

Produto 3.3
Estudos Institucionais
Cachoeiro de Itapemirim - ES

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

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

Sumário

1. Introdução	4
2. Considerações metodológicas.....	5
3. Serviços públicos de Mobilidade Urbana em Cachoeiro de Itapemirim.....	8
4. Gestão pública da mobilidade urbana.....	9
4.1 Secretaria Municipal de Serviços Urbanos (Semsur) / Departamento de Transporte	9
4.2 Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (Semdurb)	9
4.3 Conselho Gestor Permanente Pró-Acessibilidade (COGEPPA).....	10
4.4 Secretaria Municipal de Defesa Social (Semdef)	10
4.4.1 Guarda Municipal	10
4.5 Agência Municipal de Regulação dos Serviços Públicos Delegados de Cachoeiro de Itapemirim (Agersa) / Diretoria de Transportes e Serviços Delegados / Departamento de Fiscalização de Transportes:.....	10
4.6 Gabinete do prefeito	11
4.7 Secretaria Municipal de Gestão Estratégica (Semges):	12
4.8 Empresa de Processamento de Dados do Município de Cachoeiro de Itapemirim (DATACI):.....	12
5. Estrutura institucional da sociedade civil e da democracia participativa.....	12
5.1 Sociedade civil organizada	12
5.2 Democracia participativa.....	13
5.2.1 Conselho do Plano Diretor Municipal do Município:.....	14
5.2.2 Conselho Municipal de Transportes e Tarifas.....	15
5.2.3 Conselho Municipal de Trânsito.....	17
6. Programas e fontes de recursos.....	18
6.1 Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo S/A (Bandes).....	18
7. Planos e projetos existentes ou em desenvolvimento.....	19
7.1 Plano Diretor Municipal: Lei nº 5.890, de 31 de outubro de 2006.....	19
7.1.1 Macrozoneamento e zoneamento	20

7.1.2	Zonas Especiais de Interesse Social	20
7.1.3	Perímetro urbano e parcelamento do solo	20
7.1.4	Instrumentos previstos de política fundiária	21
7.1.5	Integração das políticas urbanas	21
7.1.6	Política de mobilidade no PDM	22
7.1.7	Gestão e participação democrática	25
7.1.8	Revisão	27
7.2	Outros planos e programas	27
7.2.1	Sistema viário	27
7.2.2	Acessibilidade	27
8.	Inserção regional	27
8.1	Regiões de Influência das Cidades	28
8.2	Consórcios intermunicipais	30
8.3	Consórcio Intermunicipal de Saúde do Pólo Sul Capixaba (CIS-Sul)	30
8.4	Consórcio Turístico Rota Sul	30
8.5	Comitê da Bacia do Rio Itapemirim	30
9.	Referências	32
Anexo A	34

Lista de Figuras

Figura 1 - Rede urbana de Cachoeiro de Itapemirim.....	29
Figura 2 - Ligações urbanas de Cachoeiro de Itapemirim	29

Lista de Tabelas

Tabela 1 – Ações da política de mobilidade relativos a cada etapa do processo das políticas públicas	5
Tabela 2 – Operadores de Transporte Coletivo Municipal por ônibus em Cachoeiro de Itapemirim.....	8
Tabela 3 - Prefeitos eleitos em Cachoeiro de Itapemirim desde 2001.....	11
Tabela 4 – Principais conselhos municipais levantados.....	13

1. Introdução

O presente documento corresponde ao Produto 3.3 da Etapa 3 – Diagnóstico, para o Município de Cachoeiro de Itapemirim, no âmbito da contratação de serviços técnicos especializados para a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes para Cidades Polo do Estado do Espírito Santo.

Os Estudos Institucionais têm como objetivo a compreensão das estruturas sociais, gerenciais e políticas em que ocorrem as políticas públicas de mobilidade no município objeto do Plano de Mobilidade em desenvolvimento no presente trabalho. Dessa forma, o mapeamento de atores (indivíduos, associações, conselhos, órgãos públicos e instituições) e a análise da inserção regional e de fontes de financiamento tratam, especificamente, do contexto institucional em que serão desenvolvidas as propostas de políticas públicas de mobilidade urbana no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e seus respectivos Projetos Estruturantes.

2. Considerações metodológicas

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

Tabela 1 – Ações da política de mobilidade relativos a cada etapa do processo das políticas públicas

ETAPA DO PROCESSO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	AÇÃO / ATIVIDADE RELEVANTE À POLÍTICA DE MOBILIDADE
DEFINIÇÃO DE AGENDA	<ul style="list-style-type: none"> - proposição de temas - imposição de vetos
FORMULAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> - planejamento de estratégias de implementação de infraestruturas e esquemas operacionais; - proposição de diretrizes para a formulação da política tarifária; - planejamento do sistema de transporte local à luz de dinâmicas intermunicipais, de acordo com a inserção regional do município.
IMPLEMENTAÇÃO / GESTÃO	<ul style="list-style-type: none"> - implementação das políticas de transporte; - construção de infraestruturas e implantação de serviços. - outorga de concessão, permissão ou autorização por meio de licitações; - celebração de contratos, convênios ou quaisquer outros instrumentos jurídicos, inclusive parcerias público-privadas – PPP; - gerenciamento e manutenção de infraestruturas e serviços; - articulação da operação com outros sistemas de transporte de competência de entes federativos distintos, de acordo com a inserção regional do município; - gerenciamento de Receitas; - fontes de recursos técnicos e financeiros para viabilização de projetos e obras.
AVALIAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> - fiscalização da operação de terminais, pontos de parada, pátios de estacionamento e outros equipamentos destinados ou associados à prestação dos serviços de transporte público coletivo; - canais de comunicação com população (ouvidoria) para recebimento de insumos necessários à avaliação e redirecionamento das ações executadas.

Fonte: Elaboração própria, a partir de KINGDON, 1995.

Assim, à luz do quadro conceitual do processo das políticas públicas de mobilidade, marcado pelas etapas de definição de agenda, formulação, implementação / gestão e avaliação, o presente relatório caracteriza os atores envolvidos com a mobilidade urbana no município de Cachoeiro de Itapemirim, sejam eles privados ou públicos, técnicos, sociais, institucionalizados ou empresariais. Nesse quadro de atores, foram pesquisadas entidades representativas de grupos de usuários do transporte, agentes envolvidos na prestação de serviços, movimentos sociais, conselhos municipais e demais instituições vinculadas à gestão pública da mobilidade. Tal atividade incluiu a realização de entrevistas e de pesquisas documentais, além de busca por informações *online* e por bibliografia específica.

A caracterização dos atores públicos incluiu a montagem de organogramas contendo sua estrutura organizacional, recursos humanos empregados, assim como procedimentos e instrumentos utilizados, de modo a elaborar uma radiografia dos aparelhos de Estado vinculados à gestão da mobilidade no município.

Para tal atividade, foram feitas entrevistas presenciais com membros do governo municipal de Cachoeiro de Itapemirim, de modo a levantar os seguintes dados:

- instituições responsáveis pela gestão pública da mobilidade no município:
 - secretarias e departamentos existentes;
 - organograma contendo a estrutura organizacional desses órgãos;
 - recursos materiais e humanos empregados na gestão da mobilidade.
- procedimentos, responsabilidades e instrumentos existentes vinculados a cada instituição envolvida na mobilidade:
 - aplicação de multas de trânsito;
 - concessão / permissão para transporte de passageiros;
 - planejamento da política de transportes e trânsito do município;
 - fiscalização dos serviços de transporte concedidos / permissionados;
 - existência ou iniciativas de consórcios municipais (ou outro instrumento de articulação interfederativa) para políticas de transporte.
- caracterização política de prefeituras:
 - nomes e partidos dos quatro últimos Prefeitos eleitos no município.

Os aspectos acima constituíram fichas de pesquisa submetidas aos funcionários dos órgãos públicos, cujo modelo pode ser encontrado no Anexo A. As entrevistas também incluíram perguntas acerca dos estudos, planos e projetos (existentes ou em desenvolvimento) relacionados à mobilidade urbana em Cachoeiro de Itapemirim. Resumidamente, a pesquisa sobre essas iniciativas existentes incluiu os seguintes temas de caracterização:

- programas, estudos, planos e projetos, existentes ou em desenvolvimento, no município, relacionados à gestão ou promoção de infraestrutura voltada à mobilidade urbana.
 - estudos para implantação de ciclovias;
 - estudos de trânsito;
 - projetos e diretrizes para o sistema viário, inclusive rodovias;
 - projetos de sinalização;
 - estudos e projetos para o transporte coletivo e de cargas;
 - planos habitacionais;
 - programas de saneamento ambiental e de drenagem.

