às organizações da sociedade civil e fortalecimento dos conselhos municipais ligados ao tema da mobilidade e do desenvolvimento urbano, compreendidos como fóruns fundamentais para participação social na administração pública.

Sociedade civil organizada

A Sociedade Civil está organizada na cidade por meio de diversas associações de moradores, como as dos bairros Coramara (AMACORAMARA), Aracuí (AMA), Córrego dos Monos, Parque das Laranjeiras, Cachoeira Alta, Pedra Lisa, Bairro Amarelo (AMOBAN) Burarama, Nossa Senhora Aparecida, Vargem Alegre, Independência, Itaoca, Jardim América, Boa Vista, Vila Rica, Conjunto Residencial Ruy Pinto Bandeira, Alto Moledo, Monte Líbano, Village da Luz, Recanto Alto e Baixo, União, Ilha da Luz, Marbrasa, Gironda (AMG), Santo Antonio do Cantagalo e Monteverde. Tais associações são congregadas na Federação das Associações de Moradores e Movimentos Populares de Cachoeiro de Itapemirim (FAMMOPOCI), existente desde 1989, que indica representantes para diversos conselhos municipais. As ações dessas associações têm usualmente foco nas questões de acesso a serviços de saúde, educação, saneamento básico e assistência social, com eventuais demandas por transporte coletivo.

Destacam-se no município também fóruns empresariais, como Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Cachoeiro de Itapemirim (Acisci), e a Câmara de Dirigentes Lojistas de Cachoeiro de Itapemirim, cujo foco está no desenvolvimento econômico e comercial da cidade, assim como na qualificação urbana para aumento da competitividade.

Não foram encontradas evidências de existência de associações de usuários de transporte coletivo ou outros grupos com demandas específicas para mobilidade urbana.

O fomento à inclusão qualificada do tema da mobilidade na pauta nas organizações da sociedade civil, de modo a tornarem-se atores plenamente envolvidos na discussão democrática do assunto no município, pode incluir as seguintes ações:

- disponibilização de ferramentas e recursos para facilitar o engajamento dos moradores, como manuais para criação de associações, implantação de centros comunitários ou cessão de espaços para reuniões em horários ociosos;
- divulgação sistemática de informações sobre programas em desenvolvimento na prefeitura (com objetivos gerais e metas específicas) para acompanhamento da população;
- convocação periódica para participação de seminários e palestras sobre o tema, de modo a promover difusão de informações e conhecimentos sobre mobilidade;
- uso de ferramentas eletrônicas para estabelecimento de canal de comunicação e divulgação ampla informações sobre o município (mídias sociais, portal de internet da prefeitura), constantemente atualizados e com dados disponíveis em diferentes níveis de aprofundamento, de modo a satisfazer todos os tipos de público e de pesquisa;
- adoção permanente de instrumentos de participação popular (audiências públicas, por exemplo) ao longo de todo o processo de elaboração de projetos, inclusive (e especialmente) na definições de prioridades e destinação de orçamentos.

As audiências públicas que fazem parte do processo de elaboração do presente trabalho levantarão outras ações que os participantes julgarem relevantes para inclusão no Plano de Mobilidade.

Democracia participativa

Representantes da população e do poder público são membros em diversos Conselhos Municipais. Desses, destacam-se para o desenvolvimento da política municipal de mobilidade:

Conselho do Plano Diretor Municipal

Criado pela Lei Nº 5.890/2006 (Plano Diretor Municipal), o Conselho Municipal do Plano Diretor do Município, ligado à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SEMDURB, conta com 28 membros titulares e respectivos suplentes: 14 representantes do Poder Público, indicados diretamente pelo Chefe do Poder Executivo, e 14 representantes da sociedade civil, eleitos em Conferência Municipal de Desenvolvimento. Os membros são das seguintes instituições:

