



PLAMUS

**PLANO DE MOBILIDADE
URBANA SUSTENTÁVEL
DA GRANDE FLORIANÓPOLIS**

Entendimento das expectativas dos agentes públicos e privados

Florianópolis

Novembro/2014



CONSORCIO:



Sumário

1. Introdução.....	3
2. Objetivos	3
3. Abordagem.....	4
4. Resultados.....	7
4.1. Resultado das oficinas	7
4.1.1. Resumo dos problemas identificados	10
4.1.2. Objetivos propostos	15
4.1.3. Resultados esperados e indicadores de sucesso	16
4.1.4. Ações e projetos propostos.....	18
4.2. Resultado das entrevistas com agentes públicos e privados	20
4.2.1. Problemas de mobilidade na RM de Florianópolis	20
4.2.2. Principais causas dos problemas de mobilidade.....	21
4.2.3. Possíveis soluções	22
4.2.4. Formas de financiamento das soluções	23
4.2.5. Estrutura institucional na RM.....	24
5. Conclusão	26
Anexo I. Resultados da oficina de participação social em São José	28
Anexo II. Resultados da oficina de participação social em Biguaçu	47
Anexo III. Resultados da oficina de participação social em Florianópolis.....	59
Anexo IV. Resultados da oficina de participação social em Palhoça.....	78

Índice de Figuras

Figura 1 – Fotos retiradas durante as oficinas	7
Figura 2 – Mapas de palavras dos problemas e soluções discutidos durante as oficinas	8
Figura 3 – Dinâmica das oficinas e consolidação dos resultados.....	9
Figura 4 – Indicadores e consequências dos problemas.....	12
Figura 5 – Causas dos problemas	15
Figura 6 – Resultados e indicadores esperados	17
Figura 7 – Ações e projetos propostos.....	19

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Lista de Oficinas Realizadas	4
Tabela 2 – Lista de Entrevistas Realizadas	6

1. Introdução

Esse documento consolida o entendimento das expectativas dos agentes públicos e privados que serão envolvidos e/ou afetados pelas ações do poder público a partir de recomendações do PLAMUS.

Essas expectativas são apresentadas de forma consolidada e confidencial, já que o intuito dessa avaliação não é identificar visões individuais, mas sim apresentar um panorama geral dos envolvidos no processo. Além disso, esse documento retrata as visões apresentadas da forma como elas foram externadas, sem juízo de valor.

O documento está estruturado em cinco capítulos, sendo o primeiro esta introdução. O segundo capítulo detalha os objetivos do trabalho de levantamento e entendimento das expectativas. Na sequência, é apresentada a abordagem utilizada. Em seguida, no capítulo quatro, são demonstrados os resultados desta etapa. O quinto e último capítulo apresenta as principais conclusões.

2. Objetivos

Esta etapa do trabalho visou fundamentalmente entender a perspectiva a partir das partes interessadas (públicas e privadas) no setor. Podemos dividir essa visão em três objetivos:

- Identificar os principais agentes que atuam direta ou indiretamente nas questões de mobilidade urbana e de sustentabilidade ambiental – públicos e privados;
- Debater, mediante interações individuais ou seletivamente em pequenos grupos, expectativas quanto ao desenvolvimento, principais entraves observados e perspectivas sobre os objetivos estratégicos para a mobilidade urbana;
- Consolidar o entendimento sobre os temas estratégicos para a mobilidade urbana, destacando principais concordâncias ou divergências dos diferentes agentes.

3. Abordagem

A abordagem para essa etapa pode ser separada em dois grupos de atividades:

- *Workshops* ou Oficinas de discussão: além das entrevistas individuais, também foram realizadas interações coletivas com representantes de mais de um agente do setor - pequenos *workshops* - para discussão da situação atual, expectativas quanto ao desenvolvimento urbano e de mobilidade e principais entraves observados em relação a temas tratados no estudo.
- Entrevistas individuais: preparar roteiros de entrevistas, agendar e realizar as entrevistas individuais com representantes dos principais grupos de interesse;

A Tabela 1 apresenta a lista de oficinas conduzidas ao longo do trabalho e apresenta a lista de entrevistas realizadas e a Tabela 2

Tabela 1 – Lista de Oficinas Realizadas

Local	Data	Número de Participantes	Entidades Representadas
São José – Civil	04/04/2014	29	FGL7/1SC , SCPar, Observ. Social, CONSEG 01, Biguaçu, Estrela, IAB - SC, Associação de Moradores, PMSJ, Marcondes Par, Viaciclo, PM Biguaçu, UDESC, Igreja Ass. de Deus, GranFpolis, Obs. Social
São José – Técnico	05/04/2014	26	SSDST - SET, Sec. Educação, PMSJ SEPE, PMSJ - ADM, SCPar, Secretaria da Saúde, Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Secretaria da Assistência Social, Secretaria de Serviços Públicos, Fundação Educacional, Secretaria de Infra Estrutura, FUNDESJ - Fundação Municipal Educacional, FMADS - Fundação Meio Ambiente S. José, SAS - Assistência Social, Fund. Meio Ambiente, PMSJ - FMADS, SAS - DPSEMC, PMSJ, Secretaria da Saúde, PMSJ (Transportes)
Biguaçu – Técnico	25/04/2014	30	SMASH, PMGCR, PM Biguaçu, SEPLAN Biguaçu, Soc. Inst. Regional, Vice-Prefeito Biguaçu, PMAC, SEDEITEC Biguaçu, SEPLAN , Secretaria de Transportes Biguaçu, Secretaria da Assistência Social, CRAS Biguaçu, Secretaria da Educação Biguaçu, SEPLAN

Local	Data	Número de Participantes	Entidades Representadas
Biguaçu – Civil	26/04/2014	15	ViaCiclo, PMB funcionário manutenção praça, Seplan PMB, Vereador CMB, AASA - CMDU - Governador Celso Ramos, Secretaria da Educação PMB, Assessoria de Imprensa - PMB, vereador CM Gov. Celso Ramos, Vice-Prefeito PMB, FAMABI, Secretaria do Planejamento e Gestão Biguaçu
Florianópolis – Civil	10/05/2014	42	UFSC, Ordem dos Economistas de Santa Catarina, Gemurb e Fórum da Cidade, ACOJAR, PMSC, Floripa Acessível, UFSC, Escritório de Artes e Ofícios do Mar, Diretor Transporte Público JOTUR, Movimento Passe Livre / AGB, AMJA - conselho local de saúde do córrego grande, PDP Bacia do Itacorubi, CAU, AMO FLORIPA - Associação dos Motociclistas da Grande Florianópolis / PROJETO MOTOBOY LEGAL, SINDIMOVEIS- SC, Lemes Engenharia, Consórcio Fênix, OAB-SC Ordem dos Advogados de Santa Catarina, IAB-SC, AJIN - Associação Proprietários e Moradores de Jurerê Internacional, SCGas, Univali, ACIF, Associação FloripAmanhã, Todosos Impacto Social, Conselho Local de Saúde do Córrego Grande, AMBaTri / Conseg Trindade, ALESC - ass. Dep. Renato Hining, AFLODEF, Gedri - Grupo de Estudos em Desenvol. Regional e Infraestrutura, Portal Mobfloripa, Ponta do Coral/Fórum da Cidade/Assessora do vereador Lino, CMF, SCPar, EMBARQ, LOGIT
Palhoça – Técnico e Civil	07/06/2014	17	JOTUR, Sindicato dos Proprietários Transporte Escolar de Palhoça, Viaciclo, Oca Brasil Arquitetos e IAB Palhoça, Comissão de Meio-ambiente e Gestão Urbana-OAB 29ª Subseção, Câmara de Vereadores, Associação dos Moradores da Bacia do Maciombú, Sindicato Rural de Palhoça, IAB-SC, União de Ciclistas do Brasil, Pastoral da Criança

Fonte: Análise Consórcio Logit, Strategy&, MMSO

Tabela 2 – Lista de Entrevistas Realizadas

Entrevistado	Cargo	Entidade ou Empresa
Antônio Egídio Martorano	Secretário Executivo da Câmara de Infraestrutura e Logística da FIESC	FIESC
Antônio Lima	Presidente Comissão de Transporte	OAB – SC
Camilo Martins	Prefeito de Palhoça	Prefeitura de Palhoça
Dalmo Vieira Filho	Secretário de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano de Florianópolis	Prefeitura de Florianópolis
Glauco José Corte Filho	Diretor de Planejamento da SCPAr	Governo do Estado de SC
Ivan Amaral	Técnico DEINFRA	Governo do Estado de SC
José Castelo Deschamps	Prefeito de Biguaçu	Prefeitura de Biguaçu
Lúcia Dellagnelo e equipe	Secretária de Desenvolvimento Econômico Sustentável	Governo do Estado de SC
Marcos Antônio Cardozo de Souza	Presidente do COMDES	COMDES (Conselho Metropolitano de Desenvolvimento)
Murilo Flores	Secretário de Estado do Planejamento	Governo do Estado de SC
Nelson Serpa	Secretário da Casa Civil	Governo do Estado de SC
Neri Francisco Garcia	Presidente do DETER	Governo do Estado de SC
Paulo Cesar da Costa	Presidente da SCPAr	Governo do Estado de SC
Valmir Humberto Piacentini	Secretário de Mobilidade Florianópolis	Prefeitura de Florianópolis
Vanessa Pereira	Superintendente do IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis)	Prefeitura de Florianópolis
William Wojcikiewlcz	Diretor de Planejamento do DEINFRA	Prefeitura de Florianópolis

Fonte: Análise Consórcio Logit, Strategy&, MMSO

4. Resultados

Essa seção apresenta os resultados das oficinas e entrevistas realizadas.

4.1. Resultado das oficinas

Foram realizadas oficinas em diversos municípios da região metropolitana conforme apresentado na tabela 2. As figuras a seguir apresentam algumas fotos dos eventos e os principais temas que surgiram na discussão.



Figura 1 – Fotos retiradas durante as oficinas

Fonte: Oficinas



Figura 2 – Mapas de palavras dos problemas e soluções discutidos durante as oficinas

Fonte: Oficinas

Durante as Oficinas¹, tanto os problemas como as propostas de solução foram diagnosticados em 3 etapas, adotando-se técnicas de dinâmica de grupo. Primeiramente, procedeu-se a uma análise do ambiente social em que será realizado o PLAMUS, sendo identificado o rol de *stakeholders* interessados e que valorizam o tema de mobilidade urbana – tanto atores sociais que aderem à ideia do Plano, como os opositores em algum aspecto ou situação. Este quadro oferece um panorama dos aliados e parceiros no processo e, também, daqueles que necessitam ser convencidos da oportunidade do PLAMUS. Em seguida, o grupo iniciou uma discussão para a definição de um problema mais geral que pudesse abarcar, de forma ampla, os aspectos negativos da mobilidade urbana, nesta situação inicial do processo de planejamento. Foram, então, pensados alguns indicadores desse problema e identificadas as causas de sua ocorrência. Esta é uma fase que tem

¹ A abordagem metodológica adotada nas oficinas foi fundamentada nas duas metodologias descritas a seguir: (i) **Planejamento Estratégico Situacional (PES)**: Método de Planejamento público concebido por Carlos Matus e desenhado para ser utilizado na alta direção de governos, a partir da identificação, seleção e explicação de problemas e a concepção de um processo de planejamento levando em conta uma análise estratégica do posicionamento e poder de influência do conjunto de *stakeholders* (atores sociais) sobre a situação planejada. (ii) **Ziel Orientierte Projekt Planung (ZOPP) ou Planejamento de Projetos Orientado por Objetivos**: foi criado pela Agência de Cooperação Técnica Alemã - GTZ, sendo fundamental nas fases de identificação, planejamento e gerenciamento de projetos financiados pelos órgãos de cooperação da Alemanha e de outros países, assim como por instituições internacionais como o Banco Mundial e a Comissão Europeia. É utilizado para o planejamento participativo de projetos nas mais diversas áreas.

correspondência com o diagnóstico do grupo a respeito da questão de mobilidade urbana e foi usada para construção de uma árvore de problemas. A fase seguinte foi dedicada a projetar uma visão de futuro desejada pelo grupo. Seguindo a metodologia do desenho das árvores, projetou-se, então, a árvore de objetivos, correspondendo à visão do futuro almejado pelos participantes. Aqui os indicadores da árvore de problemas da fase anterior, reescritos, se transformaram em grandes objetivos a serem perseguidos, as causas tornaram-se as ações e projetos de transformação da realidade do diagnóstico e suas consequências passaram a ser os resultados, caso o plano de ação proposto seja implementado.²

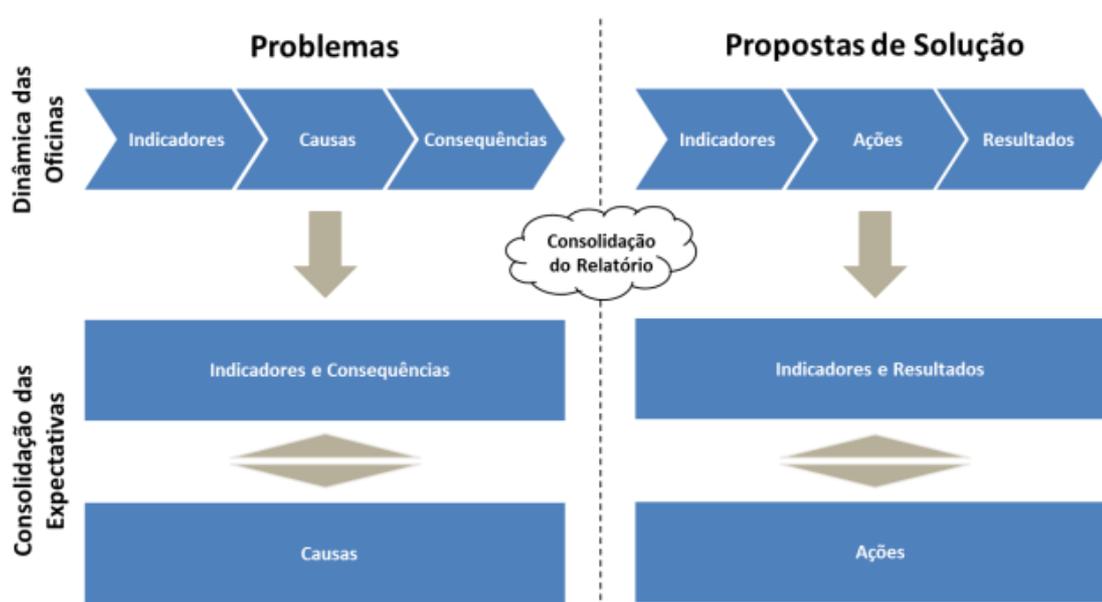


Figura 3 – Dinâmica das oficinas e consolidação dos resultados

Análise Consórcio Logit, Strategy&, MMSO

² Os anexos deste documento descrevem cada oficina, oferecendo, em detalhes, a explanação do processo de realização das atividades mencionadas.

4.1.1. Resumo dos problemas identificados

O principal problema levantado durante as oficinas foi a inadequação dos sistemas de mobilidade da região metropolitana: o sistema de transporte coletivo apresenta baixa frequência, irregularidade, baixa aderência às demandas de transporte e pouca integração. Além disso, a infraestrutura viária em diversos pontos não atende às necessidades, causando congestionamentos nos horários de pico.

Por trás dessa ineficiência está a falta de um planejamento que integre todos os municípios da Região Metropolitana, levando em consideração as políticas de ocupação do solo e desenvolvimento das cidades. O padrão de uso do solo, marcado pela urbanização dispersa, concentração de empregos e baixas densidades, condiciona a difícil mobilidade no território. Além disso, a distância entre os locais de trabalho e de moradia faz com que mais pessoas tenham que se deslocar diariamente.

Por fim, não se percebe efetiva participação da população para que aconteça o casamento entre o interesse público e as ações político-governamentais. Existe a visão de que a sociedade não é envolvida nas discussões e decisões de políticas públicas para mobilidade.

Nas discussões realizadas, buscou-se separar a análise em indicadores dos problemas (o que faz com que o problema seja percebido), as causas desses problemas e suas consequências.

4.1.1.1. Indicadores dos Problemas

Podemos agrupar os diversos indicadores e manifestações dos problemas citados durante as oficinas nos seguintes tópicos:

- Infraestrutura viária
- Planejamento e políticas públicas
- Modais e sistemas de transporte
- Impactos na População

A infraestrutura viária atual está inadequada, com vias e calçadas em situação precária. A inexistência de estruturas ciclo-viárias e a existência de municípios divididos por rodovias também são problemas graves, refletindo-se diretamente no alto número de acidentes.