Nas entrevistas foram ainda identificados e caracterizados os grupos de interesse e da sociedade civil diretamente envolvidos com a mobilidade urbana no município:

- entidades representativas de grupos de usuários e movimentos sociais com foco na mobilidade urbana;
- agentes privados envolvidos na prestação de serviços de mobilidade (operadores de ônibus, concessionários de terminais, concessionários de rodovias);
- conselhos municipais de transporte e trânsito:
 - conselhos municipais existentes;
 - lista de membros e tempo de participação;
 - atividades realizadas (reuniões, atas, resoluções).

Quanto à inserção regional, as informações socioeconômicas acerca da influência regional do município, levantadas na atividade específica desse tema, foram analisadas à luz das possibilidades de existência de instâncias de planejamento e fóruns de discussão e negociação que promovam a articulação interfederativa, ou seja, como diferentes entes federativos (municipais e estadual) relacionam-se tendo em vista aspectos de economia regional.

Nas entrevistas com funcionários para o levantamento das informações acima descritas, foi feita também pesquisa acerca de programas e fontes de recursos existentes (nas esferas municipais, estadual, federal e de agências bilaterais de fomento) que direcionam recursos para projetos, obras e implantação de infraestrutura de mobilidade urbana, com caracterização e histórico dos investimentos realizados.

As informações obtidas pelas entrevistas com os funcionários municipais foram confirmadas e/ou complementadas por meio do acesso aos instrumentos de difusão de informação e transparência dessas instituições (quando disponíveis), quais sejam: *website*, legislação (online ou impressa), portal de transparência, biblioteca ou arquivo público.

3. Serviços públicos de Mobilidade Urbana em Cachoeiro de Itapemirim

Quatro empresas privadas operam o sistema municipal de transporte coletivo por ônibus em Cachoeiro de Itapemirim, em 65 linhas.

Tabela 2 – Operadores de Transporte Coletivo Municipal por ônibus em Cachoeiro de Itapemirim

Empresa	Serviço	Linhas em operação	Instrumento de delegação
Flecha Branca	Urbano e Distrital	54	Contrato 027/2000 (Concessão)
Santa Luzia	Distrital	2	Decreto 2009 de 12/12/1973
Viação Real Ita	Distrital	3	Decreto 1881 de 19/02/1974
Viação Costa Sul	Distrital	6	Termo de Transferência Amigável 5228/98

Fonte: Elaboração própria.

A empresa Flecha Branca (Consórcio Cachoeiro Integrado) é a principal operadora do município, responsável pelas linhas urbanas, e é a única concessionária de fato, ou seja, somente ela possui contrato de concessão junto ao município, válido por 15 anos (2000-2015). Os serviços distritais, delegados às outras três empresas por meio de decretos de permissão que já estão vencidos, estão em situação irregular. Isso ocorre pois as linhas distritais não foram incluídas na concessão do sistema urbano, e a atual administração não vê viabilidade para um novo edital somente para essas linhas.

O município conta com pagamento de passagem por bilhete eletrônico no sistema de transporte coletivo por ônibus, com o chamado 'Cartão Melhor'. A implantação do sistema de bilhetagem eletrônica foi feita no município por meio do Decreto 18.528, de 18/07/2008, franqueando às empresas concessionárias a opção de organizarem-se em consórcio para gerir a operação do sistema. O Decreto já previa a possibilidade de integração tarifária temporal por meio do uso do bilhete eletrônico, viabilizando as alterações recentes promovidas na operação do sistema municipal, descritas adiante.

Entretanto, a implantação foi feita somente pela empresa Flecha Branca, com validadores em seus ônibus e criação de uma central de controle própria, de modo que é a empresa quem gerencia o sistema internamente e informa mensalmente à Prefeitura (especificamente a AGERSA, descrita adiante) sobre os dados mensais de arrecadação e do número de passageiros transportados. Para o órgão gestor do sistema, cabe supervisionar e fiscalizar a operação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, mas não há

recursos humanos e tecnológicos para que exista uma rotina de fiscalização além da verificação regular dos relatórios.

O sistema de transporte coletivo atualmente é baseado em linhas predominantemente diametrais, e está nos planos da Prefeitura inserir linhas radiais em um processo de reestruturação operacional em andamento. Foram iniciadas, no começo do mês de agosto de 2013, as primeiras iniciativas de integração tarifária entre linhas urbanas, na área central do município, com vistas a reduzir os custos dos usuários que precisam cruzar a cidade.

Não há serviços irregulares por vans ou peruas.

4. Gestão pública da mobilidade urbana

Entre os desafios enfrentados pelo Município nos temas de transporte urbano está a incipiente atividade de planejamento da mobilidade urbana na Prefeitura de Cachoeiro de Itapemirim. Não há uma instituição no Poder Executivo (secretaria, departamento, gerência) totalmente dedicado ao tema, tampouco há realização regular de pesquisas para definição de demanda ou verificação de satisfação de usuário. Houve pesquisa conduzida pela COPPETEC - Fundação Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) para orientar intervenções no sistema viário da área central em 2008, mas cujas indicações não tiveram prosseguimento.

Existe no município um certo compartilhamento de atribuições relativas à mobilidade (planejamento, implementação, gestão) entre distintas instâncias municipais, com um tipo de gestão integrada da mobilidade potencialmente inovador, mas cuja coordenação demandará fortalecimento. As instituições envolvidas em temas de mobilidade no município são:

4.1 Secretaria Municipal de Serviços Urbanos (Semsur) / Departamento de Transporte

A Semsur faz cumprir as leis que regulamentam o transporte municipal, e era responsável pela fiscalização e vistoria do transporte público (ônibus, táxi, transporte escolar, de funcionários de empresas, de turistas e fretamentos) até a transferência dessas atribuições à AGERSA, conforme detalhado adiante.

4.2 Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (Semdurb)

A Semdurb é responsável pelo planejamento urbano municipal (revisão e cumprimento do Plano Diretor Municipal), organização viária e de trânsito da cidade, assim como aprovação de loteamentos e empreendimentos. Nesse sentido, conta com instrumento

específico para a análise de projetos de grande impacto urbano potencial, inclusive Polos Geradores de Tráfego: a Lei nº 6.649, de 14 de junho de 2012, que dispõe sobre a obrigatoriedade da apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV para concessão de licenças, autorizações e alvarás aos empreendimentos de impacto, públicos ou privados, de modo a indicar medidas de mitigação para posterior aprovação. O EIV é exigido, por exemplo, para comércios e serviços com área construída acima de 1.000,00m², conjuntos residenciais com mais de 32 unidades, edifício garagem com número de vagas acima de 100, entre outros usos como indústrias e equipamentos públicos.

4.3 Conselho Gestor Permanente Pró-Acessibilidade (COGEPPA)

Criado pelo Decreto 20.008, de 13 de julho de 2009, o COGEPPA tem o objetivo de elaborar normas, fiscalizar e controlar a situação da acessibilidade para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida a edificações, vias públicas, espaços públicos, transportes, mobiliários e equipamentos urbanos públicos, privados e de usos coletivo. A Comissão, composta por representantes de todas as secretarias municipais e da Procuradoria do Município, pode indicar situações de descumprimento às normas legais e acionar as unidades competentes.

4.4 Secretaria Municipal de Defesa Social (Semdef)

Além da função de garantir a segurança pública, a Semdef é responsável por formular, coordenar e gerenciar ações de trânsito em Cachoeiro de Itapemirim, que já municipalizou tais políticas: planejamento, projeto e regulamentação do uso das vias que compõem a malha viária do município, além de monitoramento e organização de tráfego, sinalização, fiscalização e atuação de trânsito, inclusive análise e gestão dos recursos de notificações de infração.

4.4.1 Guarda Municipal

Vinculada à Semdef, atua no policiamento preventivo, patrulhamento comunitário e ordenamento do trânsito local.