- 1 representante da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Gestão Estratégica;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Meio Ambiente;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Defesa Social;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Agricultura e Abastecimento;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Cultura;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Trabalho e Habitação;
- 1 representante da Secretaria Municipal de Obras;
- 1 representante da Câmara Municipal de Cachoeiro de Itapemirim;
- 1 representante da Agência Reguladora dos Serviços Delegados de Cachoeiro de Itapemirim – AGERSA;
- 1 representante do Instituto de Defesa Agropecuária e Florestal do Estado do Espírito Santo- IDAF;
- 1 representante do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE;
- 1 representante do Instituto Federal do Espírito Santo – IFES;
- 1 representante da Federação das Associações dos Movimentos Populares de Cachoeiro de Itapemirim – FAMOPOCI;
- 1 representante da Ordem dos Advogados do Brasil – OAB;
- 1 representante do Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Mármore, Granito e Calcário – SINDIMARMORE;
- 1 representante do Sindicato da Indústria da Construção Civil – SINDUSCON;
- 1 representante do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA;
- 1 representante do Sindicato dos Estabelecimentos de Serviço de Saúde;
- 1 representante da Associação Comercial e Industrial de Cachoeiro de Itapemirim – ACISCI;
- 1 representante da Associação das Micro e Pequenas Empresas e Cachoeiro de Itapemirim;

- 1 representante da Associação dos Moradores do Bairro Coronel Borges;
- 1 representante da Diocese de Cachoeiro de Itapemirim;
- 1 representante da Associação dos Deficientes do Espírito Santo – ADESA;
- 1 representante da Associação dos Contabilistas do Sul do Espírito Santo – ASCOSUL;
- 1 representante da Associação dos Consumidores de Energia Elétrica – ACEEL;
- 1 representante da Centro Tecnológico do Mármore e Granito – CETEMAG.

De acordo com o Art. 38 do PDM, são atribuições do Conselho do Plano Diretor Municipal:

- acompanhar a implementação do Plano Diretor, analisando e deliberando sobre questões relativas à sua aplicação;
- analisar, propor e aprovar eventuais alterações da Lei do Plano Diretor antes de serem submetidas à aprovação da Conferência Municipal de Desenvolvimento;
- aprovar e acompanhar a execução de planos e projetos de interesse do desenvolvimento urbano e rural, inclusive os planos setoriais;
- analisar e aprovar projetos de lei de interesse da política urbana e rural, antes de seu encaminhamento à Câmara Municipal;
- acompanhar e fiscalizar o cumprimento dos programas e execução dos projetos custeados pelo Fundo Municipal de Desenvolvimento;
- acompanhar e monitorar a implementação dos instrumentos urbanísticos;
- aprovar e acompanhar a implementação das Operações Consorciadas;
- zelar pela integração das políticas setoriais;
- discutir e encaminhar soluções sobre as omissões e contradições da legislação urbanística municipal;
- solicitar ao Poder Executivo a convocação de audiências públicas;
- elaborar e aprovar o regimento interno;
- analisar os Estudos de Impacto de Vizinhança quando solicitado;
- discutir e aprovar os parâmetros para Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social;
- deliberar sobre as regulamentações decorrentes desta Lei;
- apreciar os recursos de Empreendimentos Especiais.

Conselho Municipal de Transportes e Tarifas

O Conselho Municipal de Transportes e Tarifas foi criado pela Lei nº 5.493 de 17 de novembro de 2003, com 6 membros:

- 1 representante do Poder Executivo Municipal;
- 1 representante do Rotary Clube;
- 1 representante do Lions Clube;
- 1 representante dos Servidores Públicos Municipais;
- 1 representante das Empresas de Transporte Coletivo do Município;
- 1 representante das Associações de Moradores de Cachoeiro de Itapemirim.

O Conselho, originalmente vinculado à então existente Secretaria de Transportes, é hoje presidido pelo Secretário Municipal de Serviços Urbanos como órgão de

aconselhamento do prefeito municipal na definição das tarifas públicas para os serviços concedidos.