Por ter o sistema de transporte público poucas alternativas modais e com qualidade insuficiente, a mobilidade dos cidadãos acaba sendo baseada no automóvel. Isso cria um ciclo negativo para a mobilidade, já que um maior número de automóveis leva a maiores congestionamentos e viagens mais longas. A falta de integração modal e tarifária também foi considerada um ponto crítico.

Os participantes apontaram ainda a falta de continuidade no planejamento público e a ausência de políticas públicas consolidadas, como razões para a frequência de soluções sobrepostas. Outro ponto de preocupação que afeta o planejamento é a falta de profissionais capacitados para atuar nos sistemas de mobilidade, como técnicos e condutores, entre outros. A não participação popular também se apresenta como ponto negativo no que toca ao planejamento e às políticas públicas.

É importante frisar que o poder público também sofre com as consequências, principalmente com aquelas associadas à falta de planejamento, por ser responsável pela adequação de soluções mal executadas. O maior problema acontece quando as obras passam a não atender à real necessidade da população.

Em última instância temos como grande indicador o impacto na população e sua consequente percepção da questão. O custo alto, o grande número de deslocamentos exigido da população e o tempo gasto nos meios de transporte resultam na alta insatisfação popular e sua falta de confiança no poder público.

A conclusão a que se chega é que os problemas de mobilidade na região causam prejuízos financeiros para todos os segmentos socioeconômicos municipais.

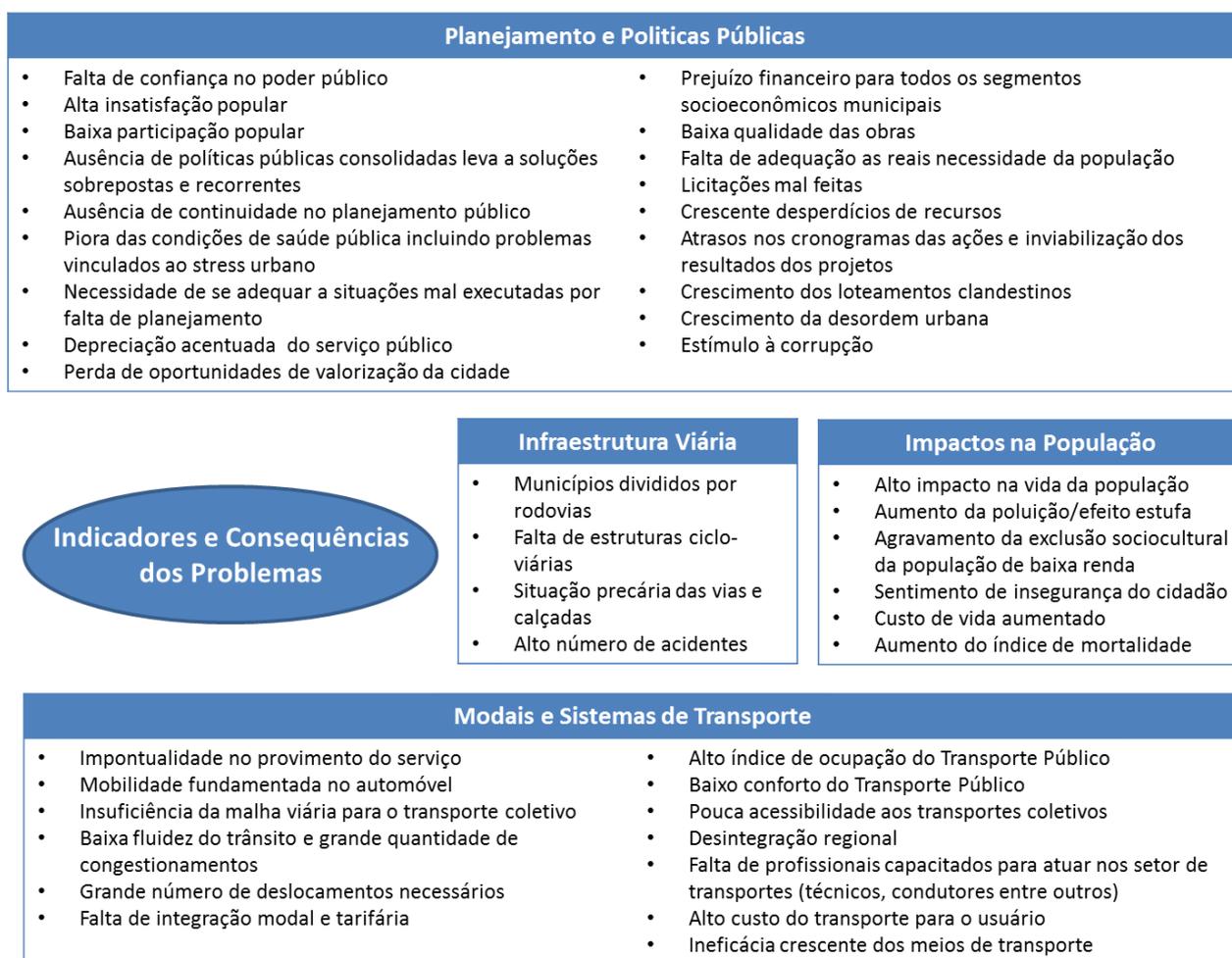


Figura 4 – Indicadores e consequências dos problemas

Análise Consórcio Logit, Strategy&, MMSO

4.1.1.2. Causas dos Problemas

Diversos pontos foram levantados como causas dos problemas, alguns dos quais coincidindo com indicadores citados anteriormente. Isso acontece devido à grande interdependência das diferentes questões de mobilidade, que se conectam e encadeiam de forma complexa. Por exemplo, a grande quantidade de automóveis causa maiores congestionamentos, mas também pode ser entendida como consequência de um transporte público de má qualidade e sem dúvida é um indicador de que os modais mais eficientes não estão sendo priorizados.

Dito isto, é importante frisarmos que nas oficinas a quantidade de causas relacionadas com planejamento e políticas públicas foi visivelmente superior às ligadas a outros tópicos.

Dividimos as causas em:

- Infraestrutura viária
- Operação dos sistemas de transporte
- Gestão da demanda dos fluxos
- Modais e sistemas de transporte
- Planejamento e políticas públicas

No quesito infraestrutura viária, temos como principais causas citadas a ausência de diretrizes técnicas para a estruturação e operação da malha viária e a realização de construções sem o planejamento viário adequado. Alia-se a isso a má qualidade das vias e calçadas, que não são compatíveis nem acessíveis a todos. Por fim, a sinalização das vias é inadequada e a rede ciclo-viária insuficiente.

No que toca à operação dos sistemas de transporte, a capacitação técnica e a quantidade de pessoas do corpo técnico municipal são consideradas insuficientes, o que corrobora a opinião de que a gestão operacional e técnica são deficientes. A qualidade do serviço prestado pelas empresas de transporte coletivo é ruim, fato que pode ser agravado pela operação em regime de monopólios locais sem a devida regulação. Além disso, considera-se o custo do transporte alto.

A gestão da demanda dos fluxos foi frisada como importante causa de problemas de mobilidade. Os dois principais pontos citados foram o fato de algumas cidades serem vistas como "dormitórios" e a atual centralização dos serviços urbanos.

Os modais disponíveis e o transporte público também apresentam aspectos que causam problemas de mobilidade urbana. A falta de linhas e horários, assim como a falta de integração modal e metropolitana são causas importantes. A falta de vias exclusivas para transporte coletivo também foi apresentada como causa, além da intensa utilização de automóveis particulares.

Como dito anteriormente, as causas relacionadas a Planejamento e Políticas Públicas foram as mais numerosas. Inicialmente, a ausência de um modelo institucional regional, a falta de um processo de planejamento integrado a nível municipal e metropolitano e a falta de articulação entre as esferas de governo são as causas com maior impacto.

Logo em seguida, foram citados como pontos importantes os relacionados aos planos diretores, planos de uso e ocupação do solo e à política habitacional dos municípios, por estarem desatualizados e não integrados a outras políticas públicas. Adicionalmente a essas causas aparecem a má distribuição espacial dos empregos e o crescimento urbano desordenado.

Nas oficinas também se discutiu a descontinuidade e a falta de monitoramento e avaliação das políticas públicas, assim como a falta de liderança do processo como causas importantes para os problemas de mobilidade urbana.

Também foram citadas a presença de obstáculos legais e a inexistência de um controle social e da participação da sociedade. Por último, o fato da educação de trânsito não ser abordada no currículo escolar também foi destacado como causa.

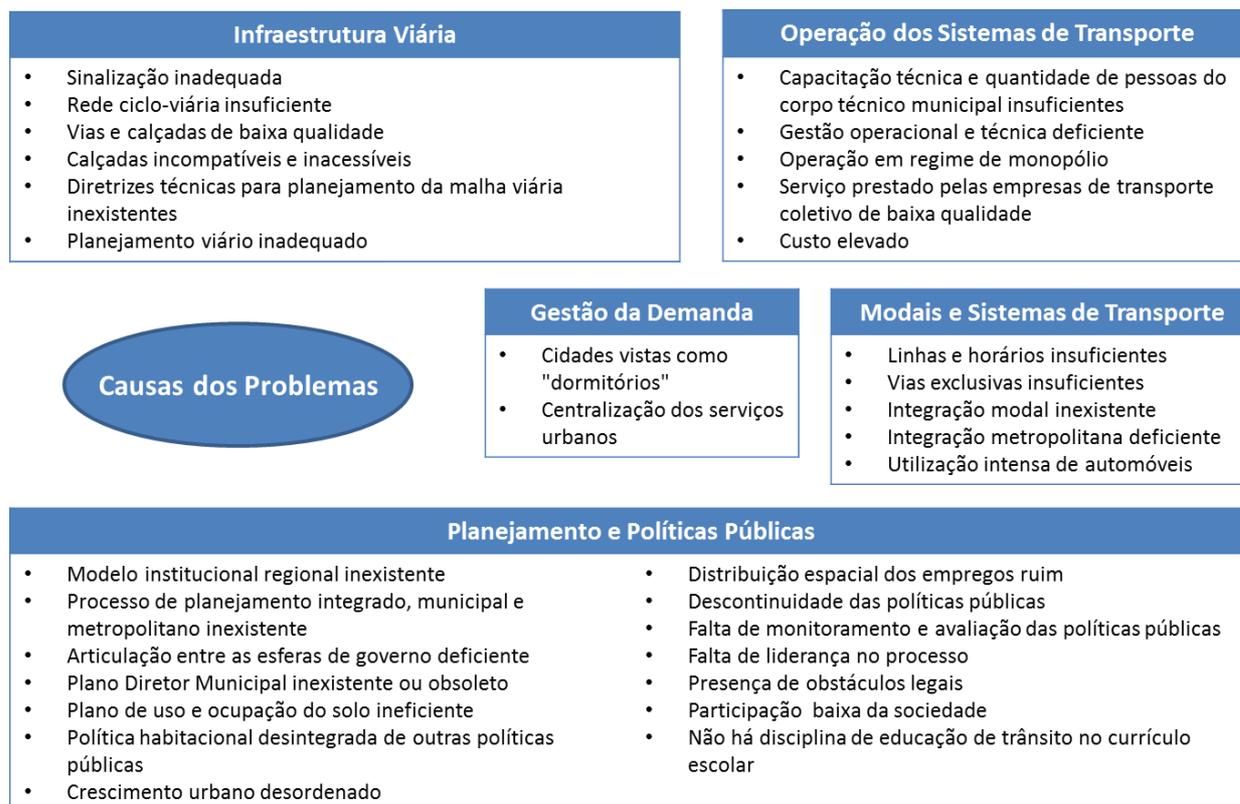


Figura 5 – Causas dos problemas
Análise Consórcio Logit, Strategy&, MMSO

4.1.2. Objetivos propostos

Após a discussão dos problemas, os participantes das oficinas avaliaram possíveis soluções, estabelecendo objetivos propostos para a mobilidade. Nesse processo, foram definidos indicadores (o que deve ser perseguido), ações e projetos (o que deve ser feito) e resultados esperados (o que deve acontecer).

O principal objetivo é sem dúvida oferecer condição de mobilidade adequada a todos os habitantes da região metropolitana de Florianópolis.

Para isso, deve-se desenvolver um plano de mobilidade urbana fundamentado em um processo participativo, dinâmico, intersetorial e integrado. Dessa forma será criada uma visão global das questões de mobilidade urbana pelos órgãos governamentais e pela sociedade civil. Deve-se

também criar um sistema de governança cooperada entre os municípios da grande Florianópolis, garantindo que a execução de tal plano seja bem sucedida.

4.1.3. Resultados esperados e indicadores de sucesso

Os indicadores e manifestações das propostas foram divididos nos tópicos:

- Planejamento e políticas públicas
- Infraestrutura viária
- Modais e transporte público
- Resultados gerais

No que tange ao planejamento e às políticas públicas, foram levantados diversos resultados e indicadores de sucesso. Entre eles temos a criação de uma lei definindo a Região Metropolitana de Florianópolis e o aumento no repasse/captação de verbas para a Região Metropolitana. Foi considerada importante também a atualização de planos diretores, assim como a definição da vocação dos municípios. Dessa forma, prevê-se que o desenvolvimento equânime da Região Metropolitana da Grande Florianópolis possa ser atingido.

A implantação de um modelo institucional adequado, assim como o estabelecimento de consórcios de municípios, também foram levantados como importantes.

No quesito da infraestrutura viária, os resultados esperados são claros: a requalificação da malha viária, implantação de melhorias nas calçadas e ciclovias, melhoria da acessibilidade no ambiente urbano e aumento do espaço público.

Quanto aos sistemas de transporte, o que se espera são a melhoria na integração e na fluidez da rede como um todo, com maior regularidade e pontualidade do transporte coletivo. Paralelamente, espera-se uma diminuição no tráfego de veículos individuais e a criação de novas centralidades, o que levará ao descongestionamento do trânsito e à redução da poluição. Por fim, espera-se que uma maior eficiência permita a adoção de tarifas menores e a equalização tarifária intermunicipal.

Como resultados gerais, aponta-se a diminuição da poluição atmosférica, a diminuição do número de acidentes urbanos e a maior competitividade cidade, com a atração de novos investimentos.

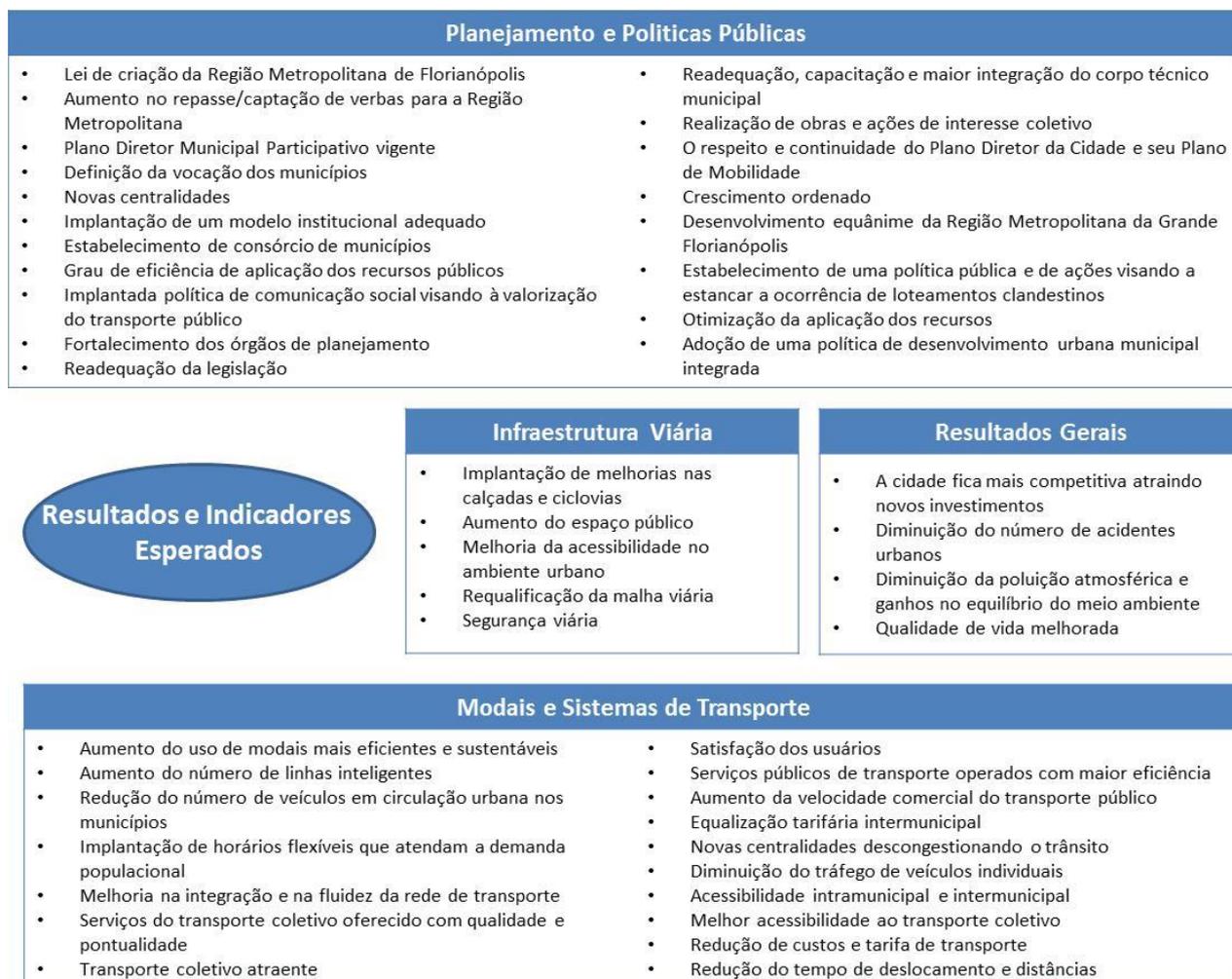


Figura 6 – Resultados e indicadores esperados

Análise Consórcio Logit, Strategy&, MMSO

4.1.4. Ações e projetos propostos

As ações e projetos podem ser divididos nos seguintes tópicos:

- Planejamento e Políticas Públicas
- Sistemas de Transporte
- Infraestrutura viária

Destacamos que, mais uma vez, as ações de planejamento e políticas públicas são as mais numerosas, o que reforça a percepção dessa esfera como crítica para a efetividade da mobilidade urbana na região metropolitana de Florianópolis.