4.5 Agência Municipal de Regulação dos Serviços Públicos Delegados de Cachoeiro de Itapemirim (Agersa) / Diretoria de Transportes e Serviços Delegados / Departamento de Fiscalização de Transportes:

A Agersa exerce a regulação, o controle e a fiscalização dos serviços delegados, autorizados e concedidos do município. Órgão da administração indireta do Município de Cachoeiro de Itapemirim, instituído em forma de autarquia pela Lei nº 4.798/1999 para cuidar dos serviços de saneamento delegados em 1998 pelo município à Concessionária Citágua, a Autarquia adquiriu pela Lei nº 5.807/2005 a responsabilidade

geral sobre serviços municipais delegados. Pela Lei nº 6.537/2011, tais serviços foram especificados em: propaganda e publicidade em espaço público, lixo e resíduos sólidos, iluminação pública e transporte coletivo. Por ser uma autarquia, a AGERSA tem como recurso o recolhimento de taxa sobre o serviço regulado, a Taxa de Regulação de Saneamento, e há Projeto de Lei para criação de uma taxa de regulação do serviço de transporte, a ser pago mensalmente pelas operadoras para financiar tal atividade na Agência.

Com a Lei nº 6.537/2011, a AGERSA passou a ser responsável pela fiscalização do serviço de transporte público municipal e pelas vistorias dos veículos que operam o sistema, de modo a exigir o cumprimento das leis que regulamentam o serviço municipal. Tal atribuição, anteriormente desempenhada pela Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SEMSUR, passou à AGERSA por meio do convênio nº 14/2013, firmado entre a agência e o Município de Cachoeiro de Itapemirim. A SEMSUR cedeu o corpo técnico especializado do município para o desempenho da função regulatória do serviço de transporte por parte da AGERSA, de modo que a atividade sistemática de fiscalização do cumprimento de horários, itinerários, segurança dos veículos, condições veiculares, quantidade de passageiros transportados, apuração de denúncias etc. continuou a ser desempenhado pelos Auditores Fiscais de Transportes do Município, agora na AGERSA.

4.6 Gabinete do prefeito

Ao gabinete do prefeito cabem as atividades de definição de tarifas e reajuste tarifário. A tarifa do transporte urbano hoje é de R\$2,25, quando paga em dinheiro, e R\$1,95 para compras antecipadas pelo bilhete eletrônico (desconto de 15,38%), de acordo com o Decreto 23.514 de 10 de janeiro de 2013, vigente desde 21 de janeiro de 2013. Para o transporte distrital, a tarifa é de R\$2,25. A definição da tarifa segue Planilha de Cálculo de Tarifas desenvolvida por estudo contratado pela AGERSA junto ao COOPE/UFRJ (Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia) em agosto de 2010. Não há frequência previamente definida para o reajuste tarifário.

O atual prefeito de Cachoeiro de Itapemirim, Carlos Roberto Casteglione Dias (PT) está em seu segundo mandato na cidade.

Tabela 3 - Prefeitos eleitos em Cachoeiro de Itapemirim desde 2001

Mandato	Prefeito eleito
2013-2016	CARLOS ROBERTO CASTEGLIONE DIAS (PT)
2009-2012	CARLOS ROBERTO CASTEGLIONE DIAS (PT)
2005-2008	ROBERTO VALADÃO ALMOKDICE (PMDB)
2001-2004	THEODORICO DE ASSIS FERRAÇO (PTB)

Fonte: Tribunal Superior Eleitoral.

4.7 Secretaria Municipal de Gestão Estratégica (Semges):

A Semges é responsável por coordenar o planejamento, a estratégia e a execução integrada das políticas, programas e ações da administração municipal, promove a identificação de fontes e as atividades para a captação de recursos para investimento e financiamento de programas e projetos municipais, articulando parcerias e acompanhando a sua execução, assim como a organização de relatórios de evolução e desenvolvimento para prestação de contas junto às fontes.

4.8 Empresa de Processamento de Dados do Município de Cachoeiro de Itapemirim (DATACI):

Criada pela Lei Municipal nº 2.710, de 17 de agosto de 1987, sob a forma de empresa pública de direito privado, a DATACI é uma companhia do governo municipal da cidade de Cachoeiro de Itapemirim encarregada de prestar serviços de tecnologia da informação e comunicação a todos os órgãos e entidades que integram a Administração Pública Municipal, e está desenvolvendo sistema de gestão de frota, devendo ficar pronto até o fim de 2013, que servirá para acompanhar as mais de 2000 partidas de ônibus diárias da concessionária de transporte coletivo, automatizando a fiscalização.

Vale destacar, finalmente, que existe em Cachoeiro de Itapemirim a Secretaria Municipal de Gestão de Transportes (Semtra), mas que nada tem a ver com o tema da mobilidade urbana. A Semtra é responsável pelo planejamento e organização das atividades relacionadas à gestão de transportes necessários ao funcionamento da estrutura da Prefeitura, como manutenção de veículos pesados, máquinas agrícolas, veículos do patrimônio e insumos.

Na entrevista conduzida com os representantes da Prefeitura, mencionou-se a existência de uma Comissão de Ações Integradas de Segurança e Trânsito, da Câmara Municipal, como fórum de discussões no Poder Legislativo acerca dos temas de mobilidade em Cachoeiro. Entretanto, não foram encontradas maiores detalhes sobre as atividades dessa comissão.

5. Estrutura institucional da sociedade civil e da democracia participativa

5.1 Sociedade civil organizada

A Sociedade Civil está organizada na cidade por meio de diversas associações de moradores, como as dos bairros Coramara (AMACORAMARA), Aracuí (AMA), Córrego dos Monos, Parque das Laranjeiras, Cachoeira Alta, Pedra Lisa, Bairro Amarelo

(AMOBAN) Burarama, Nossa Senhora Aparecida, Vargem Alegre, Independência, Itaoca, Jardim América, Boa Vista, Vila Rica, Conjunto Residencial Ruy Pinto Bandeira, Alto Moledo, Monte Líbano, Village da Luz, Recanto Alto e Baixo, União, Ilha da Luz, Marbrasa, Gironda (AMG), Santo Antonio do Cantagalo e Monteverde. Tais associações são congregadas na Federação das Associações de Moradores e Movimentos Populares de Cachoeiro de Itapemirim (FAMMOPOCI), existente desde 1989, que indica representantes para diversos conselhos municipais. As ações dessas associações têm usualmente foco nas questões de acesso a serviços de saúde, educação, saneamento básico e assistência social, com eventuais demandas por transporte coletivo.

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

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

5.2 Democracia participativa

Representantes da população e do poder público são membros em diversos Conselhos Municipais:

Tabela 4 – Principais conselhos municipais levantados

Conselho	Ano de criação
Conselho Municipal de Direitos da Criança e do Adolescente	2001
Conselho Municipal de Alimentação Escolar	1995
Conselho Municipal de Educação	1994
Conselho Municipal de Saúde	1991
Conselho Tutelar	1994
Conselho Municipal de Igualdade Racial	2007
Conselho Municipal de Direitos do Idoso	2006
Conselho Municipal de Direitos da Pessoa com Deficiência	2007
Conselho Municipal de Políticas para Mulheres	2001
Conselho Municipal de Assistência Social	1993
Conselho do Plano Diretor Municipal	2006
Conselho Municipal de Transportes e Tarifas	2003
Conselho Municipal de Trânsito	2009

Fonte: IBGE, Pesquisa de Informações Básicas Municipais – 2011; Prefeitura de Cachoeiro de Itapemirim.

Desses, destacam-se para o desenvolvimento da política municipal de mobilidade:

5.2.1 Conselho do Plano Diretor Municipal do Município:

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

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

- 1 representante da Associação dos Contabilistas do Sul do Espírito Santo – ASCOSUL;
- 1 representante da Associação dos Consumidores de Energia Elétrica – ACEEL;
- 1 representante da Centro Tecnológico do Mármore e Granito – CETEMAG.

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

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

5.2.2 Conselho Municipal de Transportes e Tarifas

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

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

O Conselho, originalmente vinculado à então existente Secretaria de Transportes, é hoje presidido pelo Secretário Municipal de Serviços Urbanos como órgão de aconselhamento do prefeito municipal na definição das tarifas públicas para os serviços concedidos.