Também faz parte do Conselho a Comissão Municipal para Avaliação Técnica e Definição de Tarifas Públicas, com a finalidade de análise de planilhas para alteração de tarifas públicas, em especial para o transporte coletivo e de táxi, com vistas a pareceres técnicos que subsidiarão e orientarão as deliberações dos Membros Conselheiros do Conselho Municipal de Transporte e Tarifas. A Comissão é composta por membros representantes dos seguintes órgãos:

- Gabinete do Prefeito;
- Procuradoria Geral do Município;
- Secretaria Municipal de Defesa do Consumidor - Procon Municipal;
- Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico;
- Coordenadoria de Planejamento;
- Agência de Desenvolvimento Sustentável do Sul do Estado do Espírito Santo, Unidade de Trabalho Local - ADESE Cachoeiro;
- Agência Municipal de Regulação dos Serviços de Saneamento de Cachoeiro de Itapemirim - AGERSA.

Compete ao Conselho Municipal de Transporte e Tarifas:

- propor, após parecer de Comissão Municipal para Avaliação Técnica e Definição de Tarifas Públicas, com base em planilhas e requerimentos protocolizados na Prefeitura, o reajustamento das tarifas de serviços públicos municipais concedidos, permitidos ou autorizados, especialmente as tarifas dos serviços de transporte coletivo urbano e de táxis, a ser referendado pelo Chefe do Poder Executivo Municipal;
- avaliar, com base em subsídios da Comissão Municipal para Avaliação Técnica e Definição de Tarifas Públicas, semestralmente, a qualidade dos serviços públicos concedidos e prestados à população, remetendo o devido Relatório ao Prefeito Municipal, para que este adote as providências necessárias;
- emitir parecer final sobre as reclamações dos usuários, relativas ao sistema tarifário do município e à prestação dos serviços públicos municipais, em processos analisados e orientados pela Comissão Municipal para Avaliação Técnica e Definição de Tarifas Públicas;
- emitir parecer, por solicitação do Prefeito Municipal, sobre questões relativas aos serviços públicos municipais;
- sugerir ao Prefeito Municipal, consubstanciado em estudos da Comissão Municipal para Avaliação Técnica e Definição de Tarifas Públicas, medidas necessárias aos interesses dos usuários, no sentido de aprimoramento dos serviços públicos municipais prestados sob a forma de concessão, permissão ou autorização;
- apurar, através de Comissão Municipal para Avaliação Técnica e Definição de Tarifas Públicas, os custos dos serviços públicos municipais para servir de base à fixação ou reajustamento das tarifas, com critérios justos para as empresas prestadoras dos serviços e para os usuários;
- elaborar e/ou alterar o Regimento Interno do Conselho, submetendo-o ao referendo do Prefeito Municipal.

Conselho Municipal de Trânsito

O Conselho Municipal de Trânsito (CMTRAN), criado pela Lei 6.261 de 22 de Julho de 2009, conta com 9 representantes do Poder Público e 9 da sociedade civil organizada:

- 2 representantes da Secretaria Municipal de Segurança e Trânsito (Semset);
- 2 representantes da Secretaria Municipal de Planejamento (Semplo);
- 2 Auditores Fiscais de Transporte, representantes da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos (Semsur);
- 2 representantes da Agência Municipal de Regulação dos Serviços Públicos Delegados (Agersa);
- 1 representante do Setor de Trânsito do Batalhão da Polícia Militar;
- 1 representante da Federação das Associações de Moradores e Movimentos Populares de Cachoeiro de Itapemirim (Fammopoci);
- 1 representante da Associação Comercial, Industrial e de Comércio de Cachoeiro de Itapemirim (Acisci);
- 1 representante dos operadores de Transporte Coletivo;
- 1 representante da Associação de Taxistas;
- 1 representante do Lions Clube;
- 1 representante do Rotary Clube;
- 1 representante do Sindicato da Indústria da Reparação de Veículos e Acessórios do Estado do Espírito Santo;
- 1 representante do Sindicato dos Motoristas de Cachoeiro de Itapemirim;
- 1 representante do Sest/Senat.