Dentre as ações levantadas, a de maior destaque é a implantação de um Plano de Transporte Metropolitano Integrado às demais políticas públicas e envolvendo todos os municípios da Região Metropolitana. Essa ação precisa estar alinhada com a criação dos planos diretores de todos os municípios. É, pois, de grande importância que Região Metropolitana seja regulamentada pela Assembleia Legislativa e Câmaras Municipais.

A partir disso, deve-se adequar a legislação ao modelo a ser adotado, aumentando a fiscalização e a transparência. Foi sugerida durante as oficinas a criação de um Conselho Metropolitano da Mobilidade Urbana, uma Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e a integração das ações com o DETER.

Também foram levantadas as possibilidades de se criar políticas de desenvolvimento do mercado, leis impedindo monopólios e política de subsídios ao sistema de transporte.

As ações citadas nas oficinas com maior impacto no Sistema de Transporte são a capacitação do Corpo Técnico das prefeituras e de todos os agentes do sistema de mobilidade urbana, além da implantação de uma central de estudo e monitoramento do trânsito e de um sistema integrado.

Por fim, a criação de um sistema para avaliação do transporte por parte da população e de programas de educação e comunicação social voltados para melhorias do trânsito também foram consideradas ações relevantes.

As ações julgadas pelos participantes das oficinas como mais necessárias para a infraestrutura viária foram um programa de calçadas e ciclovias adequadas e integradas com a rede viária, juntamente com a alteração dos traçados de vias e passeios, de modo a criar corredores exclusivos para o transporte coletivo.

A Figura 7 apresenta um detalhamento das ações e projetos propostos.

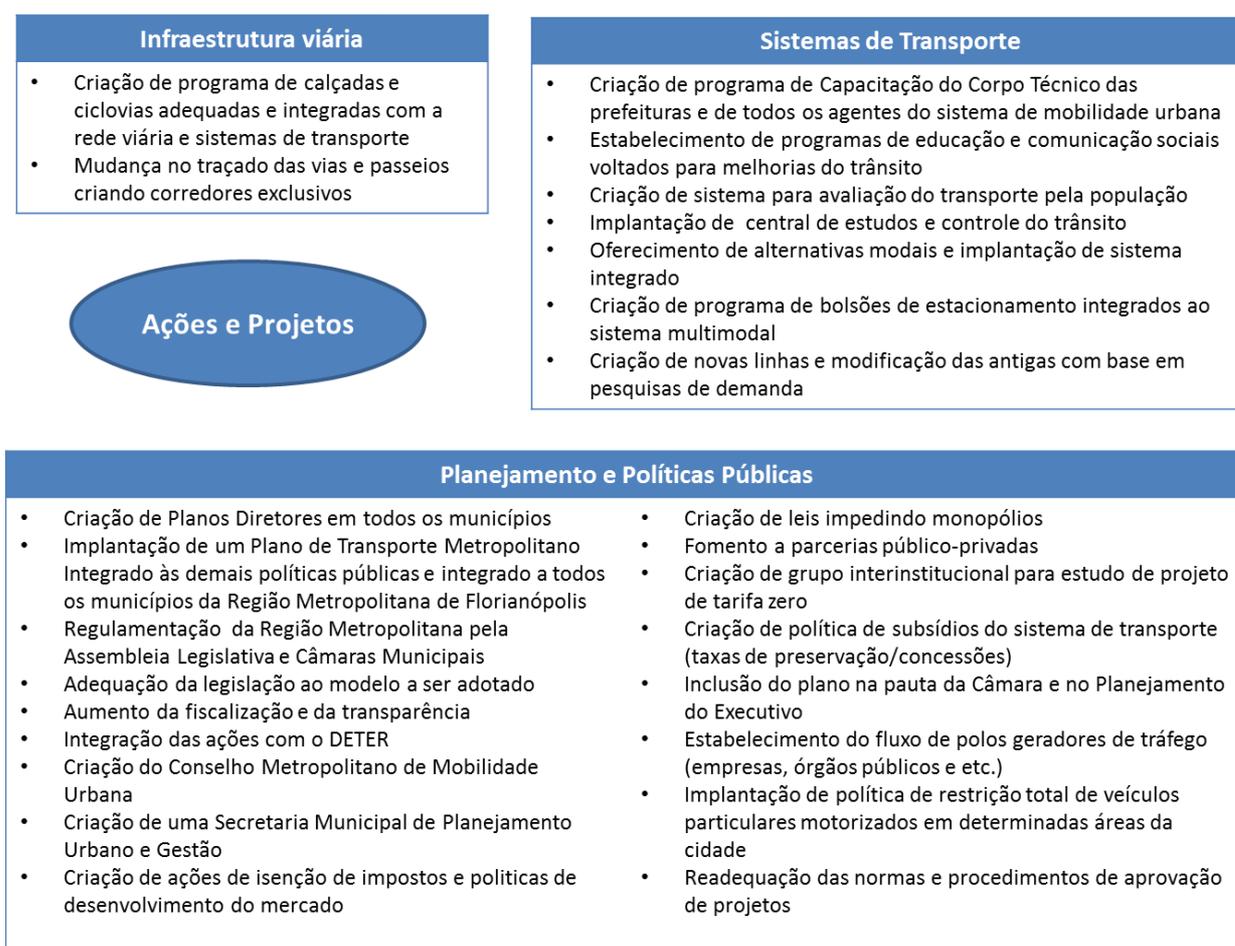


Figura 7 – Ações e projetos propostos

Análise Consórcio Logit, Strategy&, MMSO

4.2. Resultado das entrevistas com agentes públicos e privados

Foram realizadas diversas entrevistas entre os meses de maio e setembro de 2014, em que foram discutidas as visões dos entrevistados sobre os seguintes tópicos:

- Problemas de mobilidade na RM de Florianópolis;
- Principais causas dos problemas de mobilidade;
- Possíveis soluções para os problemas identificados;
- Formas de financiamento dos projetos para mobilidade;
- Ambiente institucional.

As seções a seguir apresentam a consolidação das visões expressadas nas entrevistas.

4.2.1. Problemas de mobilidade na RM de Florianópolis

Percebe-se pelas entrevistas realizadas uma visão bastante similar dos agentes públicos e privados sobre os problemas de mobilidade: a ausência de um transporte coletivo de qualidade, a falta de infraestrutura que ofereça segurança e seja atrativa para pedestres e ciclistas, a dificuldade em gerenciar os interesses dos operadores do transporte coletivo e a alta utilização de veículos particulares. Os temas discutidos nas entrevistas são resumidos a seguir:

- O sistema de transporte coletivo não condiz com a demanda: a malha atual de ônibus não está estruturada para atender aos deslocamentos, muitas vezes exigindo vários transbordos e diminuindo a atratividade do sistema coletivo;
- Não há estrutura urbana que incentive o deslocamento a pé, com calçadas estreitas, ocupadas por veículos ou mesmo inexistentes;
- Não há segurança para ciclistas, com poucos espaços que privilegiem a bicicleta e ciclovias desconectadas;
- Sistemas municipais sem integração física ou tarifária – usuário precisa pagar a cada baldeação na viagem;

- Sobreposição de rotas e linhas municipais e intermunicipais gera discussões constantes com operadores;
- Linhas atuais não funcionam como deveriam, muitas vezes por ausência de fiscalização;
- O volume de carros na RM cresceu exponencialmente e continua crescendo;
- Os congestionamentos vêm crescendo na região metropolitana, em decorrência desses problemas.

4.2.2. Principais causas dos problemas de mobilidade

A discussão sobre principais causas dos problemas teve como objetivo identificar as visões dos agentes envolvidos, assim como formular hipóteses iniciais que poderiam ser testadas durante o diagnóstico. Da mesma forma observada ao se elencar os problemas, há forte convergência das visões em relação a suas causas, sendo sempre citadas a forma de urbanização e uso do solo, as características físicas da região, o formato das vias e a cultura de uso do carro particular, entre outras. A seguir são resumidas as causas mencionadas durante as entrevistas:

- Falta de planejamento sobre uso do solo e ordenamento urbano geram problemas de mobilidade, pela separação entre áreas de moradia e de trabalho/serviços;
- Características físicas da ilha dificultam a execução de obras estruturantes;
- Restrições ambientais na ilha muitas vezes impedem a execução dessas obras;
- Concentração muito grande de serviços na ilha, reforçada por investimentos em serviços públicos na região insular (hospitais, centro administrativo do governo do estado e órgãos da prefeitura de Florianópolis);
- Desenho inadequado das vias, levando a estrangulamentos dentro dos bairros;
- Infraestrutura de transporte que não acompanha o desenvolvimento imobiliário;
- Necessidade de quebra do paradigma de uso do carro próprio;
- Excesso de incentivo à utilização do carro, como benefícios fiscais do governo federal.

Um tópico adicional levantado em algumas das entrevistas é a tendência da população a avaliar o problema pela perspectiva individual, sem se basear em uma avaliação técnica da questão. A execução de um programa como o PLAMUS visa exatamente endereçar esse ponto.

4.2.3. Possíveis soluções

Com relação às visões sobre as soluções dos problemas de mobilidade, há consenso sobre a necessidade de reorganização urbana e investimento em transportes coletivos com maior capacidade e qualidade.

Contudo, há divergência sobre as iniciativas propostas para uso do solo e modais que devam ser priorizados: apesar de algumas pessoas sugerirem a migração de órgãos da administração pública e de polos geradores de tráfego (ex.: estação rodoviária) para o continente, outros defendem que esse deva ser o foco de novos investimentos, sem se alterar o que já existe. Com relação aos modais de transporte coletivo, enquanto alguns defendem sistema sobre trilhos, outros defendem o BRT.

A seguir, é apresentada uma consolidação de exemplos das mais diversas sugestões colhidas durante as entrevistas:

- *“Foco em transporte de massa é a solução para os problemas de trânsito”;*
- *“Existem polos de atração de tráfego na ilha que deveriam ser deslocados para o continente”;*
- *“Solução ideal seria sobre trilhos, pelo apelo que tem para classes mais abastadas”;*
- *“Precisa existir um plano de médio e longo prazo que direcione o desenvolvimento para o continente, pois a ilha já está sobrecarregada”;*
- *“O modal aquaviário tem um risco grande de demanda e depende muito fortemente de subsídios: uma estratégia possível é começar com algo menor e expandir após aprendizado e refinamento de demanda”;*
- *“A implantação de um BRT conectando a ilha ao continente, com outro com traçado interno à ilha parece ser uma solução imediata”;*

- *“Criação de bolsões de estacionamentos, conectados ao transporte público, pode desafogar áreas de muita circulação de veículos”;*
- *“Reduzir demanda por transporte buscando conectar profissionais e empresas locais (iniciativa em Palhoça) é uma forma de solucionar o problema”;*
- *“Uma solução para os problemas nos centros urbanos é a criação de binários”;*
- *“Integração modal e prioridade para pedestres e ciclistas devem ser prioridade”.*
- *“Devem ser combinadas estratégias de incentivos positivos (melhor transporte coletivo) com incentivos negativos, como taxas ou pedágios urbanos”.*

4.2.4. Formas de financiamento das soluções

Com relação às formas de financiamento das soluções, existe novamente uma convergência de visões. Há consenso sobre a necessidade de soluções criativas que viabilizem projetos, com envolvimento da iniciativa privada e um processo de convencimento da população sobre a necessidade de eventuais cobranças adicionais para o bom funcionamento do sistema. Percebeu-se também haver preocupação sobre o nível de maturidade do poder público no que tange ao envolvimento da iniciativa privada em estruturas de PPPs. Os tópicos abaixo descrevem o que foi discutido

- Os recursos são muito limitados e as soluções precisam ser criativas, combinando aportes de vários entes e envolvendo a iniciativa privada;
- O poder público tem pouca experiência de envolvimento com setor privado, havendo dúvidas sobre temas como o funcionamento de uma PPP e como estruturar garantias seguras para atrair investimentos privados;
- A exploração comercial associada a projetos de mobilidade deve ser feita de forma cuidadosa, para que não se crie a impressão que a população está sendo explorada;
- No caso de criação de incentivos negativos, as taxas e tarifas (seja aumento de tarifa ou taxas como pedágio urbano), devem ser destinadas à melhoria do serviço de transporte.

4.2.5. Estrutura institucional na RM

As discussões sobre a estrutura institucional na região metropolitana foram agrupadas em (1) integração das políticas públicas, (2) oportunidades que devem ser aproveitadas, (3) visões sobre consórcio público e (4) envolvimento da iniciativa privada. De forma geral, percebe-se que há consenso sobre a inexistência de integração na gestão da mobilidade na RM, o que precisa ser abordado a curto prazo, aproveitando o alinhamento político favorável. Além disso, percebe-se o entendimento sobre o consórcio público como sendo alternativa ideal, apesar do desafio político e da necessidade de reforçar as instituições como forma de aprimorar (ou em alguns casos permitir) o envolvimento da iniciativa privada nas soluções. As seções abaixo detalham os tópicos levantados nas entrevistas.

4.2.5.1. Integração das políticas públicas

- Há uma percepção de desintegração das políticas públicas e que, sem a integração, os problemas não serão resolvidos a contento;
- Percebe-se atualmente uma descoordenação entre iniciativas (ex.: o município de Florianópolis iniciou um projeto aquaviário e, em paralelo, o DETER autorizou a operação de transporte aquaviário em caráter experimental, sendo ideal que essas iniciativas fossem realizadas em conjunto);
- Existe em Florianópolis uma distribuição de funções entre Secretaria de Mobilidade e IPUF que cria barreiras institucionais para resolução dos problemas. Além disso, a Secretaria de Obras desenvolve projetos de forma independente, sem envolvimento formal de outros órgãos relacionados;
- Há uma percepção de desbalanceamento entre geração de riqueza e investimentos na ilha e no continente (continente gera mais riqueza, mas recebe menos recursos);
- São questionados os investimentos realizados pelo estado na ponte Hercílio Luz, com os demais municípios reclamando que esse investimento deveria ser da prefeitura de Florianópolis.

4.2.5.2. Oportunidades que devem ser aproveitadas

- Janela de oportunidade para tratar temas metropolitanos, pelo fato dos líderes dos executivos (estado e principais municípios) serem do mesmo partido ou de partidos da base aliada ao governo estadual;
- A criação da superintendência da região metropolitana pode facilitar o trabalho mais harmonioso entre Estado e Municípios;
- Entendimento, por parte de diversos interlocutores no governo, de que a criação da superintendência metropolitana é a solução para os entraves institucionais.