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

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

Compete ao Conselho Municipal de Transporte e Tarifas:

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

5.2.3 Conselho Municipal de Trânsito

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

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

São atribuições do CMTRAN:

- controlar, acompanhar e avaliar a política municipal de trânsito, conforme as diretrizes estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro CTB;
- colaborar na elaboração do Plano Diretor de Trânsito e Circulação do Município, propondo normas e diretrizes de planejamento, implantação e operação do sistema viário, dos sistemas de transporte público, individual e coletivo, da circulação de pessoas e distribuições de bens e de pessoas, nos termos da Lei Orgânica do Município;
- fiscalizar e acompanhar a implantação do Plano Diretor de Trânsito e Circulação do Município;
- emitir pareceres sobre as políticas de transportes e circulação no Município;
- acompanhar a gestão dos serviços de transporte público municipais, auxiliando na avaliação de desempenho dos operadores do sistema bem como dos respectivos contratos de permissão para execução e exploração dos serviços, conforme determinações da legislação e regulamentação vigente;
- acompanhar e fiscalizar regularmente a prestação dos serviços de transporte público coletivo e individual (táxi), em todas as suas modalidades;
- convocar representantes e técnicos de órgãos ligados ao sistema viário ou qualquer órgão da Administração Municipal, quando julgar necessário, para

- discutir questões relativas ao transporte, à circulação e ao planejamento urbano, democratizando as decisões e as informações sobre as políticas públicas;
- constituir grupos técnicos ou comissões especiais, temporárias ou permanentes, quando julgar necessário para o pleno desempenho de suas funções;
 - elaborar o regimento interno do conselho, estabelecendo as normas para o seu funcionamento e de suas Comissões;
 - participar das discussões sobre as políticas tarifárias dos serviços de transporte público municipais;
 - convocar uma Conferência Municipal de Trânsito a cada dois anos;
 - emitir e publicar Resoluções sobre assuntos de sua competência;
 - gerir e fiscalizar a aplicação do Fundo Municipal de Trânsito.

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

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

6. Programas e fontes de recursos

No levantamento realizado, não foram encontrados programas específicos para novas fontes de recursos. Entretanto, o Município conta com Fundo Municipal do Trânsito, com o objetivo de promover desenvolvimento das ações de controle, operação, fiscalização e planejamento do trânsito e sistema viário. O Fundo foi criado pela Lei nº 4492/1998 e alterado pela Lei nº 5.549/2004, e instituído novamente pela 6.261 de 2009, com as fontes de receitas e destinações descritas no item anterior. A Junta Administrativa de Recurso de Infração (JARI) foi criada pela Lei nº 4664/1998 (em atendimento à Lei Federal nº 9503/97), alterada pela Lei nº 5960/2007, com membros de mandato de 2 anos. O montante de valores previsto para o ano de 2013 é R\$ 487.300,00.

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

As prefeituras capixabas podem solicitar financiamentos do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo S/A (Bandes) para modernizar a gestão e ampliar os serviços prestados à população. O crédito à administração pública inclui recursos para tecnologia

da informação, capacitação de recursos humanos e desenvolvimento de competências, contratação de serviços técnicos especializados e implantação de projetos estratégicos para a gestão do município.

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

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

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

7. Planos e projetos existentes ou em desenvolvimento

7.1 Plano Diretor Municipal: Lei nº 5.890, de 31 de outubro de 2006

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

7.1.1 Macrozoneamento e zoneamento

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

De acordo com os tipos de zona definidos no Plano há definição dos seguintes parâmetros urbanísticos:

- CA - coeficiente de aproveitamento máximo (não há básico),
- TO - taxa de ocupação máxima;
- TP - taxa de permeabilidade mínima;
- Gabarito;
- Afastamentos mínimos frontal, lateral e de fundos.

Apesar de não conceituar as zonas urbanas, o Plano lista os tipos de zoneamento e caracteriza, para cada zona, os tamanhos mínimos de lote, usos permitidos, e possibilidade de existência de mais de uma unidade residencial no lote. No art. 218 define todos os coeficientes e parâmetros de uso e ocupação do solo, e no Anexo XI discrimina os valores adotados para cada zona, de acordo com o uso a ser implementado.

7.1.2 Zonas Especiais de Interesse Social

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

7.1.3 Perímetro urbano e parcelamento do solo

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

O plano incluiu regras para o parcelamento do solo urbano, inclusive com regras específicas para parcelamento de interesse social.

7.1.4 Instrumentos previstos de política fundiária

O Plano Diretor Municipal de Cachoeiro de Itapemirim define os seguintes instrumentos urbanísticos:

- Zonas Especiais de Interesse Social – Zeis
- Concessão do Direito Real de Uso
- Concessão de Uso Especial para Fins de Moradia
- Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsória
- IPTU Progressivo no Tempo
- desapropriação com Pagamento em Títulos da Dívida Pública
- Direito de Superfície
- Direito de Preempção
- Outorga Onerosa do Direito de Construir e Alteração de Uso
- Operações Urbanas Consorciadas
- Transferência do Direito de Construir
- Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV): Remete-se à elaboração de lei específica para definição da forma de apresentação, processo de tramitação, prazos para validade e elaboração do EIV.
- Consórcio Imobiliário

7.1.5 Integração das políticas urbanas

Entre as definições, diretrizes e políticas que expressam a abordagem integrada do Plano Diretor, destaca-se o Art. 5º, onde se explicita que um dos objetivos do Sistema de Planejamento e Gestão (criado pelo Plano) é promover a integração entre os diversos programas setoriais (Art. 4º). No art. 28, determina-se que os planos integrantes do processo de gestão democrática da cidade deverão ser compatíveis entre si e seguir as políticas de desenvolvimento urbano e rural contidas no PDM, bem como considerar os planos intermunicipais de cuja elaboração a prefeitura tenha participado. Vale destacar que as competências do Conselho do Plano Diretor Municipal incluem o zelo pela integração das políticas setoriais (Art. 38).

Quanto aos programas e instrumentos visando à integração das políticas urbanas, no art. 27, é prevista a possibilidade de firmar convênios ou consórcios com o objetivo de promover entendimentos com municípios vizinhos para a formulação de políticas, diretrizes e ações comuns que abranjam a totalidade ou parte do território municipal, destinadas à superação de problemas setoriais ou regionais comuns.

Há diretrizes estabelecidas para a política habitacional e para políticas de saneamento ambiental, ainda que sem um diagnóstico da situação para ambas.

Também não há diagnóstico da situação na área de meio ambiente, mas as análises técnicas e comunitárias realizadas na elaboração do PD apontaram os principais problemas e prioridades dentro deste tema, o que permitiu definição de diretrizes, objetivos e metas dessa política. Há instrumentos específicos para a sustentabilidade ambiental, como delimitações de áreas de restrição ambiental, áreas de utilização e conservação dos recursos naturais, e áreas de preservação permanente. Não foram

definida, no entanto, áreas a serem revitalizadas, áreas a serem recuperadas ambientalmente, unidades de conservação, zonas de transição entre as áreas a serem preservadas, conservadas e ocupadas, assim como áreas de recuperação e proteção da Fauna e Flora, nem áreas de recuperação e proteção de recursos hídricos. Também não é evidenciada a Compatibilização do planejamento territorial com o diagnóstico ambiental.

7.1.6 Política de mobilidade no PDM

Diretrizes

O Plano apresenta diretrizes na área de mobilidade e transporte, inclusão social, tarifas, ainda que sem existência de diagnóstico da situação. Todavia, as análises técnicas e comunitárias realizadas na elaboração do PD apontaram os principais problemas e prioridades dentro deste tema.

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

O Parágrafo único do Art. 156 estabelece que: “caberá ao Poder Executivo Municipal, através da Secretaria Municipal competente, apresentar os projetos relacionados abaixo para que possam ser aprovados e após, incluídos no PDM (Plano Diretor Municipal), no prazo de 24 meses, a contar da data da aprovação desta Lei:

- projeto de fluxo de veículos na área central da cidade;
- projeto contemplando uma forma alternativa do transporte coletivo para o Município;
- projeto de ciclovia abrangendo todo o Município.”

Vale destacar que o Plano trata da hierarquização do sistema viário e melhoria do sistema viário, e no Capítulo X - DO SISTEMA VIÁRIO, define vários objetivos concretos a serem atingidos mediante intervenções urbanísticas claramente identificadas em diversas partes do sistema fixo de locomoção urbana, para os quais define metas concretas.