São atribuições do CMTRAN:

- controlar, acompanhar e avaliar a política municipal de trânsito, conforme as diretrizes estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro CTB;
- colaborar na elaboração do Plano Diretor de Trânsito e Circulação do Município, propondo normas e diretrizes de planejamento, implantação e operação do sistema viário, dos sistemas de transporte público, individual e coletivo, da circulação de pessoas e distribuições de bens e de pessoas, nos termos da Lei Orgânica do Município;
- fiscalizar e acompanhar a implantação do Plano Diretor de Trânsito e Circulação do Município;
- emitir pareceres sobre as políticas de transportes e circulação no município;
- acompanhar a gestão dos serviços de transporte público municipais, auxiliando na avaliação de desempenho dos operadores do sistema bem como dos respectivos contratos de permissão para execução e exploração dos serviços, conforme determinações da legislação e regulamentação vigente;
- acompanhar e fiscalizar regularmente a prestação dos serviços de transporte público coletivo e individual (táxi), em todas as suas modalidades;
- convocar representantes e técnicos de órgãos ligados ao sistema viário ou qualquer órgão da Administração Municipal, quando julgar necessário, para discutir questões relativas ao transporte, a circulação e ao planejamento urbano, democratizando as decisões e as informações sobre as políticas públicas;
- constituir grupos técnicos ou comissões especiais, temporárias ou permanentes, quando julgar necessário para o pleno desempenho de suas funções;
- elaborar o regimento interno do conselho, estabelecendo as normas para o seu funcionamento e de suas Comissões;

- participar das discussões sobre as políticas tarifárias dos serviços de transporte público municipais;
- convocar uma Conferência Municipal de Trânsito a cada dois anos;
- emitir e publicar Resoluções sobre assuntos de sua competência;
- gerir e fiscalizar a aplicação do Fundo Municipal de Trânsito.

A Lei 6.261 também instituiu o Fundo Municipal de Trânsito (ainda que já houvesse sido criado pela Lei 4.492 de 27 de janeiro de 1998), gerido pelo CMTRAN, cujas receitas são compostas por todos os recursos originários de aplicação de multas de trânsito percebidas pelo município, provenientes de repasses da União, do Estado do Espírito Santo e da arrecadação pelo próprio município.

Tais receitas arrecadadas pelo Fundo Municipal de Trânsito, conforme estabelece a deliberação nº 33 de 03 de abril de 2002, do CONTRAN, devem ser aplicadas exclusivamente em projetos de sinalização, engenharia de tráfego, engenharia de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. A Lei 6.261 também prevê que seja depositado, mensalmente, na conta do fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, o percentual de 5% dos recursos arrecadados com a cobrança das multas de trânsito.

Quadro 6: Composição de representantes nos conselhos municipais destacados

Conselho	Natureza	Representantes de associações de moradores	Representantes do Executivo municipal	Outros representantes do poder público	Representantes de associações de classe e conselhos profissionais
Conselho do Plano Diretor Municipal (28 membros)	Deliberativa	2	10	2	14
Conselho Municipal de Transportes e Tarifas (6 membros)	Consultiva	3	4	-	8
Conselho Municipal de Trânsito (18 membros)	Consultiva	1	8	1	8

A pequena participação de representantes de associações de moradores, contrastando com a maioria de representantes vinculados a entidades de classe, grupos de interesse

e clubes (Lions e Rotary) chama a atenção na formação dos três conselhos municipais mais importantes para as definições das políticas urbanas e de transportes em Cachoeiro de Itapemirim. Tal formação inibe o engajamento maior de moradores nas atividades da democracia participativa, que sabem que dificilmente encontrarão oportunidades para exercer influência nas tomadas de decisão sobre os rumos de sua cidade. A revisão da composição desses conselhos pode configurar oportunidade para aumentar a participação social nas políticas públicas de mobilidade e, conseqüentemente, a legitimidade das iniciativas futuras para o transporte no município.

5. Formulação de Alternativas: Ações normativas

O objetivo da presente seção é indicar os aspectos normativos (regulamentações, concessões etc.) que já foram detectados como deficientes e que serão objeto de diretrizes e ações para regularização do arcabouço jurídico do município no tema da mobilidade urbana.

5.1 Concessões de serviços públicos

5.1.1 Organização institucional e jurídica para a concessão do transporte público coletivo

- Diretrizes para regularização da delegação de serviços de transporte público coletivo;
- modelo adequado de instrumento de delegação;
- organização dos prestadores de serviço (cooperativas, consórcios, empresas);
- estrutura institucional para implementação e gestão de contratos.