4.2.5.3. Gestão associada de mobilidade na região metropolitana

- Há uma visão sobre a necessidade de gestão integrada de mobilidade na região metropolitana e que, para isso, é necessária uma nova organização institucional;
- Fica ainda mais pronunciada a visão sobre a gestão associada pelos níveis de conurbação dos municípios, com o entendimento da necessidade de desenvolvimento da região continental de maneira integrada;
- É vista como composição mínima para que a gestão associada seja bem sucedida a que inclui o Estado e os municípios de Florianópolis, Biguaçu, São José e Palhoça;
- Tendo sido considerada em alguns casos, a estruturação de um consórcio de municípios é vista como um desafio político (obs.: está em discussão a formação de consórcio entre Biguaçu, Antônio Carlos, Governador Celso Ramos e DETER para um sistema integrado de transporte coletivo);
- A criação da superintendência da região metropolitana deve ser considerada na estruturação da gestão associada;

4.2.5.4. Envolvimento da iniciativa privada

- Vê-se o relacionamento do poder público com as empresas de ônibus como um grande entrave às mudanças;
- Há uma percepção da sociedade civil que o governo do estado está transferindo responsabilidade a órgãos privados (ex.: contratação de projetos para avaliação de intervenções na ponte Hercílio Luz e do contorno viário, feitos pela FIESC);
- Há uma percepção do setor privado de muitos entraves para execução dos projetos, principalmente por questões ambientais (os órgãos ambientais são muito atuantes na ilha);

5. Conclusão

Os objetivos das entrevistas e oficinas realizadas foram identificar e consolidar as expectativas dos agentes públicos e privados com relação à mobilidade na região metropolitana de Florianópolis.

Foi possível perceber, com base nessas iniciativas, uma convergência de visões dos vários envolvidos nos processos conduzidos. Apesar de identificarmos diferentes pontos de vista sobre os problemas de mobilidade, suas causas e possíveis soluções, há um claro consenso em quais são os principais pontos que devem ser observados e afetados pelas propostas dos PLAMUS.

A ausência de integração institucional entre os diversos municípios da região metropolitana e do estado de Santa Catarina é um dos principais desafios a ser superado, de forma a garantir que o planejamento e a execução das iniciativas de mobilidade se concretizem de forma ampla. Além disso, é fundamental que essas iniciativas sejam alinhadas ao planejamento de uso do solo, cujo objetivo deve ser também o de reduzir as demandas de transporte por meio da formação de áreas mistas e de maior desenvolvimento no continente, reduzindo a concentração de serviços (públicos e privados) na ilha. O foco em melhorar a circulação para pedestres e as ciclovias deve ser alternativa para garantir o aumento de uso de modais não motorizados. Por fim, a garantia de um transporte coletivo de qualidade é componente fundamental no plano de mobilidade.

Essas visões deverão ser consideradas na elaboração do Plano de Mobilidade, servindo como critérios na comparação das propostas e cenários a serem avaliados. Além disso, requisitos técnicos e análises baseadas nas pesquisas servirão também de insumo para essas decisões.

Anexo I. Resultados da oficina de participação social em São José

Nos dias 4 e 5 de abril de 2014, foram realizadas, na cidade de São José, as primeiras oficinas do PLAMUS, como já relatado acima.

Como responsáveis pela condução e metodologia desses eventos, ao apresentar os resultados das discussões então promovidas, consideramos importante fazer uma pequena reflexão sobre o planejamento público, a oportunidade e, mais do que nunca, a necessária participação social ao deslançar esse processo.

O Brasil, sem dúvida, tem uma tradição em planejamento público de origem cepalina³ que remonta a algumas décadas, refletida em alguns exemplos de planos, como o Plano de Metas de JK, diversos outros planos e os próprios PND's dos governos militares. Na década de 1980, com a mudança de práticas políticas, então voltadas ao pensamento de cunho liberal, propondo tornar o Estado mais enxuto, em contraposição ao Estado de bem-estar social vigente até então, as atividades de planejamento entraram em crise, passando-se então à predominância da lógica do mercado. Como em todas as mudanças socioeconômicas e culturais, ao início radical, retoma-se depois certo equilíbrio.

É assim que hoje encontramos certo equilíbrio entre o Estado, responsável pela implementação e direcionamento de políticas públicas, e o mercado regulando aquilo que diz respeito às atividades eminentemente privadas. Dessa forma, também, os conceitos e as abordagens de planejamento público tiveram sua atualização. Uma das principais constatações é a da questão da participação social na formulação do planejamento de políticas públicas. É inconcebível hoje que se planeje sem auscultar os principais interessados no objeto a planejar.

A definição do ato de planejar pode ser definida de forma muito simples: significa visualizar uma situação futura melhor do que a que se vive no momento, não importando qual seja o setor ou segmento socioeconômico objeto desse processo de planejamento.

Entretanto, para que sejamos eficientes e eficazes e, mais, para perenizar um processo de planejamento é necessário conhecer a situação inicial (a atual) da realidade em que se está vivendo, com todos os problemas que devem ser enfrentados. Dado que as visões de futuro não são as mesmas para todos os atores sociais envolvidos e interessados nestas transformações, torna-se necessário uma atividade inicial que pode ser denominada de busca de consensos mínimos. Trata-se, em certa medida, de um acordo ou pacto. É por isso, que ao início de qualquer processo de planejamento, é imprescindível a reunião de todos os *stakeholders*⁴ interessados no projeto, para comunicar o início do processo e conclamá-los a participar, sugerir e dar o seu ponto de vista em relação ao projeto que se quer implantar.

³ CEPAL: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe, organismo da ONU, constituído no imediato pós-Guerra, que se constituiu ao longo de sua história em uma escola de pensamento do desenvolvimento econômico da região.

⁴ *Stakeholders*: são os **atores sociais** representados pelas organizações da sociedade civil organizada, que têm influência no processo de execução e nos resultados do projeto que se pretende implantar.

Conhecer o plano, quer dizer as concepções e intenções dos outros atores, é não somente se antecipar a crises e contradições inerentes a um processo sociopolítico, evitando perdas de tempo e retrabalho, mas também, de se ter a oportunidade de identificar parcerias neste ambiente de atuação. Significa dizer que o plano não é meramente técnico, mas contém uma dose de política, no sentido de articulação de interesses e de valores que todos os atores têm, vale dizer, da posse de recursos dos quais se necessita para a realização das ações. Estes recursos não são somente financeiros, de conhecimento, tecnológicos, econômicos, mas também recursos políticos, como a capacidade de articulação e mobilização da sociedade.

É neste sentido que o planejamento público se caracteriza como um jogo social, travado numa arena (sociedade, mercado...) em que atuam atores sociais com vontades, interesses e valores aferidos aos problemas, com suas diferentes visões e perspectivas. Este jogo social é, ao mesmo tempo, um jogo de adesão e rejeição a cada um dos planos propostos pelos atores sociais. Em princípio, portanto, isto quer dizer que não existe uma proposta única de plano (ou seja, uma verdade única), mas o resultado do jogo social se constitui na soma de todos os planos (de todas as verdades) que os atores sociais apresentam para modificar determinada faceta da realidade social. E é assim que se efetua, de fato, o jogo da democracia, no embate e parcerias entre ideias, interesses, valores e ideologias dos atores sociais. O conhecimento deste jogo, quer dizer, a consciência da situação em que se deseja atuar, é que vai garantir a eficácia e a efetividade do plano de ação proposto. E a isto se chama estratégia da ação.

É por isso que, ao iniciar o processo pelas Oficinas, o PLAMUS pretende captar os anseios e a percepção da sociedade civil dos municípios a respeito do projeto de mobilidade urbana que se quer implantar. No que concerne às oficinas com o corpo técnico, do mesmo modo, pretende-se discutir conceitos da mobilidade e incentivá-los a um trabalho participativo e, portanto, colaborativo.

Para a execução da Oficina, por conseguinte, a proposta procedeu a uma abordagem metodológica que efetivamente envolveu os participantes e deles pode obter sugestões e críticas a respeito da concepção do Plano.

Tal abordagem se baseia em diversos aspectos de variados métodos já amplamente testados na prática de elaboração de processos de planejamento público e de projetos. A concepção utilizada nos eventos está contida nas metodologias do Planejamento Estratégico Situacional (PES)⁵ e do ZOPP⁶.

⁵ PES – Planejamento Estratégico Situacional, método para planejamento público concebido por Carlos Matus, economista e ex-Ministro de Economia chileno, desenhado especialmente para a alta administração de governos, a partir de identificação e explicação de macroproblemas e a concepção de um plano de ação com a participação de atores sociais.

⁶ZOPP –Ziel-Orientiert Projekt Planung (**Planejamento e Avaliação de Projetos por Objetivos**) foi criado pela Agência de Cooperação Técnica Alemã – GTZ, sendo fundamental nas fases de identificação, planejamento e gerenciamento de projetos financiados pelos órgãos de cooperação da Alemanha e de outros países, assim como por instituições internacionais como o Banco Mundial e a Comissão Europeia. É utilizado para o planejamento participativo de projetos nas mais diversas áreas.

Os resultados das duas oficinas são apresentados a seguir. Para facilitar a compreensão da leitura, ressaltamos que o texto está dividido, em primeiro lugar nas duas oficinas (técnicos municipais e sociedade civil), sendo cada uma delas dividida em dois grupos de participantes.

Para cada grupo, descreveu-se os seguintes itens, resultantes dos trabalhos:

- Levantamento das expectativas a respeito do evento.
- Identificação dos principais atores sociais interessados na questão de mobilidade urbana e os recursos que possuem para interferir no problema analisado.
- Identificação do problema a ser explicado.
- Construção da chamada 'árvore do problema', em que foram identificadas as causas de sua ocorrência na situação atual e suas consequências, caso nada seja feito para fazer frente à situação deficitária.
- Propostas de possíveis soluções, através do diagrama da Árvore de Objetivos, com ações e projetos propostos e seus resultados para um determinado horizonte de tempo.

Ressaltamos a participação de todos os participantes nos debates e a colaboração dos grupos nas dinâmicas propostas. É de se destacar, por último, a decisão dos participantes na oficina da sociedade civil em convocar todos os presentes para a constituição de um Fórum Permanente de Desenvolvimento Urbano de São José, com a adesão de ONG's e de associações diversas da sociedade civil. Sem dúvida, bom fruto de um processo de participação social como o que se implanta através do PLAMUS.

Hélio B. Costa
Coordenador das Oficinas

PLAMUS – SÃO JOSÉ

OFICINA COM TÉCNICOS MUNICIPAIS

DATA: 04 DE ABRIL DE 2014

LOCAL: CATI – SÃO JOSÉ, SC

HORÁRIO: 09h – 16h

Apresentação dos presentes e levantamento de expectativas do grupo participante, através de uma dinâmica de inclusão, fundamentada nos seguintes quesitos:

1. Deixar fora da Oficina: Individualismo, Ceticismo
2. Trazer para dentro da Oficina: Compartilhamento de conhecimentos
3. Expectativas em relação à Oficina: (a) estudar a forma de tornar o transporte coletivo eficiente; (b) Procurar dar viabilidade e continuidade aos projetos de mobilidade urbana



A. Grupo 1

I. STAKEHOLDERS (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana em São José)

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Universidade: estudantes, professores, estágio/USJ/Unisul/IES/Anhanguera	Fazer parte da solução – cultura – novas ideias (inovação), tecnologia, conhecimento multiplicador
Empresas de transporte coletivo	Informações/qualificação dos serviços e gestão de rotas/viagens Aprendizado sobre questões da administração pública Conhecimento melhor da “realidade” de mobilidade das pessoas
Conselhos Comunitários	Tratar dos problemas “in loco” Ouvir/entender as soluções técnicas Busca de informações Multiplicação de debates e ideias de temas da mobilidade urbana
Associação de transportadores escolares	“Transporte” manda no município Pressão de mudanças na legislação local em seu favor
Associação de taxistas	Idem anterior
Conselho Pessoa com Deficiência	Pressão política para defesa dos direitos do segmento
Departamento “DETER”	Fazer a integração DETER/Prefeitura
Guarda Municipal	Cuidar do trânsito
Polícia Militar	Fiscalização/repressão policial
SINDUSCON	Pressão sobre o uso do solo urbano – visão imediatista de busca do lucro para as empresas associadas
Fundação Meio Ambiente	Estudos/informações/dados sobre meio ambiente
Assoc. Meio Ambiente SUSP	Pressão para melhor uso do solo

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Setor de Transporte da PSJ	Normatização/fiscalização do transporte público municipal
Secretaria Municipal de Infraestrutura	Provimento de obras públicas
Secretaria Municipal de Finanças	Execução orçamentária da prefeitura
Secretaria Municipal Projetos Especiais	Inovação em projetos
Secretaria Municipal de Educação	Formação do munícipe
Secretaria Municipal de Planejamento	Elaboração do Orçamento e visão de futuro do município
Câmara Municipal de Vereadores	Legislação/fiscalização

II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“Em São José falta uma política de transporte/mobilidade adequada”



2. Indicadores/Manifestações do Problema

- Desequilíbrio no desenvolvimento metropolitano
- Descontinuidade no planejamento público da mobilidade urbana

- Município dividido geograficamente pelas BR's
- Mobilidade fundamentada no automóvel

3. Causas do Problema:

- Política histórica rodoviária
- Visão do transporte público como sendo “para os pobres”
- Falta de comprometimento com os interesses da população, gerando conflito de interesses
- Falta de bons elementos técnicos para planejamento consistente
- Calçadas ruins
- Falta de acessibilidade ou desenho e projeto inadequados
- Pouca manutenção com características de inadequação
- Rede cicloviária insuficiente
- Insegurança para pedestres e ciclistas
- Sinalização inadequada
- Mobiliário urbano inadequado ou inexistente
- Sistema viário não adequado à atual situação
- Estacionamento em calçadas sem fiscalização

4. Consequências

- Redução/piora da qualidade de vida do munícipe afetando:
 - (i) Convívio familiar
 - (ii) Convívio social
 - (iii) Tempo livre para lazer, cultura estudo...

III. Concepção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da árvore de objetivos)

Horizonte do Plano: 4 anos

1. Macro-Objetivo proposto:

“Desenvolver uma política integrada de mobilidade e desenvolvimento urbano adequado”



2. Indicadores/Manifestação de Resultados:

- Implantada uma política de mobilidade urbana orientada a pessoas e não a veículos motorizados individuais
- Oferta de transporte de melhor qualidade
- Implantada política de comunicação social visando a valorização do transporte público

3. Ações/Projetos

- Desenvolvimento de um Plano de Gestão Urbana contemplando:
 - (a) Programa de capacitação técnica
 - (b) Revisão e consolidação do Plano Diretor Municipal à luz do Estatuto da Cidade
 - (c) Elaboração do Plano de Mobilidade
 - (d) Demais planos setoriais

4. Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação

- Adoção de uma política de desenvolvimento urbano municipal integrada setorialmente
- Implantação de sistema de transporte público adequado às necessidades dos josefenses
- Melhoria na integração e na fluidez da rede de transporte/requalificação da malha viária/melhoria da qualidade de vida

- Implantação de melhorias nas calçadas e ciclovias
- Redução da poluição
- Diminuição de acidentes urbanos
- Redução da demanda por serviços de saúde e incapacidade para o trabalho devido a acidentes
- Fortalecimento dos órgãos de planejamento
- Cumprimento da LDO/PPA e PDM – readequação da legislação
- Implementação de uma política urbana voltada às pessoas
- Readequação, capacitação e maior integração do corpo técnico municipal

B. Grupo 2

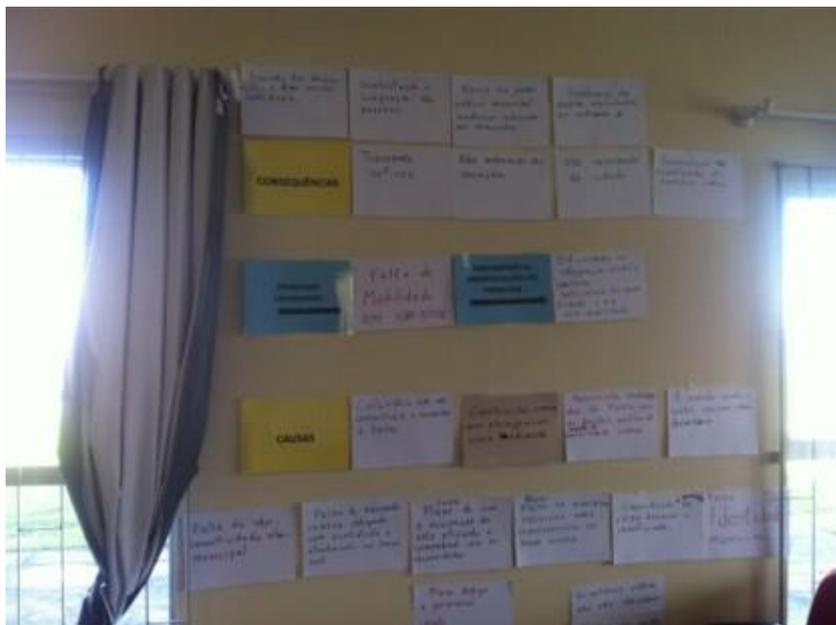
I. **STAKEHOLDERS** (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana em São José)