Instrumentos para ampliação da mobilidade urbana

Quanto aos instrumentos específicos para ampliação da mobilidade, políticas de promoção de bicicletas e não poluentes, destaca-se o Art 156 da Lei, que menciona a obrigatoriedade de um projeto de ciclovias para toda a cidade, como um dos elementos do detalhamento do Plano, e fixa prazo de dois anos para sua apresentação. O mesmo artigo também estabelece a obrigatoriedade de realização de um projeto contemplando o problema específico dos fluxos de veículos na área central da cidade e um projeto “contemplando uma forma alternativa do transporte coletivo para o Município”; ainda que não detalhe maiores providências sobre esses assuntos. Também não há previsão

de utilização de instrumentos do Estatuto da Cidade para a política de mobilidade em perímetros definidos.

Quanto ao estabelecimento de plano municipal de mobilidade ou de plano viário da cidade, o Art. 155 define que os planos, programas, normas e projetos referentes ao sistema viário - circulação de veículos e de pedestres, observarão as seguintes diretrizes:

- a consideração do uso e da ocupação do solo estabelecidos para a região;
- a promoção da segurança, do conforto da população e da defesa do meio ambiente;
- o estabelecimento de critérios de hierarquização da rede viária básica, priorizando sua utilização pelo transporte público de passageiros;
- a criação de um sistema de comunicação visual, através de sinalização gráfica e semafórica, de forma a atender às necessidades do sistema viário, levando em consideração também o interesse turístico;
- a consideração da necessidade de se equilibrar a demanda de fluxo populacional;
- a previsão de alterações de vias de um PA – Projeto de Alinhamento, utilizando os recursos necessários para tal fim.

O parágrafo único do Art. 156 estabelece ainda que “cabará ao Poder Executivo Municipal, através da Secretaria Municipal competente, apresentar os projetos relacionados abaixo para que possam ser aprovados e após, incluídos no PDM (Plano Diretor Municipal), no prazo de 24 meses, a contar da data da aprovação da Lei:

- Projeto de fluxo de veículos na área central da cidade;
- Projeto contemplando uma forma alternativa do transporte coletivo para o Município;
- Projeto de ciclovia abrangendo todo o município.”

Vale destacar que não há no PDM a definição de uma política de extensão da rede de transporte público na expansão urbana.

O Art. 158 coloca que cabará ao Poder Executivo Municipal, através da secretaria municipal competente, apresentar estudos relativos à proposta de possíveis alterações das classificações das vias ao CPDM - Conselho do Plano Diretor Municipal, para modificações e ou adequação do Plano Diretor Municipal

Não há no PDM a instituição de fundo para a política de mobilidade, tampouco definição de fontes, destinação obrigatória de receitas, orçamentos, prioridades ou previsões de investimentos. Por outro lado, está previsto na lei a instituição de um fundo municipal de desenvolvimento ou Fundo do Plano Diretor Municipal com a finalidade de “apoiar ou realizar investimentos destinados a concretizar os objetivos, diretrizes, programas e projetos urbanísticos e ambientais integrantes ou decorrentes desta lei, em obediência às prioridades nela estabelecidas” (Art. 20), e o Art 22 define que os recursos do Fundo do Plano Diretor Municipal deverão ser aplicados na consecução das finalidades previstas neste Plano Diretor Municipal.

O Fundo do Plano Diretor Municipal de Cachoeiro de Itapemirim – FUNPLADIM, instuído pela Lei 6.060/2007, que também criou seu Conselho Gestor, é vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento e Orçamento e visa financiar o desenvolvimento urbano do município. Os recursos financeiros do FUNPLADIM serão destinados à aplicação, prioritariamente, em:

- planejamento e execução de programas e projetos habitacionais de interesse social localizados no perímetro do município;
- regularização fundiária;
- implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- preservação, proteção e recuperação de área de interesse social;
- criação e manutenção de uma base de dados que possibilite a geração de informações e indicadores para o monitoramento, planejamento e gestão municipal;
- ordenamento e direcionamento do desenvolvimento urbano e rural;
- elaboração e implementação de projetos urbanísticos;
- criação de espaço público de lazer e área verde;
- execução de medidas mitigadoras definidas nos Estudos de Impacto de Vizinhança - EIV.

Constituem recursos do FUNPLADIM, além de outras receitas que, no futuro, lhe forem destinadas por Lei, ou ato administrativo:

- recursos próprios do Município;
- contribuições, doações e transferências de pessoas jurídicas de direito público, privado ou de pessoas físicas;
- produtos de operações de crédito celebradas com Organizações Nacionais e Internacionais;
- rendas de aplicações financeiras de seus próprios recursos;
- receitas decorrentes da cobrança de multas por infração às legislações urbanísticas;
- receita proveniente da outorga onerosa de potencial construtivo e dos demais instrumentos de planejamento previstos no Plano Diretor Municipal;
- recursos auferidos para a realização de Medidas Compensatórias na área urbanística;
- recursos provenientes da venda de informações digitais ou analógicas e taxas de serviços relativos a materiais gráficos;
- recursos auferidos para execução de medidas mitigadoras e/ou compensatórias determinadas pelos Estudos de Impacto de Vizinhança;
- transferências intergovernamentais;
- receitas oriundas de programas de regularização fundiária custeadas pelo Fundo;
- contribuição de melhoria decorrente de obras públicas realizadas com base no Plano Diretor;
- recursos auferidos de acordos, contratos, consórcios e convênios;

- receitas provenientes da utilização de bens públicos, tais como: edificações solo, subsolo e espaço aéreo não afetados por programas habitacionais de interesse social;
- receitas provenientes de concessão urbanística;
- recursos auferidos pela concessão da transferência do direito de construir;
- receitas oriundas de Operação Urbana Consorciada;
- outras receitas eventuais.

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

7.1.7 Gestão e participação democrática

O PDM prevê a existência do Conselho do Plano Diretor Municipal (CPDM), e compete a ele solicitar ao Poder Executivo a convocação de audiências públicas para discussões sobre os rumos da política urbana (Art. 38). O Plano institui obrigação de realização de consultas públicas durante o processo de regularização fundiária, para esclarecimentos e discussão sobre quais instrumentos de regularização são adequados para alcançar os fins desejados (art.17), e antes da decisão sobre projeto submetido ao Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), em casos extraordinários, quando o empreendimento tiver efeitos potencialmente negativos sobre o entorno (art. 39 e 377).

Há também previsão de participação na formulação, execução e acompanhamento dos planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano por meio de diversos conselhos municipais:

- Conselho Gestor do Fundo do Plano Diretor Municipal (art. 20 a 22).
- Conselho do Plano Diretor Municipal (art. 37 e 38).
- Conselho Municipal de Desenvolvimento Econômico e Ciência e Tecnologia (art. 44).
- Conselho Municipal de Assistência Social (art. 73).
- Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente (art. 73).
- Conselho Municipal de Segurança (art. 83).
- Conselho Municipal de Meio Ambiente (art. 90).
- Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (art. 123).
- Conselho Municipal de Cultura (art. 145).

Entretanto, o PDM não menciona conexões ou mecanismos de articulação entre esses diversos conselhos, e também não detalha a composição dos diversos conselhos a que faz referência, restringindo-se a definir de forma genérica a composição unicamente do Conselho Municipal do Plano Diretor na forma que institui o Art 37: 14 representantes titulares e 14 representantes suplentes do Poder Público, indicados diretamente pelo Chefe do Poder Executivo, e 14 representantes titulares e 14 representantes suplentes da sociedade civil, eleitos em Conferência Municipal de Desenvolvimento, vedada a

participação de servidores públicos municipais. Nem o Plano Diretor (Lei 5890/2006 e Lei 5914/2006) nem a Lei nº.6045/2007 (que dispõe sobre o CMPD), definem os segmentos da sociedade com direito a assento no CMPD, sendo que somente o Decreto nº 17.654 detalha tal composição.

Vale destacar que há definição de outras instâncias de participação, sendo prevista a convocação de plebiscitos e referendos como formas de participação direta da população na Política Urbana e Rural do Município (art. 35), a serem realizados com base na legislação federal pertinente e nos termos da Lei Orgânica Municipal (art. 42).

O Plano institui o Sistema Municipal de Planejamento e Gestão (Capítulo I do Título I da Lei do PDM, Art. 29), como forma de articulação das ações dos diferentes órgãos municipais, mas não detalha diretamente os aspectos de funcionamento dos órgãos e estruturas do sistema de gestão da política urbana e rural municipal. O Art. 23 coloca apenas que serão considerados, para fins de concretização dos objetivos e ações previstas no PDM, os órgãos integrantes da estrutura organizacional básica da PMCI.