5.1.2 Regulamentação do transporte público individual (taxi)

- Diretrizes para regularização da delegação de serviços de transporte público individual;
- modelo adequado de instrumento de delegação.

5.2 Regulamentações

5.2.1 Regulamentação da circulação do transporte de carga

- Instrumentos legais para implementação de restrições de vias e horários para circulação de veículos de carga;
- modelo de ato normativo.

5.2.2 Regulamentação de polos geradores de tráfego

- Instrumentos legais para imposição de condicionantes para empreendimentos potencialmente impactantes para o tráfego urbano;
- modelo de ato normativo.

5.2.3 Regulamentação do transporte coletivo privado

- Instrumentos legais para regulamentação de serviços de fretamento;
- modelo de ato normativo.

6. Referências

BRASIL. Lei Federal nº 12.587/12 – Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília. 2012. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm (acessado em 14/março/2014).

CARRÉ, Jean-René. Eco-mobility: Non-motorised transport (walking, cycling, rollerblading..., key elements for an alternative in urban mobility). Disponível em <http://www.innovations-transport.fr/IMG/pdf/040-R02MT36A.pdf> (acessado em 14/março/2014). Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme. 2003.

COLLEONI, Mateo. "Urban mobility, accessibility and social equity". Em: The Politics of Proximity: Mobility and Immobility in Practice. Giuseppina Pellegrino (ed.). 2011. P. 121.

FOLHA DE S. PAULO. Cidades de médio porte são as que mais crescem, aponta IBGE. São Paulo. 2012. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/63963-cidades-de-medio-porte-sao-as-que-mais-crescem-aponta-ibge.shtml> (acessado em 14/março/2014).

G1. Dilma anuncia R\$ 3,8 bilhões para mobilidade urbana em sete estados. Brasília. 2014. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/63963-cidades-de-medio-porte-sao-as-que-mais-crescem-aponta-ibge.shtml> (acessado em 14/março/2014).

ITDP (Institute for Transportation and Development Policy). Morte e Vida das Rodovias Urbanas. Rio de Janeiro. 2013. Disponível em <http://www.itdpbrasil.org.br/attachments/article/130/vida%20e%20morte%20das%20rodovias%20urbanas.pdf> (acessado em 14/março/2014).

KNEIB, Erika. Apresentação "O Estatuto da Cidade e seu reatamento na política de mobilidade urbana". Seminário Internacional "10 anos de Estatuto da Cidade". 2011. Disponível no Programa Nacional de Capacitação das Cidades - PNCC (<http://www.capacidades.gov.br>).

LOGIT. Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes para Cidades-Polo e as Regiões Centro-Sul e Centro-Norte do Estado do Espírito Santo: Produto 2.1 Capacitação – Oficinas Temáticas para a Sociedade Civil. Vitória. 2013.

MCidades (Ministério das Cidades). PlanMob: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília. 2007. Disponível em <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf> (acessado em 20/março/2014).

SALDIVA, Paulo. Transporte, sustentabilidade e cidadania. Rede Nossa São Paulo. s.d. Disponível em <http://www.abcr.org.br/Conteudo/Noticia/2265/paulo+saldiva++medico+especialista+em+poluicao+atmosferica+e+professor+da+usp.aspx> (acessado em 14/março/2014).

SIM, David. Trecho de palestra conferida em São Paulo em 24 de novembro de 2006 apud LOGIT. Plano Diretor de Transporte e Trânsito de Rio Branco (PDTT). São Paulo. 2005. P. 9-11.

VASCONCELLOS, Eduardo. “A construção da mobilidade excludente”: entrevista concedida a Alexandre Pelegi (31/out/2013). Associação Nacional de Transportes Públicos. Brasília. 2013. Disponível em <http://www.antp.org.br/website/noticias/ponto-de-vista/show.asp?npgCode=7277558D-F58A-4D62-B5A6-AE8DC975A2DF> (acessado em 20/março/2014).