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Prefeitura Munic. São José (Planejamento, Infraestrutura, Segurança, Educação, Assistência Social, Serviços Públicos, Meio Ambiente, USF, Conselhos municipais)	Orçamento municipal Fiscalização/regulamentação dos serviços públicos e sistema viário Aparato burocrático e organização dos serviços públicos municipais Poder de mobilizar pessoas/cidadãos
Polícia Militar	Poder de polícia – repressão - fiscalização
Polícia Rodoviária Federal	Idem
Corpo de Bombeiros	Primeiros socorros – atendimento e apoio em acidentes
Guarda Municipal de São José	Poder de fiscalização e atendimento ao cidadão
Autopista	Direitos e deveres de concessionário
Empresas de Transporte Público	Operação do transporte público – direitos e deveres de permissionários
Sindicatos (taxi, transporte escolar)	Poder de articulação e pressão social e política
Hospitais-polos geradores viários	Pressão sobre o tráfego e circulação de pessoas e veículos
Associações (ciclistas, moradores, empresários, bairros, Conseg's)	Capacidade de articular associados e de fazer pressão sócio-política
Câmara Municipal de Vereadores	Poder de legislação e fiscalização

II. Explicação do Problema Seleccionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“Mobilidade urbana em São José é precária”



2. Indicadores/Manifestações do Problema

- Dificuldades na integração modal e tarifária
- Ineficiência na acessibilidade e na “caminhabilidade”

3. Causas do Problema:

- Calçadas incompatíveis e sem acesso a todos
- Construções que aumentam sem planejamento viário adequado
- Aprovações inadequadas de PGV's, sem as devidas análises de impacto na mobilidade urbana
- Cidade ainda vista como dormitório
- Falta de conectividade intramunicipal (dos distritos entre si)
- Falta de transporte coletivo integrado com qualidade e atendimento, em tempo real
- Inexistência de plano de uso e ocupação do solo eficiente e compatível com as reais e atuais necessidades
- Ausência de diretrizes técnicas para planejamento da malha viária
- Capacitação técnica e quantidade de pessoas do corpo técnico municipal são insuficientes

- O município ainda carece de identidade – o que é na realidade?
- O Plano Diretor Municipal é antigo e permissivo, pois não está revisado nem adequado
- A gestão dos serviços públicos não é adequada aos requisitos atuais; as políticas públicas são departamentalizadas, não tendo caráter intersetorial

4. Consequências

- Transporte cada vez mais ineficaz
- Aumento dos deslocamentos por veículos individuais
- Insatisfação e indignação das pessoas aumentadas
- Problemas de saúde vinculados ao *stress* urbano
- O ônus de uma falta de planejamento adequado (PDM ineficaz no uso e ocupação do solo) recai sobre o poder público, que tem de adequar situações mal executadas
- Acentuada depreciação do serviço público
- Não exploração dos futuros papéis da cidade, pela falta de visão de futuro
- Não valorização da cidade

III. Concepção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da árvore de objetivos)

Horizonte do Plano: 4 anos

1. Macro-Objetivo proposto:

“Ter uma cidade planejada, com mobilidade urbana”

2. Indicadores/Manifestação de Resultados:

- Satisfação dos usuários
- Diminuição dos deslocamentos individuais motorizados
- Acessibilidade intramunicipal
- Segurança viária
- Definição da vocação do município
- Melhoria da qualidade de vida

3. Ações/Projetos

- Capacitar o corpo técnico municipal, incentivando o espírito de equipe; formar lideranças conscientes de seus papéis como servidores públicos
- Implementar gestão intersetorializada, capazes de, efetivamente, resolver os problemas de mobilidade urbana

- Promover projetos de educação continuada – repensar a cultura de uso do carro
- Humanizar o trânsito, através de um Plano de Comunicação Social
- Criar responsabilidade/segurança no sistema viário
- Readequar as normas e procedimentos de aprovação de projetos
- Implantar medidas mitigatórias no curto prazo
- Fiscalizar os empreendimentos/construções
- Replanejar as linhas com base em pesquisas de demanda
- Incorporar ao Transporte Coletivo as necessidades dos usuários, para melhor focar as melhorias na qualidade, comodidade, tempo e acessibilidade
- Implantar licitação “inteligente”, quer dizer, atendendo aos requisitos das reais necessidades licitadas

4. Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação

- Maior qualificação do transporte coletivo municipal
- Afirmação da identidade municipal
- Aumento de resultados econômicos e sociais
- Busca de um crescimento ordenado que promova uma cidade mais humana e amável
- Obtenção de maior eficiência e qualidade nos serviços públicos

PLAMUS – SÃO JOSÉ

OFICINA COM SOCIEDADE CIVIL

DATA: 05 DE ABRIL DE 2014

LOCAL: CATI – SÃO JOSÉ, SC

HORÁRIO: 09h – 16h

Apresentação dos presentes e levantamento de expectativas do grupo participante, através de dinâmica de inclusão, fundamentada nos seguintes quesitos:

1. Deixar fora da Oficina: Ceticismo, pressa na análise dos problemas, imediatismo, o passado (buscar uma visão do futuro), a má vontade e o individualismo, o stress
2. Trazer para dentro da oficina: Boas ideias, experiências, boa vontade, participação, cobrança, esperança, cooperação, solidariedade, empatia, respeito ao outro e à vida
3. Expectativas em relação à Oficina: esperança, encadeamento de novas ideias, ações, poder de influenciar, com respeito ao outro, integração do grupo, prioridade às pessoas, efetividade nas propostas, compartilhamento e compreensão do sistema de mobilidade por todos.

A. Grupo 1

I. STAKEHOLDERS (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana em São José)

Ator social	Seus Recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Sindicato patronal de empresas	Poder econômico, de mobilização sociopolíticas da classe
Sindicato de trabalhadores	Articulação, mobilização e pressão sociopolítica dos sindicalizados e sobre a sociedade e governo
Conselhos comunitários	Controle social dos segmentos representados/mobilização e articulação política
Gestores públicos/governo	Agenda das políticas públicas; poder de alocação orçamentária; tomada de decisão/políticas tributária
Instituições de ensino e pesquisa	Conhecimento científico e tecnológico; formação profissional/provocado de mudanças e inovação
Legislativo/vereadores	Legislação/fiscalização
Usuário do serviço público	Exigência de direitos/reclamação
Mídia	Mobilização social; formador de opinião pública, influência sociopolítica, econômica e social
Setor automotivo	Influenciar política econômica para uso do transporte individual motorizado
Construção Civil/SINDUSCON	Pressão para (re)direcionamento do uso e ocupação do solo urbano de acordo com seus interesses

II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“Ausência de oferta de transporte coletivo municipal e regional de forma atrativa e universalizada”

2. Indicadores/Manifestações do Problema

- Impontualidade no provimento do serviço
- Ônibus lotados
- Índice de ocupação elevado (X pessoas/m²)
- Índice de conforto muito baixo
- Ônibus circulam com baixa velocidade comercial
- Difícil acesso ao transporte coletivo

3. Causas do Problema:

- Congestionamento elevado
- Gestão pública ineficaz
- Falta de processo de planejamento integrado, municipal e metropolitano
- Infraestrutura viária inadequada à situação atual
- Inexistência de alternativas modais
- Má qualidade do Serviço prestado pelas empresas de transporte coletivo
- Sistema hiperorientado ao automóvel motorizado individual como alternativa modal

4. Consequências

- Maior incidência de congestionamentos
- Aumento da poluição/efeito estufa
- Piora das condições de saúde pública
- Menor qualidade de vida (menos tempo com a família, cansaço, baixa produtividade etc)

III. Concepção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da árvore de objetivos)

Horizonte do Plano: 4 anos

1. Macro-Objetivo proposto:

“Oferecer condição de mobilidade adequada e universal (o transporte é um direito do cidadão!)”

2. Indicadores/Manifestação de Resultados:

- Serviços do transporte coletivo oferecido com qualidade e pontualidade
- Índice adequado de ocupação dos coletivos urbanos
- Melhor acessibilidade ao transporte coletivo

3. Ações/Projetos

- Implantação de Plano de Transporte Coletivo Municipal e Regional, com tônica de atratividade e com a inclusão de todos os usuários, de forma universal
- Programa de calçadas e ciclovias adequadas e integradas à cidade, à rede viária e aos sistemas de transporte
- Oferecimento de outras alternativas modais, como transporte marítimo, BRT's ...
- Projeto de educação continuada no trânsito, visando a sua humanização e convivência pacífica
- Programa de comunicação social, com o objetivo de desestimular o uso do transporte individual motorizado

4. Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação

- Melhoria da qualidade de vida da população (trânsito mais seguro)
- Diminuição da poluição
- Regularidade do transporte público

B. Grupo 2

I. **STAKEHOLDERS** (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana em São José)

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Associações de moradores e conselhos comunitários	Mobilização e pressão sociopolítica
Empresas de ônibus	Mobilização e pressão sociopolítica e da operação do sistema de transporte
AEMFLO - DCL	Mobilização socioeconômica e articulação de seus associados
Sindicatos	Mobilização social, reivindicação sindical, pressão, poder de paralização/greve
Órgãos rodoviários (DNIT, ANTT, DEINFRA)	Normatização e fiscalização setorial
Prefeitura Municipal de S.José	Poder sobre a definição de políticas públicas, poder de articulação do orçamento municipal, fiscalização
Igrejas	Formação ética e religiosa, capacidade de influência sociopolítica e de mobilização social, pressão sobre setores econômicos e de governo
Universidades	Conhecimento científico e tecnológico, formação profissional, disseminação da inovação
ONG's da área social	Capacidade de mobilização social, reivindicação, pressão sociopolítica
Vereadores e suplentes	Legislação/ fiscalização
CELESC, CASAN e telefônicas	Poder sobre a infraestrutura de comunicação e de energia
Capitania dos Portos	Normatização e fiscalização sobre serviços públicos do segmento
Órgãos de Segurança Pública	Poder de polícia, fiscalização, pressão e repressão
Governo do Estado-SDR	Diretrizes estratégicas, normatização e fiscalização; poder de realocação de recursos orçamentários
Autopista Litoral Sul	Poder sobre a prestação do serviço concedido
Mídia	Poder sobre informação; influência sobre a opinião pública, pressão sociopolítica e econômica
Ministério Público	Poder de fiscalização, pressão e repressão

II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“Falta de planejamento urbano efetivo (para o real interesse público), que integre as questões de desenvolvimento urbano (transporte, ocupação do solo...) em São José”

2. Causas do Problema:

- Vinculação excessiva do poder público ao poder econômico privado
- Falta de uma tradição em planejamento
- Ausência de um pacto suprapartidário de interesse público de longa duração
- Falta da execução do que já foi planejado
- Falta de controle social e participação da sociedade
- Falta de programa continuado de capacitação do corpo técnico municipal

3. Consequências

- Perda da qualidade de vida
- Perda econômica para a região
- Agravamento da exclusão sociocultural da população de baixa renda
- Excesso de carros
- Alta incidência de congestionamentos
- Falta de perspectivas de solução a curto/médio/longo prazos
- Falta de participação cidadã

III. Concepção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da árvore de objetivos)

Horizonte do Plano: 4 anos

1. Macro-Objetivo proposto:

“Promoção e realização do pacto-aliança-compromisso para a implantação de um processo de planejamento da mobilidade urbana participativo, dinâmico e estratégico”

2. Ações/Projetos

- Criação do Fórum Permanente de Desenvolvimento Urbano de São José, com a adesão de ONG’s e associações diversas da sociedade civil
- Promover, por iniciativa popular, projeto de lei de instituição de processo de planejamento que tenha clareza, efetividade, coesão, sanções e prazos estabelecidos

- Pressão para aperfeiçoamento da estrutura técnica da prefeitura na área de planejamento

3. Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação

- Obras/serviços públicos de qualidade na mobilidade urbana de São José
- Transporte coletivo atraente
- “Inteligência” (eficiente, eficaz e efetivo) na ocupação do solo com interesse público

Anexo II. Resultados da oficina de participação social em Biguaçu

(Participação de técnicos e gestores municipais das Prefeituras de Biguaçu, Antônio Carlos e Governador Celso Ramos)

No dia 25 de abril de 2014, foi realizada, na cidade de Biguaçu, a oficina do PLAMUS envolvendo o corpo técnico e de gestores municipais das prefeituras acima citadas.

Para a execução da Oficina, a exemplo das anteriores ocorridas em São José, a proposta procedeu a uma abordagem metodológica que efetivamente envolvesse os participantes, deles podendo-se obter sugestões e críticas a respeito da concepção do Plano. Esta abordagem se baseia em diversos aspectos de variados métodos, já amplamente testados na prática, de elaboração de processos de planejamento público e de projetos. A concepção utilizada nos eventos está contida nas metodologias do Planejamento Estratégico Situacional (PES)⁷ e do ZOPP⁸.

Os resultados da oficina, produzidos pelos três grupos de participantes, são apresentados a seguir, contendo os seguintes itens:

- Levantamento dos principais atores sociais interessados na questão de mobilidade urbana;
- Identificação, por cada grupo, de um problema a ser explicado;
- Construção da chamada ‘árvore do problema’, em que suas causas, na situação atual, e consequências, caso nada seja feito diante à situação deficitária, são identificadas;
- Propostas de soluções, construindo-se o diagrama da Árvore de Objetivos, com ações e projetos propostos e seus resultados para um determinado horizonte de tempo do plano.

Ressaltamos a participação de todos os participantes nos debates e a colaboração dos grupos nas dinâmicas propostas.

Abril de 2014

Hélio B. Costa

Coordenador das Oficinas do PLAMUS

⁷ PES – Planejamento Estratégico Situacional, método para planejamento público concebido por Carlos Matus, economista e ex-Ministro de Economia chileno, desenhado especialmente para a alta administração de governos, a partir de identificação e explicação de macroproblemas e a concepção de um plano de ação com a participação de atores sociais.

⁸ZOPP –Ziel-Orientiert Projekt Planung (**Planejamento e Avaliação de Projetos por Objetivos**) foi criado pela Agência de Cooperação Técnica Alemã – GTZ, sendo fundamental nas fases de identificação, planejamento e gerenciamento de projetos financiados pelos órgãos de cooperação da Alemanha e de outros países, assim como por instituições internacionais como o Banco Mundial e a Comissão Europeia. É utilizado para o planejamento participativo de projetos nas mais diversas áreas.