O Art. 31 define, ainda, que o sistema a que se refere o artigo 29, que institui o Sistema Municipal de Planejamento, deve atender aos princípios da simplificação, economicidade, eficácia, clareza, precisão e segurança, evitando-se a duplicação de meios e instrumentos para fins idênticos, observando-se o seguinte:

- adoção de divisão administrativa em distritos ou aquela que a suceder, em caso de modificação, como unidade territorial básica;
- unicidade de cadastro, multi-utilitário, que reunirá informações de natureza imobiliária, tributária, judicial, patrimonial, ambiental e outras de interesse para a gestão municipal, inclusive sobre planos, programas e projetos;
- oferta de indicadores de qualidade dos serviços públicos, da infraestrutura instalada e dos demais temas pertinentes a serem anualmente aferidos, publicados no Diário Oficial do Município e divulgados por outros meios a toda a população, em especial aos Conselhos Setoriais, às entidades representativas de participação popular e às instâncias de participação e representação regional.

Monitoramento das ações no território municipal com participação da sociedade

O Plano prevê a institucionalização de Sistema de Informação Municipal que, se for corretamente gerido e mantido atualizado, poderá configurar instrumento importante para monitorar o desempenho das políticas públicas municipais. O Art. 29 dispõe que o Poder Executivo Municipal manterá atualizado, permanentemente, o sistema municipal de informações sociais, culturais, econômicas, financeiras, patrimoniais, administrativas, físico-territoriais, inclusive cartográficas e geológicas, ambientais, imobiliárias e outras de relevante interesse para o município, progressivamente georreferenciadas em meio digital.

Quanto à participação da sociedade no processo, o Art. 38 coloca que compete ao Conselho do Plano Diretor Municipal, entre outras atribuições, “acompanhar e monitorar a implementação dos instrumentos urbanísticos”.

7.1.8 Revisão

O PDM de Cachoeiro de Itapemirim já está em processo de revisão, e a Prefeitura destaca os seguintes temas de análise em curso:

- revisão da hierarquização das vias;
- revisão dos mapas;
- plano de criação de vias alternativas.

7.2 Outros planos e programas

O município conta com outros planos, em implantação ou em desenvolvimento, para qualificação da mobilidade urbana municipal. Entre eles, destacam-se:

7.2.1 Sistema viário

- implantação de novos abrigos padrão de ônibus com alteração de localização de alguns pontos;
- revisão do sistema viário em trechos críticos:
 - esquina da rua Delvo Perim com Rua Bernardo Horta (Supermercado Casagrande);
 - início da Linha Vermelha (próximo à entrada do bairro Gilson Carone);
 - intervenção no trevo próximo ao BNH e concessionária KIA;
 - projeto de Trevo em frente a CEASA.
- projeto da “Rodovia do Caramba”, em análise para execução pelo DER-ES.

7.2.2 Acessibilidade

- efetiva implantação da Calçada Cidadã:
 - Condicionante no Alvará de Construção;
 - Reforma de Calçadas;
 - Obras Públicas;
 - Implantação específica no centro da cidade (em andamento);
- plano de utilização de ciclovias (convênio técnico com o Institute for Housing and Urban Development Studies - Holanda);
- coordenação do COGEPPA – Conselho Gestor Permanente Pró Acessibilidade.

8. Inserção regional

O município tem em sua malha urbana a ligação das vias interestaduais nos sentidos das rodovias federais BR 101, BR 482, BR 393 e BR 262. As Vias de ligação intermunicipais são ES 164 (Vargem Alta), ES 289 (Atilio Vivacqua), ES 488 (Contorno), ES 166 (Castelo) e ES 488 (Frade).

8.1 Regiões de Influência das Cidades

Conforme indicado no Produto 3.5 – Estudos Socioeconômicos, o IBGE vem desenvolvendo estudos para caracterização da rede urbana brasileira e das regiões de influência das cidades desde a década de 1960, identificando os centros polarizadores da rede urbana, bem como a dimensão das áreas de influência dos principais polos urbanos no país e a rede de relações estabelecida, a partir da análise dos fluxos de distribuição de bens e de serviços.

A última atualização desses estudos, realizada em 2007 e divulgada em 2008 (REGIC 2007) estabelece uma classificação hierárquica dos centros urbanos do país, delimitando suas áreas de atuação a regiões de influência, privilegiando-se a função de gestão do território, tanto no âmbito da gestão pública, avaliada a partir da existência de órgãos do Poder Executivo e do Judiciário, como no da gestão empresarial, medida pela presença de diferentes equipamentos e serviços, tais como estabelecimentos de ensino superior, estabelecimentos de saúde, instituições financeiras, e sedes de empresas cujas decisões têm poder de afetar direta ou indiretamente um dado espaço. Os níveis de hierarquia urbana são definidos com base na investigação da intensidade dos fluxos de consumidores em busca de bens e serviços, dividindo o Brasil em regiões funcionais urbanas, as quais são delimitadas pelas regiões de influência das cidades brasileiras.

Dentro dessa definição hierárquica, o Município de Cachoeiro de Itapemirim é caracterizado como Capital Regional de nível C, vinculada diretamente a Vitória, Capital Regional A, a qual, por sua vez, está diretamente ligada à rede da Metrópole Nacional Rio de Janeiro. Integram as capitais regionais centros que, como as metrópoles, também se relacionam com o estrato superior da rede urbana, com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, e área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios. As capitais de nível C, além da diferenciação de porte, têm padrão de localização regionalizado.

De acordo com as definições do IBGE, Cachoeiro de Itapemirim polariza uma rede de treze municípios, classificados como centros locais, e um município classificado como centro de zona, o qual, por sua vez, faz a ligação indireta para um centro local, situação que o coloca em posição de destaque entre as cidades de seu entorno direto.

A **Figura 1** apresenta os municípios que pertencem à rede urbana de Cachoeiro de Itapemirim, e a **Figura 2** ilustra as principais ligações urbanas.

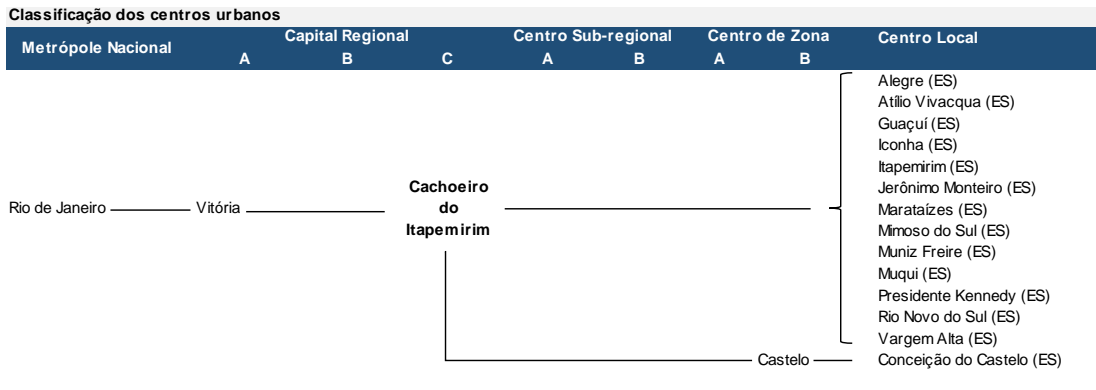


Figura 1 - Rede urbana de Cachoeiro de Itapemirim

Fonte: IBGE – REGIC 2007



Figura 2 - Ligações urbanas de Cachoeiro de Itapemirim

Fonte: IBGE – REGIC 2007

8.2 Consórcios intermunicipais

Do ponto de vista da integração regional, o município faz parte de dois Consórcios Públicos¹ para cooperação federativa e de um comitê de bacia hidrográfica:

8.3 Consórcio Intermunicipal de Saúde do Pólo Sul Capixaba (CIS-Sul)

O Consórcio Intermunicipal de Saúde do Pólo Sul Capixaba (CIS-Sul) é formado pelos municípios de Apiacá, Atílio Vivácqua, Bom Jesus do Norte, Cachoeiro do Itapemirim, Castelo, Jerônimo Monteiro, Mimoso do Sul, Muqui, Presidente Kennedy, Rio Novo do Sul, São José do Calçado e Vargem Alta, que tem os seguintes objetivos:

- planejar, adotar e executar programas e medidas em consonância com as Diretrizes do Sistema Único de Saúde;
- realizar ações conjuntas de promoção, prevenção e recuperação da saúde;
- integrar pessoa jurídica, se assim for deliberado e convir ao bom desempenho do Consórcio.