**PLAMUS – BIGUAÇU, ANTONIO CARLOS e GOVERNADOR CELSO RAMOS-
OFICINA COM CORPO TÉCNICO DOS MUNICÍPIOS**

DATA: 25 DE ABRIL DE 2014

**LOCAL: Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Biguaçu – Centro de
Convivência de Idosos – Rua Libório Goedert – Biguaçu - SC**

Horário: 09h00-16h00

**Público-Alvo: Secretários, técnicos e funcionários das Prefeituras de
Biguaçu, Antônio Carlos e Governador Celso Ramos**



Lista dos Participantes:

NOME	ORGANIZAÇÃO	EMAIL	TELEFONE
Gabriela Silveira	SMASH	silveiragabi@yahoo.com.br	48 99369539
Thais Amado	SMASH	thaissamado@gmail.com	48 84047035
Cibele Silveira	PMGCR	cibele_silveira19@hotmail.com	48 91486829
Sintia Santos	PMGCR	sintiaavs@yahoo.com.br	48 88555049
Adenilson Coelho	PM Biguaçu	adenilson.coelho@bol.com.br	48 99712932
Antonio Pereira	SEPLAN Biguaçu	lumus@terra.com.br	48 84281094
Caroline Soares	SEPLAN Biguaçu	carolsilvestri@hotmail.com	48 91560202
Genivalda Ronconi	SEPLAN Biguaçu	projetos_ge@hotmail.com	48 99540640

NOME	ORGANIZAÇÃO	EMAIL	TELEFONE
Luana Montero	SEPLAN Biguaçu	luana.montero@gmail.com	48 96020987
Irindu Davi Kuhnan	Soc. Inst. Regional	irindudavi@hotmail.com	48 84719155
Moisés Oliveira	SEPLAN Biguaçu	moissaoliveira@yahoo.com.br	48 96124486
Ramon Wollington	Vice-Prefeito Biguaçu	rwramon@gmail.com	48 84416400
Melissa Lôndero Rupp	PMAC	gabinete@antoniocarlos.sc.gov.br	48 91271933
Silvia Tessari	PMAC	engenharia@antoniocarlos.sc.gov.br	48 99721282
Eduardo Jonker	PM Biguaçu	eduardojonker@gmail.com	48 96391420
Bruno Wiloner	SEDEITEC Biguaçu	brunowiloner@yahoo.com.br	48 96552208
Kleber Khun	SEPLAN	kleberkuhn@yahoo.com.br	48 99198022
Idalgo da Silva	PMGCR		48 91060085
Arlindo Kleber Correa	Secret Transportes Biguaçu	akcorrea@hotmail.com	48 84416996
Carlos Henrique Rech	PM Biguaçu	carlos.rech@hotmail.com	48 84991011
Camilla Alves	Secret Assistencia Social	camillaespezin@hotmail.com	48 84472772
Debora Pelegrini	CRAS Biguaçu	deboramanes@hotmail.com	48 99373726
Grasiela dos Reis	Secret Educação Biguaçu	grasireis@hotmail.com	48 88071960
Alessandra Souza Jorge	SEPLAN	alessandrasouzajorge@gmail.com	48 84027243
Marlise Sonntag Mayer	PMAC	agricultura@antoniocarlos.sc.gov.br	48 32721622
Paulo Andrey Pauli	SEPLAN Antonio Carlos	planejamento@antoniocarlos.sc.gov.br	48 32721123
João Carlos Dorosz	SEPLAN	arquiteto@ibest.com.br	48 33431054
Marcelo Luiz Galvao	SEPLAN Biguaçu	marcelogalvao@gmail.com	48 99692921
Ismar Medeiros			
Felipe	Secretário Planej. Biguaçu		

A. Grupo 1

I. Stakeholders (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana municipal, em Biguaçu)

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Associação de Ciclistas	Mobilização e conhecimento da situação
Poder Executivo Municipal	Conhecimento técnico, recursos financeiros, tecnológicos, político, mobilização e fiscalização
Empresas de Transportes Públicos	Operação do sistema; financeiro. Conhecimento (proposições); mobilização e comprometimento
Colônia de Pescadores (Associação)	Mobilização, articulação dos associados, financeiro, formação de conscientização
ACIBG/CDL	Mobilização, articulação dos associados, financeiro, formação de conscientização
Poder Legislativo Municipal	Legislação, fiscalização, mobilização, financeiro
Associação de Moradores	Conhecimento da situação; mobilização e articulação de associados, divulgação
Sindicatos de trabalhadores	Mobilização e articulação dos sindicalizados; conhecimento situacional, divulgação
Poder Executivo Estadual	Financeiro, conhecimento, tecnologia, mobilização e articulação social, divulgação, comunicação social
Imprensa	Informação, disseminação da informação, mobilização e articulação social, “manipulação” de informação.



II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“A mobilidade urbana da grande Florianópolis está caótica pela falta de acessibilidade intermunicipal e pela falta de microacessibilidade municipal”

2. Indicadores/Manifestações do Problema:

- Aumento do tempo de deslocamento das pessoas
- Aumento da frota de veículos motorizados particulares
- Crescimento do número de acidentes com ciclistas e pedestres

3. Causas do Problema:

- Maior número de deslocamentos
- Incremento nas viagens residência-trabalho
- Centralização dos serviços urbanos
- Sistema viário obsoleto para atender à atual demanda
- Política habitacional desintegrada de outras políticas públicas
- Baixa densidade populacional nos três municípios
- Ocupação espacial rarefeita
- Má distribuição espacial dos empregos
- Falta de transporte de massa de qualidade para atendimento da atual demanda
- Falta de planejamento do poder público

4. Consequências

- Aumento da poluição atmosférica
- Prejuízo financeiro para todos os segmentos socioeconômicos municipais
- Perda da qualidade de vida do munícipe
- Aumento do uso de combustíveis

III. Concepção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da árvore de objetivos)

Horizonte do Plano: 4 anos

1. Macro-Objetivo proposto:

“Melhorar a mobilidade urbana nos três municípios”

2. Indicadores/Manifestação de Resultados:

- Diminuição do tempo de deslocamento de pessoas e cargas
- Facilitação dos deslocamentos e maior acessibilidade
- Menos acidentes no trânsito – maior segurança

3. Ações/Projetos

- Implementar processo de planejamento público – políticas públicas
- Promover campanhas de comunicação social visando à conscientização das pessoas em relação à mobilidade urbana
- Implementar política de desenvolvimento do mercado
- Integrar e adequar a política habitacional às demais políticas setoriais
- Fiscalizar, monitorar e avaliar constantemente o sistema de mobilidade urbana municipal
- Promover, no curto prazo, medidas simples de melhoria da velocidade comercial do transporte público, como alternância de horários e atualização do sistema viário
- Implantar Plano de Transporte Metropolitano Integrado: (i) às demais políticas públicas dos respectivos municípios da RGF e (ii) especialmente, beneficiando todos os municípios da RGF
- Implantação de transporte coletivo multimodal e intermodal

4. Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação

- Melhoria da qualidade de vida do usuário do sistema de mobilidade urbana
- Melhoria da acessibilidade no ambiente urbano

B. Grupo 2

I. *Stakeholders* (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana municipal, em Biguaçu)

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Prefeituras	Técnicos, Jurídicos, Financeiros, de articulação e mobilização da sociedade
Poder Legislativo	Jurídico (legislar), mobilização
DETER	Jurídico (normativo), fiscalização
Imprensa	Informação, mobilização, articulação
Empresas de transporte coletivo	Financeiro, tecnológico, operação do sistema, conhecimento, equipamentos
Associações: moradores, ciclistas, empresários	Mobilização, articulação, associativismo, pressão social, informação técnica
Sindicatos: agricultores rurais, Maricultores, Trabalhadores	Mobilização e articulação de associados, pressão sociopolítica, suporte tecnopolítico e jurídico a filiados
Governo Federal	Financiamento, diretrizes da política de mobilidade urbana
Governo Estadual	Financiamento, PLAMUS e articulação e mobilização dos municípios do Estado



II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“Transporte coletivo urbano é deficiente, inadequado e ultrapassado”

2. Indicadores/Manifestações do Problema:

- Falta de linhas
- Não cumprimento de horários
- Veículos em quantidade insuficiente
- Alto custo do transporte para o usuário
- Desintegração regional
- Falta de uma malha viária para o transporte coletivo

3. Causas do Problema:

- Falta de ônibus (novos e com acessibilidade)
- Falta de linhas e horários
- Operação em regime de monopólio
- Custo elevado
- Falta de infraestrutura (circulação, ponto de parada, ponto de transbordo, via inadequada, conforto do passageiro e segurança deficientes)
- Falta de acessibilidade
- Falta de regulamentação
- Ausência de um modelo institucional regional

4. Consequências

- População cada vez mais descontente com a prestação dos serviços
- Estímulo e migração para o uso de veículos motorizados particulares
- Dificuldades para o cidadão trabalhar (pode ser gerador de êxodo)
- Engarrafamentos e saturação pelo grande número de veículos em circulação

- Pressão social sobre os gestores públicos
- Concentração excessiva de serviços públicos/privados na capital e em São José

III. **Construção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da Árvore de objetivos)**

Horizonte do plano: 4 anos

1. **Macro-objetivo Proposto:**

“Implantar novo sistema integrado de transporte coletivo da comarca (Biguaçu, Antônio Carlos e Governador Celso Ramos)”

2. **Indicadores/Manifestação de Resultados:**

- Aumento do número de linhas inteligentes
- Implantação de horários flexíveis que atendam à demanda da população
- Melhoria da frota
- Implementação de uma política de tarifas mais justas, mas economicamente viáveis
- Implantação de um modelo institucional adequado

3. **Ações/Projetos**

- Implantação de uma política de articulação das ações das três prefeituras
- Integração intermunicipal do ponto de vista técnico-político
- Formação de Grupo Técnico para promover estudos do modelo adotado e gerir suas diretrizes
- Adequar a legislação ao modelo a ser adotado
- Integrar a metodologia do projeto com a elaboração do Plano proposto (PLAMUS)
- Integração das ações com o DETER

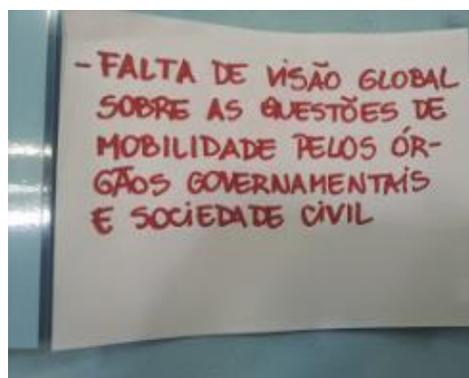
4. **Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação**

- Melhoria da qualidade do transporte urbano e da mobilidade urbana em geral
- Prazos de realização: (i) Estudo Técnico: dezembro 2014 e (ii) implementação: julho 2015
- Melhoria da qualidade de vida dos munícipes.

C. Grupo 3

I. Stakeholders (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana municipal, em Biguaçu, Antônio Carlos e Governador Celso Ramos)

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Representantes dos taxistas e transportadores escolares	Informações sobre o trânsito
Associações de moradores	Percepções das dificuldades dos pedestres
Viaciclo Biguaçu	Percepções das dificuldades de ciclistas
UFSC e outras universidades	Conhecimento, tecnologia, formação de técnicos, engenheiros, arquitetos/outros
Empresas de transporte	Operação do sistema/conhecimento/tecnologia
DETER	Fiscalização/regulamentação/infraestrutura/
Órgãos municipais de transporte e trânsito	Dados dos usuários, regulamentação/fiscalização/gestão municipal do trânsito
CDL/ACIBIG	Mobilização e articulação dos associados, pressão sociopolítica



II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“Falta de uma visão global sobre as questões de mobilidade urbana da parte dos órgãos governamentais e da sociedade civil”

2. Indicadores/Manifestações do Problema:

- Quantidade de congestionamentos
- Número de deslocamentos
- Quantidade de veículos
- Ônibus lotados
- Baixa fluidez do trânsito
- Quantidade de acidentes
- Políticas defasadas e obras paralisadas
- Baixa participação popular e falta de confiança

3. Causas do Problema:

- Imediatismo das abordagens e ações
- Processo de planejamento inadequado
- Falta de articulação entre as esferas de governo
- Falta de educação do usuário no trânsito
- Falta da disciplina de educação de trânsito no currículo escolar
- Ausência de atuação integrada pelos municípios da Região Metropolitana
- Falta de capacidade técnica
- Falta de visão de Estado, não apenas de Governo
- Falta de estudo técnico com visão global e integrada
- Dificuldades de mobilização social
- Extremo individualismo do usuário
- Falta de empatia em geral

4. Consequências

- As “soluções” são cada vez mais meramente paliativas, não se atacando os problemas de forma mais estruturada
- Soluções, em geral, de caráter populista
- Obras que não atendem à real necessidade da população
- Obras de baixa qualidade
- Licitações mal feitas
- Crescente desperdício de recursos

- Atrasos nos cronogramas das ações, inviabilizando os resultados dos projetos
- Retrabalhos ocorrem
- Interrupções de políticas públicas

III. **Construção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da árvore de objetivos)**

Horizonte do Plano: 4 anos

1. **Macro-objetivo Proposto:**

“Construção de uma visão global das questões de mobilidade urbana pelos órgãos governamentais integrada à sociedade civil”

2. **Indicadores/Manifestação de Resultados:**

- Diminuição do número de acidentes urbanos
- Redução do número de veículos em circulação urbana nos municípios
- Aumento da participação popular
- Aumento do número de usuários de transporte coletivo
- Lei de criação da Região Metropolitana de Florianópolis
- Aumento no repasse e captação de verbas para a Região Metropolitana
- Grau de eficiência na aplicação dos recursos públicos

3. **Ações/Projetos**

- Regulamentar a Região Metropolitana pela Assembleia Legislativa e Câmaras Municipais
- Promover campanhas de conscientização de trânsito nas escolas e introdução de disciplina referente ao tema no currículo escolar
- Instituir Programa de Capacitação do Corpo Técnico das prefeituras
- Promover campanhas de divulgação das políticas públicas de mobilidade
- Implantar sistemas de transporte alternativos
- Aumentar a fiscalização

4. **Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação**

- Soluções efetivas
- Otimização da aplicação dos recursos
- Realização de obras e ações de interesse coletivo
- Continuidade e permanência de políticas públicas
- Maior fluidez no trânsito
- Melhoria no transporte coletivo e sua integração
- Ações/políticas integradas entre os municípios

Anexo III. Resultados da oficina de participação social em Florianópolis

Participação de técnicos e gestores municipais da Prefeitura de Florianópolis e organizações da sociedade civil do município

Nos dias 9 e 10 de maio de 2014, foram realizadas, na sede da OAB – Ordem dos Advogados do Brasil – em Florianópolis, duas oficinas do PLAMUS: uma envolvendo o corpo técnico e de gestores municipais da prefeitura da cidade e outra com os representantes de organizações da sociedade civil de Florianópolis.

Para a execução da Oficina, a exemplo das anteriores ocorridas em São José e Biguaçu, a proposta procedeu a uma abordagem metodológica que efetivamente envolvesse os participantes e deles pudesse obter sugestões e críticas a respeito da concepção do Plano. Esta abordagem se baseou em diversos aspectos de variados métodos, já amplamente testados na prática, de elaboração de processos de planejamento público e de projetos. As concepções utilizadas nos eventos estão contidas nas metodologias do Planejamento Estratégico Situacional (PES)⁹ e do ZOPP¹⁰.

Os resultados da oficina produzidos pelos grupos de participantes são apresentados a seguir, contendo os seguintes itens:

- Levantamento dos principais atores sociais interessados na questão de mobilidade urbana;
- Identificação, por cada grupo, de um problema a ser explicado;
- Construção da chamada “árvore do problema”, em que suas causas, na situação atual, e suas consequências fossem identificadas;
- Proposta de soluções por cada grupo, construindo-se o diagrama da “árvore de objetivos”, com ações e projetos propostos e seus resultados para determinado horizonte de tempo.

15 de maio de 2014

Hélio B. Costa

Coordenador das Oficinas

9 PES – Planejamento Estratégico Situacional, método para planejamento público concebido por Carlos Matus, economista e ex-Ministro de Economia chileno, desenhado especialmente para a alta administração de governos, a partir de identificação e explicação de macroproblemas e a concepção de um plano de ação com a participação de atores sociais.

10 ZOPP – Ziel-Orientiert Projekt Planung (**Planejamento e Avaliação de Projetos por Objetivos**) foi criado pela Agência de Cooperação Técnica Alemã – GTZ, sendo fundamental nas fases de identificação, planejamento e gerenciamento de projetos financiados pelos órgãos de cooperação da Alemanha e de outros países, assim como por instituições internacionais como o Banco Mundial e a Comissão Europeia. É utilizado para o planejamento participativo de projetos nas mais diversas áreas.

PLAMUS – FLORIANÓPOLIS

OFICINA COM CORPO TÉCNICO DOS MUNICÍPIOS

DATA: 09 DE MAIO DE 2014

**LOCAL: Auditório da OAB-SC – Ordem dos Advogados do Brasil,
Florianópolis, SC**

HORÁRIO: 09h – 16h

**Público-Alvo: Secretários, técnicos e funcionários das Prefeituras de
Florianópolis**

A. Grupos 1 e 2

Observação: a oficina iniciou-se com a formação de 2 grupos, tendo os grupos 1 e 2 se unido na parte da tarde.