8.4 Consórcio Turístico Rota Sul

Cachoeiro inclui o Consórcio Turístico Rota Sul, composto pelos municípios de Castelo, Mimoso do Sul, Muqui e Vargem Alta, com o objetivo de desenvolver e promover ações em prol das atividades de turismo na região.

8.5 Comitê da Bacia do Rio Itapemirim

A Bacia do Rio Itapemirim compreende 17 municípios do Estado do Espírito Santo (Alegre, Atílio Vivacqua, Cachoeiro de Itapemirim, Castelo, Conceição do Castelo, Ibatiba, Ibitirama, Irupi, Itapemirim, Luna, Jerônimo Monteiro, Marataízes, Muniz Freire, Muqui, Vargem Alta, Presidente Kennedy e Venda Nova do Imigrante), e o município de Lajinha, em Minas Gerais, perfazendo um total de aproximadamente 500 mil habitantes e uma área de drenagem de aproximadamente 6.014 km². Suas mais distantes e importantes nascentes, encontram-se no Parque Nacional do Caparaó (Espírito Santo) e em Lajinha (Minas Gerais).

O Comitê da Bacia do Rio Itapemirim tem como objetivo promover a mobilização da sociedade, das categorias de usuários, do poder público e das entidades não governamentais, propiciando as condições necessárias à ampla participação dos

¹ Consórcio Público: instrumento de cooperação interfederativa para gestão associada de serviços públicos, transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos, regido pela Lei Federal nº11.107/2005 e regulamentado pelo Decreto 6.017/2007.

diversos setores envolvidos no processo de gestão dos recursos hídricos da referida bacia hidrográfica.

9. Referências

CRUZ, Maria do Carmo. “Consórcios intermunicipais: uma alternativa de integração regional ascendente”. in **Novos Contornos da Gestão Local: conceitos em construção**. Peter Spink, Silvio Caccia Bava & Veronika Paulics (eds). São Paulo: Instituto Polis/ Programa Gestão Pública e Cidadania, 2002.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Agenda governamental e o processo de políticas públicas : o projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana**. Brasília: IPEA, 2008.

HOWLETT, M; RAMESH, M. **Studying public policy: policy cycles and policy subsystems**. Oxford: Oxford University Press, 1995.

IMMERGUT, Ellen M. **The theoretical core of the new institutionalism**. Politics & Society, vol.26, nº1, pp. 5-34, 1998.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de Influência das Cidades - 2007**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/regic.shtm>. Acesso em 13/05/2013

KINGDON, John W. **Agendas, Alternatives and Public Policies**. New York: Harper Collins, 1995, 2nd Edition.

LINDBLOM, Charles Edward. **O processo de decisão política**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1981.

POMPERMAYER, M, ESTEVAM, M. **Condesul/ES – Consórcio Público para o Desenvolvimento Sustentável da Região Sul do Espírito Santo**. Material Apresentado no Encontro Estadual de Consórcios Públicos; Junho de 2012

Leis e Decretos

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade)**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm . Acesso em: 5 ago. 2013.

BRASIL. **Lei Federal nº11.107/2005**. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm . Acesso em: 5 ago. 2013.

BRASIL. **Decreto 6.017/2007**. Regulamenta a Lei no 11.107, de 6 de abril de 2005, que dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6017.htm. Acesso em: 5 ago. 2013.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm . Acesso em: 5 ago. 2013.

CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM (ES). **Lei nº 5.890, de 31 de outubro de 2006.** Institui o Plano Diretor Municipal e o Sistema de Planejamento e Gestão do Município de Cachoeiro de Itapemirim. Disponível em http://www.cachoeiro.es.gov.br/pdm/anexos/LEI%205890-2006_PDM.pdf. Acesso em: 5 ago. 2013.

Anexo A

Modelo de Questionário de Avaliação Institucional

**LEVANTAMENTO DAS CONDIÇÕES INSTITUCIONAIS DAS
LOCALIDADES, RELATIVAS AO SISTEMA DE TRANSPORTE LOCAL**

RESPONSÁVEL PELA INFORMAÇÃO

NOME: | _____ |

TELEFONE COMERCIAL: (____) | _____ | RAMAL: | _____ |

OUTRO FONE PARA CONTATO: (____) | _____ | E-MAIL: | _____ |

ENDEREÇO: | _____ | Nº: | _____ |

MUNICÍPIO: | _____ | ESTADO: | _____ |

ORGÃO/ENTIDADE: | _____ |

HOME PAGE DO ORGÃO/ENTIDADE: | _____ |

CARGO: | _____ |

DADOS DA ENTREVISTA

NOME DO PESQUISADOR: | _____ |

DATA: ____/____/____ HORA INÍCIO: | _____ | HORA TÉRMINO: | _____ |

DATA: ____/____/____ HORA INÍCIO: | _____ | HORA TÉRMINO: | _____ |

CRÍTICA DOS DADOS

VERIFICAÇÃO

CHECAGEM

<p>DATA: ____/____/____</p> <p>SUPERVISOR: _____ </p>	<p>DATA: ____/____/____</p> <p>CHECADOR: _____ </p>
--	--

BLOCO 1	Caracterização dos transportes coletivos sob responsabilidade do município			
<p>1. Existem serviços de transporte coletivo de passageiros em caráter regular exercidos exclusivamente nos limites de seu município?</p> <p>() 1. Sim</p> <p>() 2. Não [Encerrar a entrevista]</p>				
<p>2. Quais as modalidades de transportes coletivos regulares oferecidas por esse sistema? [Resposta múltipla]</p> <p>() 1. Transportes por ônibus [Se não houver item 1 e 2, encerrar questionário]</p> <p>() 2. Transporte por vans, peruas e similares [Se não houver item 1 e 2, encerrar questionário]</p> <p>() 3. Ferroviário</p> <p>() 4. Metroviário</p> <p>() 5. Outros. Quais? [Especificar] _____</p>				
<p>3. Que tipos de empresas – públicas e/ou privadas prestam serviços de transportes coletivos de passageiros, dentro do município – ônibus, vans, peruas etc.? Qual a quantidade de empresas existentes? Qual a quantidade de linhas oferecidas por essas empresas?</p>				
Meio de Transporte	Tipos de empresas	Prestam serviços?	Quantidade de empresas	Quantidade de linhas
() 1. Ônibus	() 1. Privadas	() 1.Sim () 2.Não	____ ____	____ ____
	() 2. Públicas	() 1.Sim () 2.Não	____ ____	____ ____
() 2. Vans, peruas, similares	() 1. Privadas	() 1.Sim () 2.Não	____ ____	____ ____
	() 2. Públicas	() 1.Sim () 2.Não	____ ____	____ ____

BLOCO 2	Gestão do serviço de transporte coletivo de ônibus <u>Planejamento</u>
<p>4. Qual o órgão/entidade pública municipal legalmente responsável por atividades de planejamento do sistema municipal de transportes coletivos de ônibus, tais como estudos de demanda, definições de itinerários, definição de mecanismos de integração dos transportes coletivos, dentre outros aspectos? [Pesquisador: ler as alternativas]</p> <p>() 1. Gabinete do prefeito [Pule para pergunta 7]</p> <p>() 2. Secretaria municipal [Especificar]: _____</p> <p>() 3. Empresa estatal ou autarquia municipal [Especificar]: _____</p> <p>() 4. Outro [Especificar]: _____</p> <p>() 5. Não há órgão público/entidade responsável pelo planejamento do sistema municipal de transportes coletivos [Pule para a pergunta 7]</p>	

5. Desde quando existe esse órgão? ____/____/____

6. Qual o ato normativo – lei/decreto/resolução municipal - que instituiu / organizou este órgão? **[Especificar]:**

|_____|

BLOCO 3

Gestão do serviço de transporte coletivo de ônibus dentro do município

Delegação

7. Qual o órgão/entidade pública municipal legalmente responsável pela delegação da operação do transporte coletivo de ônibus para as empresas prestadoras de tais serviços no âmbito de seu município?

[Pesquisador: ler as alternativas]

() 1. Gabinete do prefeito **[Pule para a pergunta 10]**

() 2. Secretaria municipal **[Especificar]:** |_____|

() 3. Empresa estatal ou autarquia municipal **[Especificar]:** |_____|

() 4. Outro **[Especificar]:** |_____|

() 5. Não há órgão/entidade público responsável pela delegação da operação do transporte coletivo de ônibus

[Pule para a pergunta 10]

8. Desde quando existe esse órgão? ____/____/____

9. Qual o ato normativo – lei/decreto/resolução municipal - que instituiu / organizou este órgão? **[Especificar]**

|_____|

BLOCO 4

Gestão do serviço de transporte coletivo de ônibus dentro do município

Definição de reajustes e revisões tarifárias

10. Qual o órgão/entidade pública municipal responsável por **definir reajustes e revisões tarifárias para o serviço de transportes coletivos de ônibus** no âmbito de seu município? **[Pesquisador: ler as alternativas]**

() 1. Gabinete do prefeito **[Pule para a pergunta 13]**

() 2. Secretaria municipal **[Especificar]:** |_____|

() 3. Empresa estatal ou autarquia municipal **[Especificar]:** |_____|

() 4. Outro **[Especificar]:** |_____|

() 5. Não há órgão/entidade público responsável pela definição de reajustes e revisões tarifárias para o serviço de transportes coletivos de ônibus **[Pule para a pergunta 13]**

11. Desde quando existe esse órgão? ____/____/____

12. Qual o ato normativo – lei/decreto/resolução - que instituiu / organizou este órgão? **[Especificar]**

BLOCO 5	Gestão do serviço de transporte coletivo de ônibus dentro do município <u>Fiscalização da operação</u>
<p>13. Qual o órgão/entidade pública municipal responsável pela fiscalização da operação (p. ex., cumprimento de horários e itinerários) das empresas prestadoras de serviços de transportes coletivos de ônibus no âmbito de seu município? [Pesquisador: ler as alternativas]</p> <p>() 1. Gabinete do prefeito [Pule para a pergunta 16].</p> <p>() 2. Secretaria municipal [Especificar]: _____</p> <p>() 3. Empresa estatal ou autarquia municipal [Especificar]: _____</p> <p>() 4. Outro [Especificar]: _____</p> <p>() 5. Não há órgão/entidade público responsável pela fiscalização da operação das empresas prestadoras de serviços de transportes coletivos de ônibus no âmbito de seu município [Pule para a pergunta 16]</p> <p>14. Desde quando existe esse órgão? ____/____/____</p> <p>15. Qual o ato normativo – lei/decreto/resolução municipal - que instituiu / organizou este órgão? [Especificar]</p> <p>_____</p>	

BLOCO 6	Atividades de fiscalização e acompanhamento das operações de transporte de passageiros sob responsabilidade do município
<p>Informe se há – e como é feita – a fiscalização e o acompanhamento dos seguintes aspectos da operação das empresas prestadoras de serviços de transportes coletivos regulares de ônibus em seu município.</p> <p>16. Existe fiscalização em relação ao cumprimento de horários por parte das empresas prestadoras de serviços de transportes coletivos de ônibus?</p> <p>() 1. Sim</p> <p>() 2. Não</p>	

[Se sim]:

17. Como é feita a fiscalização do **cumprimento de horários** das empresas?

[Pesquisador: avaliar existência de escala de horários; fiscalização *in loco* – por amostragem, em um percentual de viagens; uso de sistema computadorizado como GPS e computador de bordo]

18. Existe fiscalização de **cumprimento de itinerários** oferecidos pelas empresas prestadoras de serviços?

() 1. Sim

() 2. Não

[Se sim]:

19. Como é feita a fiscalização de **cumprimento de itinerários** das empresas?

[Pesquisador: avaliar itinerários previamente definidos; fiscalização *in loco* – por amostragem, em um percentual de viagens; uso de sistema computadorizado como GPS e computador de bordo]

20. Existe fiscalização das **condições de segurança dos veículos utilizados pelas empresas?**

() 1. Sim

() 2. Não

[Se sim]:

21. Como é feita a fiscalização das **condições de segurança dos veículos utilizados** pelas empresas?

[Pesquisador: por amostragem, em um percentual da frota; periodicidade: mensal, 45 em 45 dias, anual, etc.]

22. Existe fiscalização de **outras condições veiculares, tais como higiene, bancos adequados**, etc., dos veículos utilizados pelas empresas de ônibus transportadoras de passageiros dentro do município?

() 1. Sim

() 2. Não

[Se sim]:

23. Como é feita a fiscalização dessas outras **condições veiculares, como higiene, bancos adequados** etc.?

[Pesquisador: por amostragem, em um percentual da frota; periodicidade: mensal, 45 em 45 dias, anual, etc.]

24. Existe controle sobre a **quantidade de passageiros** transportados pelas empresas de ônibus que operam linhas dentro do município?

() 1. Sim

() 2. Não

[Se sim]:

25. Como é feito o controle sobre a quantidade de passageiros transportados nas linhas dentro do município?

[Pesquisador: por amostragem, em um percentual de viagens; por sistema computadorizado embarcado, etc.]

|_____||

|_____||

|_____||

|_____||

|_____||

26. Existe controle sobre a **quantidade de passageiros** transportados pelas empresas que operam linhas intermunicipais e/ou interestaduais?

() 1. Sim

() 2. Não

[Se sim]:

27. Como é feito o controle sobre a quantidade de passageiros transportados nas linhas intermunicipais e/ou interestaduais?

[Pesquisador: por amostragem, em um percentual de viagens; por sistema computadorizado embarcado, etc.]

|_____||

|_____||

|_____||

|_____||

|_____||

BLOCO 7	Quantidade de funcionários do município envolvidos no planejamento, fiscalização e acompanhamento das atividades das empresas prestadoras de serviços de transporte municipal de passageiros
----------------	---

28. Quantos funcionários do município estão envolvidos no planejamento, fiscalização e no acompanhamento das atividades operacionais das empresas de transporte de passageiros, dentro do seu município, em tempo integral e em tempo parcial?

Total de funcionários envolvidos:	Em tempo integral:	Em tempo parcial:
_ _ _ _	_ _ _ _	_ _ _ _

29. Qual a distribuição desse total de funcionários por grau de escolaridade?

1ª a 4ª série do ensino fundamental ou Antigo primário	_ _ _ _
5ª a 8ª série do ensino fundamental ou Antigo ginasial	_ _ _ _
1ª a 3ª série do ensino médio ou Antigo colegial	_ _ _ _
Curso superior	_ _ _ _
Total de funcionários	_ _ _ _

Bloco 8	Administração e gestão econômico-financeira dos contratos
----------------	--

30. A delegação da prestação dos serviços de transporte coletivo regular de ônibus, dentro do município, foi ou tem sido feita por meio de qual(is) instrumento(s)? **[Pesquisador: ler as alternativas] [Resposta Múltipla]**

() 1. Procedimento licitatório (concorrência)

() 2. Contratação direta (dispensa, inexigibilidade, emergência) **[Pule para a pergunta 32]**

() 2. Autorização de operação **[Pule para a pergunta 32]**

() 3. Outro processo **[Especificar]:**

|_____| **[Pule para a pergunta 32]**

31. Qual(ais) critério(s) têm sido utilizados para escolha das empresas vencedoras da licitação?

[Pesquisador: ler as alternativas] [Resposta múltipla]

- () 1. Menor tarifa (art.15, I, da Lei Federal 8.987/95)
- () 2. Melhor proposta técnica (art.15, IV, da Lei Federal 8.987/95)
- () 3. Maior pagamento pela outorga (art. 15, II, da Lei Federal 8.987/95)
- () 4. Outros critérios [Especificar] _____

32. São realizadas pesquisas para definição da **demand**a por transportes coletivos?

- () 1. Sim. Com que periodicidade? _____
- () 2. Não

33. São realizadas pesquisas para definição das **tarif**as de transportes coletivos?

- () 1. Sim. Com que periodicidade? _____
- () 2. Não

34. São realizadas pesquisas de **satisfação** de usuários?

- () 1. Sim. Com que periodicidade? _____
- () 2 Não

35. Qual é, atualmente, a tarifa paga pelo usuário do transporte municipal urbano? R\$ _____,|_____|_____

36. De que modo são calculados os reajustes de tarifas? **[Pesquisador: ler as alternativas]**

- () 1. De acordo com um índice de preços tal como o IGPM, o IPCA, etc. Com que frequência?

- () 2. De acordo com uma planilha de custos. Com que frequência?

- () 3. Sem critério definido. Com que frequência?

- () 4. Com outro critério e/ ou frequência **[Especificar critério e frequência]**