I. **STAKEHOLDERS (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana em Florianópolis)**

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
PREFEITURA (Secretarias Administração, Saúde, Turismo e eventos, Habitação, Educação, Meio Ambiente, C & T, Obras, Planejamento, Segurança, Mobilidade e o IPUF)	Planejamento e ações públicas Definição de prioridades Definição de estratégias de ação Gestão/Operação
UNIVERSIDADES (UFSC, UDESC, Privadas)	Pesquisas, investigações tecnológicas e científicas/projetos/conhecimento
Imprensa/mídia (jornais, rádios, televisões, rede social)	Informação e disseminação da informação Socialização de dados e informações estratégicas
Empresas Consorciadas e Permissionárias (Logística, transporte urbano, infraestrutura)	Prestação de serviços Equipamentos Execução de ações e manutenção Recursos humanos
SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA (CREA, CAU, OAB, IAB, Floripamã, VIACICLO, Sindicatos, Associações de bairros, CVB-Convention Bureau)	Fiscalização Gerador de demandas Formador de opinião Fomentadores de ações Divulgação e informação Socialização da informação Educadores
Governo do Estado	Informação Tecnologia Aglutinador Parcerias Recursos diversos Segurança pública Financiador
Governo Federal	Parcerias Recursos diversos/financiamento Aglutinação/mobilização Informação/tecnologia



II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“Ocorrência de ocupação local desordenada, determinando disfuncionalidades, o que demanda cada vez mais recursos para corrigi-las tornando, em consequência, caras as soluções.”

2. Causas do Problema:

- Deficiente fiscalização do cumprimento do Plano Diretor Municipal
- Desvinculação de visão metropolitana nos planos dos Municípios da RGF
- Carência de visão intersetorial e integrada nas políticas e ações públicas
- Descontinuidade das políticas públicas
- Descumprimento da legislação de parcelamento do solo (federal) que estabelece a necessidade de proporcionalidade das áreas públicas de acordo com a densidade
- Falta de instituição formal da Região Metropolitana de Florianópolis
- Ausência de um ente institucional de coordenação metropolitana

3. Consequências

- Crescimento dos loteamentos clandestinos



III. Concepção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da árvore de objetivos)

Horizonte do Plano: 4 anos

1. Macro-Objetivo proposto:

“Criar malha viária nas áreas de ocupação ilegal através dos projetos”

2. Indicadores/Manifestação de Resultados:

- Diminuição do tempo de deslocamento de pessoas e cargas
- Facilitação dos deslocamentos, com melhor acessibilidade
- Menos acidentes no trânsito – maior segurança

3. Ações/Projetos

- Criar novas centralidades na RGF
- Usar tecnologias atualizadas e disponíveis
- Implementar novos modais
- Institucionalizar a Região Metropolitana
- Criar estratégia de Planejamento Metropolitano
- Promover políticas de ações intersetoriais e integradas
- Implementar processo de planejamento contínuo, dinâmico e participativo

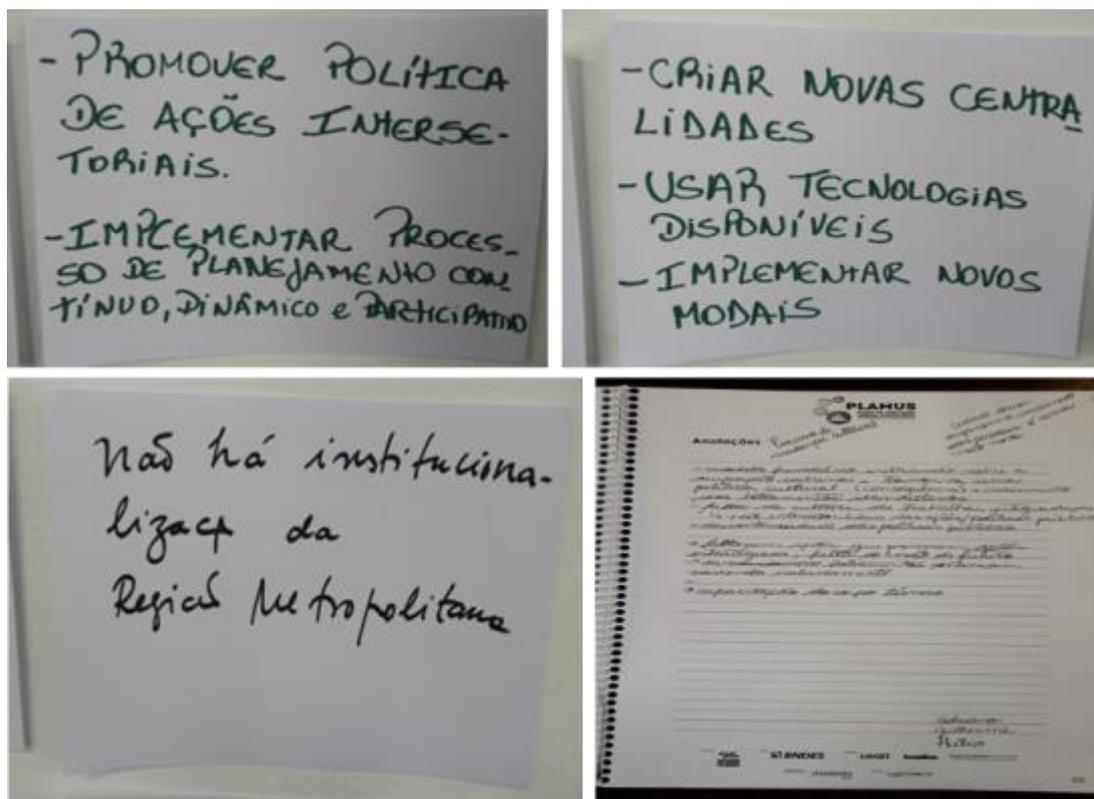
4. Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação

- Estabelecimento de política pública e ações visando a estancar a ocorrência de loteamentos clandestinos

A. Grupo 2

I. STAKEHOLDERS (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana em Florianópolis)

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Sociedade civil institucionalizada	Desejos/necessidades, opiniões, apoio político
Sociedade civil não institucionalizada	Desejos/necessidades, opiniões, apoio político, aporte técnico
Mídia	Influência, sugere direcionamento de recursos financeiros
Entidades educacionais	Opiniões, apoio político, aporte técnico, influência, sugere direcionamento de recursos financeiros
Instituições financeiras públicas e privadas	Sugere direcionamento de recursos financeiros, recursos de capital e viabilidade
Instituições de ensino	Opiniões, apoio político, aporte técnico, influência, difusão da informação
Investidores	Desejos/necessidades, aporte técnico, influência, recursos de capital e viabilidade
ONGs	Desejos/necessidades, articulação e mobilização de seus segmentos de atuação
Conselhos comunitários	Desejos/necessidades, articulação de interesses de seu público-alvo, pressão sociopolítica
Sindicatos	Mobilização/articulação de interesses de classe
Universidades e IES	Conhecimento/pesquisa em C&T
Centros de pesquisa	Conhecimento tecnológico e científico
Escolas Técnicas	Conhecimento e formação tecnológica de recursos humanos
ABOP-Assoc.Brasileira de Obras públicas	Pressão política e econômica para direcionamento de obras públicas, poder econômico
Concessionárias	Prestação de serviços públicos



II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

Como mencionado acima, os grupos foram fundidos no período da tarde, não havendo a continuidade do grupo 1, criando-se o Grupo 1+2 (junção dos dois grupos).



PLAMUS – FLORIANÓPOLIS

OFICINA COM SOCIEDADE CIVIL

DATA: 10 DE MAIO DE 2014

**LOCAL: Auditório da OAB-SC – Ordem dos Advogados do Brasil,
Florianópolis, SC**

HORÁRIO: 09h – 16h

Público-Alvo: Organizações da Sociedade Civil de Florianópolis

A. Grupo 1

I. **STAKEHOLDERS** (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana em Florianópolis)

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Prefeitura	Desenvolvimento Urbano
Universidades	Política de inovação, conhecimento e tecnologia
Governo do Estado	Poder político e econômico
ALESC	Legislação e fiscalização
Polícia	Poder de polícia, coerção e repressão
AMGF	Pressão político-social
Ministério Público	Fiscalização, poder de polícia
Secretarias Municipais	Políticas públicas, projetos, planejamento, obras
Câmara de Vereadores	Legislação e fiscalização
Autarquias	Execução de políticas públicas, orçamento
Associações de empresários	Poder econômico-político, pressão econômica e social
Sindicatos	Mobilização e articulação de sindicalizados
Indústrias Setor Transporte	Poder econômico
Consórcios	Poder econômico – mobilização - articulação
Imobiliárias	Pressão na política urbana, uso do solo, especulação
Sindimóveis	Idem
SICOOB	Financiamento
Associações Taxistas	Articulação e mobilização de classe
AEMFLO	Poder de mobilização/articulação
Assoc. Moradores, ciclistas etc	Poder de mobilização/articulação/pressão político-social
Mídia	Poder de informação, manipulação, formador de opinião
SCGÁS	Energéticos/econômicos



II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“Falta de planejamento integrado, intersetorial e participativo”

2. Indicadores/Manifestações do Problema

- Nível de (in)satisfação popular
- Número de soluções sobrepostas e recorrentes (duplicação de esforços/trabalhos)

3. Causas do Problema:

- Descontinuidade das políticas públicas
- Falta de articulação entre os atores responsáveis pelo processo de planejamento público
- Falta de liderança do processo
- Insuficiência da fiscalização
- Modelo de mobilidade baseada no automóvel
- Desequilíbrio das forças políticas
- Falta de consciência política
- Ausência de controle social
- Falta de monitoramento e avaliação das políticas públicas
- Sobreposição do interesse econômico sobre o interesse social e coletivo

4. Consequências

- Descrédito político cada vez mais presente
- Desordem urbana

- “Imobilidade” urbana
- Crescimento da violência urbana
- Aumento do número de acidentes
- Sinalização precária
- Custo econômico elevado
- Aumento do índice de mortalidade
- Incidência maior das questões de saúde: *stress* urbano, depressão, invalidez, repercutindo nos gastos da saúde pública
- Entraves da burocracia
- Inchaço urbano
- Aumento da poluição: sonora, visual e ambiental
- Cristalização do predomínio de um modal (automóveis) definindo o sistema de circulação
- Aumento do tempo de deslocamento
- Maior desrespeito às leis
- Estímulo à corrupção



III. Concepção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da árvore de objetivos)

Horizonte do Plano: 5 anos

1. Macro-Objetivo proposto:

“Desenvolver um plano fundamentado em um processo participativo, dinâmico, intersetorial e integrado de mobilidade urbana da Grande Florianópolis”

2. Indicadores/Manifestação de Resultados:

- Aumentar o nível de satisfação popular para 75%, como meta
- Diminuir o número de acidentes de trânsito em 30%
- Construir ciclovias nas principais avenidas da Grande Florianópolis

3. Ações/Projetos

- Criar um Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana
- Propor a formação de um Fórum Metropolitano de Mobilidade Urbana de caráter deliberativo
- Incentivar o sistema de fiscalização para implantação e gestão do Plano
- Promover uma campanha de comunicação social pela continuidade das políticas públicas
- Exigir o cumprimento da Lei 12.587/12
- Ampliar mecanismos de formação em sistemas de informação
- Incentivar os mecanismos de participação popular
- Implementar sistema de avaliação continuada
- Criar leis impedindo monopólios
- Implantar mecanismos de transparência, principalmente nas licitações
- Implantar controle público sobre as ações
- Revisar periodicamente as ações do Plano, com participação social

4. Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação

- Redução da mortalidade urbana
- Aumento do espaço público
- Diminuição de veículos/carros na paisagem urbana
- Melhoria de todos os indicadores de saúde pública
- Melhoria no relacionamento de vizinhanças

B. Grupo 2

I. **STAKEHOLDERS** (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana em Florianópolis)

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
DETRAN	Fiscalização
UFSC	Conhecimento técnico, científico e tecnológico
Associações comunitárias	Experiências/pressão sociopolítica/mobilização
Empresas Transporte de cargas	Logística
Polícia	Fiscalização/poder de política/repressão
OAB	Mobilização corporativa/fiscalização
Conselhos comunitários	Experiência/vivência local/fiscalização/pressão
VIACICLO	Mobilização/conhecimento técnico
IAB	Mobilização corporativa/fiscalização
CAU	Mobilização corporativa/fiscalização
Governo do Estado	Mobilização político-social/recursos/orçamento do Estado
Prefeituras Municipais	Mobilização de atores sociais/orçamento municipal
Secretaria de Turismo	Orçamento setorial/mobilização
Grandes empresas geradoras de tráfego	Influência na conformação do tráfego urbano e no uso do solo urbano
ACIF/SINDUSCON/CDL	Pressão sociopolítica e econômica sobre o PDM – pressão sobre o uso do solo urbano
SINDIMÒVEIS/FIESC	Pressão/especulação sobre solo urbano
Associação Montadoras de Veículos Automotores	Influência no congestionamento do tráfego urbano
Sindicato dos Trabalhadores em transporte	Mobilização corporativa de classe/pressão sociopolítica e social



II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“Falta de gestão municipal integrada na cidade e com a região metropolitana”

2. Indicadores/Manifestações do Problema

- Sobreposição de atribuições
- Ausência de políticas públicas consolidadas
- Número de consultas e audiências públicas

3. Causas do Problema:

- Descontinuidade das políticas públicas
- Gestão operacional e técnica deficiente
- Obstáculos legais
- Falta de integração entre modais
- Sistema viário inadequado
- Transporte coletivo de má qualidade

4. Consequências

- Aumento do descontrole das políticas públicas urbanas e intermunicipais
- Aumento de congestionamentos e da poluição atmosférica no ambiente urbano
- Crescimento do número de acidentes e da incidência de despesas no sistema de saúde pública
- Crescimento do descontentamento com a situação da mobilidade urbana

III. Concepção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da árvore de objetivos)

Horizonte do Plano: 4 anos

1. Macro-Objetivo proposto:

“Criação de um sistema de governança cooperada entre os municípios da Grande Florianópolis”

2. Indicadores/Manifestação de Resultados:

- Criação de comissões contributivas obrigatórias
- Estabelecimento de consórcios de municípios

3. Ações/Projetos

- Fomentar parcerias público-privadas
- Implantar central de estudo e monitoramento de trânsito
- Estabelecer fluxo de polos geradores de tráfego (empresas/órgãos públicos etc)
- Instituir programas de capacitação dos agentes públicos do sistema de mobilidade urbana
- Implantar gestão do fluxo escolar
- Estabelecer e implantar programas de mapeamento e controle de intervenções no sistema viário
- Criar política de subsídios do sistema de transporte (taxas de preservação/concessões)

4. Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação

- Melhoria da mobilidade e organização urbanas
- Aprimoramento do tráfego urbano
- Equalização tarifária intermunicipal
- Desenvolvimento equânime da Região Metropolitana da Grande Florianópolis

C. Grupo 3

I. **STAKEHOLDERS** (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana em Florianópolis)

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Movimento Passe Livre	Mobilização/participação/pressão social
Prefeitura Municipal de Florianópolis/IPUF	Conhecimento/Mobilização setorial/Orçamento Municipal
Mídia/Imprensa	Informação/fiscalização
CDL/ACIF	Fiscalização/pressão sociopolítica/dinheiro
Universidades	Conhecimento em C&T/formação profissional
Associações de Moradores	Mobilização social/conhecimento do local
Câmara de Vereadores	Legislação/fiscalização
Sindicatos – Patronal	Mobilização e articulação corporativa/pressão sociopolítica
Sindicatos – Trabalhadores	Mobilização e articulação de sindicalizados/pressão socioeconômica e política
AFLODEF	Autorização/controlado dos títulos/carteirinha def. físico
Floripa Acessível	Defesa do interesse coletivo
Ministério Público	Fiscalização/poder de polícia
Tribunal de Contas	Fiscalização/pressão sociopolítica
Poderes Executivo e Legislativo estaduais	Fiscalização/operação intermunicipal/concessão/informação política/oferta empregos
DETER	Regramento/Auditoria/Metropolitano/financiamento p/infraestrutura
EEMURB	Planejamento e Design urbano, conhecimento
Fórum da Cidade	Defesa do interesse coletivo



II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“A ação política governamental não caminha em paralelo ao interesse público”

2. Indicadores/Manifestações do Problema

- Diminuição do tempo para convívio social
- Incidência de *stress* nas pessoas
- Aumento do desgaste dos veículos/ônibus/motos
- Aumento da insatisfação e protestos - mobilização social
- Aumento do custo de vida

3. Causas do Problema:

- Crescimento de novos núcleos (centralidades)
- Novas formas de viver (arranjos sociais)
- Êxodo rural
- Crescimento urbano desordenado
- “Despreparo” dos políticos

4. Consequências

- Agravamento de todos os problemas
- Aumento do tempo gasto dentro do ônibus e menos tempo para assuntos pessoais (menor qualidade de vida)
- Aumento da poluição
- Maior incidência de doenças e sobrecarga (custos) do sistema de saúde pública
- Desequilíbrio do meio ambiente
- Aumento da violência
- Falha na eficiência do transporte
- Menor segurança no trânsito

III. Concepção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da árvore de objetivos)

Horizonte do Plano: 4 anos

1. Macro-Objetivo proposto:

“O interesse público é premissa para a ação política governamental”

2. Indicadores/Manifestação de Resultados:

- Diminuição do tempo de permanência no transporte
- Diminuição da poluição atmosférica e ganhos no equilíbrio do meio ambiente
- Diminuição da violência no trânsito e tráfego urbano

3. Ações/Projetos

- Criar um sistema de controle da mobilidade urbana acessível ao cidadão (prazo = 6 meses para implementação)
- Implantar o Conselho Metropolitano da Mobilidade Urbana (prazo = 6 meses)
- Implementar programa de bolsões de estacionamento integrados ao sistema multimodal (prazo = 18 meses)
- Criar e implementar programa de descentralização de atividades do território (prazo = 24 meses)
- Criar plano multimodal metropolitano de mobilidade urbana (prazo = 6 meses)
- Implantar política de restrição total de veículos particulares motorizados em determinadas áreas da cidade (prazo = 8 meses)
- Criar grupo interinstitucional para elaboração de projeto de tarifa zero (prazo = 6 meses)
- Alterar o horário de expediente – política de horário escalonado de atividades urbanas (prazo = 12 meses)

4. Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação

- Maior eficiência na operação dos serviços públicos de transporte
- Melhoria nos indicadores de medição de doenças urbanas
- Repercussão de melhorias no gasto com saúde pública
- Diminuição dos problemas de mobilidade urbana

Anexo IV. Resultados da oficina de participação social em Palhoça

Público-alvo: técnicos e gestores municipais e organizações da sociedade civil. Oficina extensiva aos municípios de Palhoça, Águas Mornas, Angelina, Anitápolis, Rancho Queimado, Santo Amaro da Imperatriz, São Bonifácio e São Pedro de Alcântara

No dia 7 de junho de 2014, foi realizada na FACULDADE MUNICIPAL DE PALHOÇA, à Rua João Pereira dos Santos, 305, Ponte do Imaruim, a Oficina do PLAMUS, que envolveu o corpo técnico e gestores municipais das prefeituras da região, e representantes de organizações da sociedade civil. Fica aqui registrada a participação do Prefeito de Palhoça, Sr. Camilo Martins, na abertura do evento que contou, em seu início, com cerca de 30 pessoas.

Para a execução da Oficina, a exemplo das anteriores ocorridas em São José, Biguaçu e Florianópolis, a proposta procedeu a uma abordagem metodológica que conseguiu, efetivamente, envolver os participantes e deles obter sugestões e críticas a respeito da concepção do Plano. Esta abordagem se baseou em diversos aspectos de variados métodos, já amplamente testados na prática, de elaboração de processos de planejamento público e de projetos. As concepções utilizadas nos eventos estão contidas nas metodologias do Planejamento Estratégico Situacional (PES)¹¹ e do ZOPP¹².

Os resultados da oficina, produzidos pelos grupos de participantes, são apresentados a seguir, contendo os seguintes itens:

- Levantamento e apresentação de expectativas dos participantes;
- Levantamento dos principais atores sociais interessados na questão de mobilidade urbana;
- Identificação, por cada grupo, de um problema a ser explicado;
- Construção da chamada “árvore do problema”, com identificação de suas causas, na situação atual, e consequências;
- Proposta de soluções, construindo-se o diagrama da “árvore de objetivos”, com ações e projetos propostos e seus resultados para determinado horizonte de tempo.

13 de junho de 2014
Hélio B. Costa
Coordenador das Oficinas

¹¹ PES – Planejamento Estratégico Situacional, método para planejamento público concebido por Carlos Matus, economista e ex-Ministro de Economia chileno, desenhado especialmente para a alta administração de governos, a partir de identificação e explicação de macroproblemas e a concepção de um plano de ação com a participação de atores sociais.

¹² ZOPP – Ziel-Orientierte Projekt Planung (**Planejamento e Avaliação de Projetos por Objetivos**) foi criado pela Agência de Cooperação Técnica Alemã – GTZ, sendo fundamental nas fases de identificação, planejamento e gerenciamento de projetos financiados pelos órgãos de cooperação da Alemanha e de outros países, assim como por instituições internacionais como o Banco Mundial e a Comissão Europeia. É utilizado para o planejamento participativo de projetos nas mais diversas áreas.

PLAMUS – PALHOÇA

**OFICINA COM CORPO TÉCNICO MUNICIPAL DAS PREFEITURAS E
COM REPRESENTANTES DA SOCIEDADE CIVIL**

DATA: 07 DE JUNHO DE 2014

**LOCAL: Faculdade Municipal de Palhoça, à Rua João Pereira dos Santos,
305, Ponte do Imaruim, Palhoça, SC**

HORÁRIO: 09h – 17:30h

**Público-Alvo: Secretários, técnicos, funcionários das Prefeituras da
Região e com representantes da sociedade civil**

Apresentação dos presentes e levantamento de expectativas do grupo participante, feitos através de uma dinâmica de inclusão, fundamentados nos seguintes quesitos:

1. Registro de itens que a equipe quer deixar fora da oficina (“o que deve ser pendurado no cabide”):

- Política partidária e/ou interesses individuais
- Preconceitos em relação aos participantes e aos conceitos de mobilidade urbana
- Egoísmo
- Desatenção
- Falta de visão
- Preguiça e orgulho

2. Registro de contribuições das equipes participantes (“o que os participantes trouxeram para a oficina”):

- Exercício do pensamento coletivo
- Senso de equipe e do coletivo
- Empenho em praticar o respeito mútuo
- Esforço de promoção do diálogo
- Respostas individuais e institucionais

3. Registro de expectativas dos participantes em relação à Oficina:

- Que tudo isso (os resultados da oficina) saia do papel e seja colocado em prática (que o PLAMUS seja executado)

- Que represente o início da implantação de um processo de planejamento da mobilidade urbana
- Que se possa ampliar e compartilhar o conhecimento recíproco
- Que sirva para ampliar o diálogo entre Sociedade Civil e Poder Público

Após a dinâmica de grupo de reflexão e exposição de expectativas, cada participante fez sua apresentação oralmente.





Lista dos Participantes:

NOME	ORGANIZAÇÃO	GRUPO
José Luiz da Silva s. Pricigo	JOTUR	1
Francisco Carlos Silveira	JOTUR	1
Paulo Roberto Ribeiro	Sindicato dos Proprietários Transporte Escolar de Palhoça	1
Luiz A. S. Peters	Viaciclo	1
Ana Pizzolatti	Viaciclo	1
Anderson da Silva	IAB e Oca Brasil Arquitetos	1
Taiza Eunice dos Santos	Oca Brasil Arquitetos e IAB Palhoça	1
João Villanova Galhardo	Comissão de Meio Ambiente e Gestão Urbana-OAB 29ª Subseção	1
Maria Rosângela Pratis	Câmara de Vereadores	2
Bernadete C. Keutlin	Associação dos Moradores da Bacia do Maciombú	2
Agenesis Duarte	Sindicato Rural de Palhoça	2
Rafael Zacchi Spricigo	JOTUR	2
Robison Balança	IAB-SC	2
Walter Cruz	JOTUR	2
Fabiano Faga Pacheco	União de Ciclistas do Brasil	2
Silvia Moreira da Silva	Pastoral da Criança	2
Jacir Carlos Coser	JOTUR	2

A. Grupo 1

I. STAKEHOLDERS (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana em Palhoça)

Relator: João Villanova Galhardo, da Comissão de Meio Ambiente e Gestão Urbana da 29ª Subregião da OAB-SC

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
GOVERNO: PREFEITURA (Secretaria de Transportes e outras secretarias afins, o Prefeito Municipal)	Planejamento e ações públicas Orçamentos municipais Conjunto de ordenações juridicoeconômicas Plano Diretor Municipal e PPA's Poder de polícia/fiscalização Definição de prioridades Definição de estratégias de ação Gestão/Operação
GOVERNO: Órgão regulamentador do transporte na área do município	Poder concedente Poder de fiscalização/auditoria empresarial Definição de prioridades e de estratégias
GOVERNO: Câmara de Vereadores (Comissão de Mobilidade Urbana, vereadores)	Poder de legislar e fiscalizar Imposição de normas e procedimentos (emendas, aprovação de Planos Municipais)
GOVERNO: Órgãos fiscalizadores (jurídico-MP e de contas TC)	Poder de fiscalização e poder de polícia
SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA: Sindicatos em geral, Associação de Moradores, ONGs (Movimento Passe Livre), Entidades de Categoria, como IAB/OAB/CREA/CAU, Operadores do transporte urbano, Usuários, concessionários da rodovia, Associação de Deficientes, Conselhos Municipais, Escolas/Universidades, Associações comerciais, CDL	Expressão de interesses, visão e perfil Pressão político-social e econômica Formação educacional e profissional Ciência e Tecnologia Poder de articular pessoas e associados



II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“O sistema de mobilidade urbana do município de Palhoça não funciona”

2. Indicadores/Manifestações do Problema

- Constantes nós viários (BR 101 divide a cidade de Palhoça)
- Situação precária das vias e calçadas, e do trânsito (aumento do tempo de deslocamento)
- Falta de planejamento no setor de transporte urbano
- Falta de segurança nas vias, paradas e da circulação
- Falta de técnicos na área de transportes
- Falta de estruturas cicloviárias
- Falta de educação dos condutores

3. Causas do Problema:

- Má qualidade das vias e calçadas
- Intensa utilização de automóveis particulares
- Aumento da população, mantendo-se a malha viária do século 19
- Crescimento desordenado da cidade que nunca teve um PDM que a orientasse
- Aumento do deslocamento das pessoas, em função do crescimento urbano desordenado

- Excesso de veículos particulares circulando (paradoxalmente incentivado pelo próprio governo)

4. Consequências

- Aumento do tempo de deslocamento
- Aumento de casos de *stress* no trânsito
- Diminuição dos níveis de qualidade de vida
- Perda econômica, de vidas, de saúde, de produtividade econômica e social
- Aumento da poluição
- Aumento do número de acidentes nas vias
- Sentimento de insegurança do cidadão
- Aumento do custo de vida
- Aumento de tarifas dos coletivos



III. Concepção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da árvore de objetivos)

Horizonte do Plano: 4 anos

1. Macro-Objetivo proposto:

“Melhorar o sistema de mobilidade urbana de Palhoça”

2. Indicadores/Manifestação de Resultados:

- Redução do tempo de deslocamento e das distâncias
- Aumento dos percentuais de uso de meios de transporte sustentáveis x carros: transporte público, pedestre, ciclista
- Redução de custos e tarifa de transporte menor
- Melhoria da produtividade (sistema em que a mesma frota sirva a mais pessoas)
- Cidade respirando melhor e oxigenando-se
- Cidade mais competitiva, atraindo novos investimentos
- Melhoria da qualidade de vida do cidadão

3. Ações/Projetos

- Criar uma Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Gestão, composta por técnicos efetivados por concurso público, para que haja continuidade das ações de execução dos projetos indicados pelo PLAMUS
- Realizar com urgência o Plano Diretor da Cidade (o atual é de 1991)
- “Casar” o Plano Diretor com o Plano de Mobilidade Urbana e demais políticas públicas
- Garantir a participação de técnicos locais e empresas de planejamento da região na elaboração do Plano Diretor Municipal
- Sensibilizar a classe política estimulando a “vontade política” em executar o Plano, visando a sua inclusão na pauta da Câmara e no Planejamento do Executivo, articulando a comunidade local/municipal
- Descentralizar o atendimento ao público (modelo ‘Pró-Cidadão’, de SC, ‘Tudo Fácil’, do RS ou ‘Poupatempo’, de SP)
- Implantar corredores exclusivos para o transporte coletivo
- Implementar Sistema Integrado Modal, especialmente com as ciclovias
- Alterar traçados de vias e passeios
- Implantar o sistema marítimo integrado a outros modais
- Promover ações visando a prover transporte coletivo e demais alternativas sustentáveis (ciclovias, transporte marítimo e passeio)
- Implantar ações de isenção de impostos

4. Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação

- “Milagre”! A Palhoça e Região atingem seu modelo desejado (MD) e idealizado!
- Respeito ao Plano Diretor da Cidade e seu Plano de Mobilidade, com continuidade para as futuras gerações
- Tarifas menores
- Melhoria da qualidade de vida do cidadão

B. Grupo 2

I. **STAKEHOLDERS** (Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana em Palhoça)

Relator: Fabiano F. Pacheco, União de Ciclistas do Brasil

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Associações de Moradores	Articulação e mobilização de associados
Ministério Público Estadual e Federal	Fiscalização, poder de polícia
Câmara de Vereadores	Legislação, fiscalização
Tribunal de Contas	Fiscalização
Polícias	Poder de polícia, repressão
CDL/ACIP	Pressão político-social, articulação de associados
DNIT	Regras/procedimentos, implantação infraestrutura
DEINFRA	Fiscalização
Autopista Litoral	Concessionária de serviços, operação rodovia
Conselhos – Conseg, outros...	Órgãos consultivos, pressão por soluções
Sindicato dos Taxistas	Conhecimento do trânsito urbano, articulação de associados
Autoescolas	Formação na área de trânsito
Defesa Civil	Socorro em emergências
Operadores do Sistema de Transporte	Controle e operação do sistema
Postos de combustíveis	Prestação de serviços
Viaciclo	Articulação e mobilização de associados, pressão social e política
Secretaria de Infraestrutura	Coordenação/priorização das ações de infra
ALESC	Legislação/fiscalização
Câmara deputados/Senado	Legislação/fiscalização
Funai	Responsável setorial, demarcação de terras indígenas

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
Universidades	C&T, formação profissional
IAB/CAU/ICMBio	Normatização/controlado profissional
FATMA/IBAMA	Órgãos setoriais, normatização/fiscalização
Secretaria Habitação	Coordenação e priorização de ações setoriais
Imprensa	Controle de informações/dados, pressão político-social e institucional



II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da árvore do problema)

1. Problema:

“Deficiência de infraestrutura para transporte coletivo em Palhoça”

2. Indicadores/Manifestações do Problema

- Velocidade comercial média é de 7 km/hora
- Demanda reprimida

3. Causas do Problema:

- Ausência de recuo para os ônibus
- Falta de integração modal
- Falta de vias exclusivas para transporte coletivo
- Estrada federal (BR 101) cortando o município
- Excesso de veículos individuais
- Falta de planejamento viário
- Carência de sinalização semafórica para Transporte Coletivo
- Falta de integração metropolitana

- Aumento populacional
- Obsolescência do Plano Diretor Municipal
- Ausência de centralidades urbanas

4. Consequências

- Aumento de casos de *stress* urbano no trânsito
- Aumento do tempo gasto no trânsito
- Aumento do número de veículos na estrada e vias
- Aumento da poluição
- Dependência de um só modal coletivo
- Custo elevado de passagens, afetando o poder aquisitivo do usuário
- Aumento de congestionamentos e acidentes
- Fuga de usuários
- Diminuição no tempo de convivência com família e amigos
- Aumento no tempo dos deslocamentos



III. Concepção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da árvore de objetivos)

Horizonte do Plano: 4 anos

1. Macro-Objetivo proposto:

“Criação do plano diretor participativo contemplando: integração entre bairros e novas centralidades”

2. Indicadores/Manifestação de Resultados:

- Melhoria da qualidade de vida: Região economicamente forte
- Funcionamento da Comissão
- Vigência de Plano Diretor Municipal Participativo
- Aumento na extensão e abrangência de ciclovias e vias para transporte coletivo
- Criação de novas centralidades (em torno de 4)

3. Ações/Projetos

- Criar Comissão, envolvendo a sociedade civil, para acompanhamento da elaboração do Plano Diretor Municipal
- Implementar processo de planejamento que envolva todas as etapas, para o efetivo monitoramento e avaliação das ações do Plano
- Zelar para que as diretrizes do Plano Diretor sejam coerentes com o Plano de Mobilidade Urbana

4. Resultados Esperados da Implantação do Plano de Ação

- Diminuição do *stress* urbano
- Melhoria do tráfego urbano, com o aumento da velocidade comercial do transporte
- Criação de novas centralidades, descongestionando o trânsito e diminuindo o tráfego de veículos individuais
- Melhoria da qualidade vida da população