

**Produto 7.1
Plano de Desenvolvimento
Institucional
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**

LOGIT



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
*Secretaria de Saneamento, Habitação
e Desenvolvimento Urbano*



Vitória,
Novembro / 2014

Sumário

| | |
|--|----|
| 1. Introdução..... | 6 |
| 2. Programas de Desenvolvimento Institucional | 7 |
| 2.1 Programa de Fortalecimento da Organização Institucional para Gestão da Mobilidade Urbana | 7 |
| 2.1.1 Ações | 7 |
| 2.1.2 Metodologia de Implementação | 7 |
| 2.1.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 8 |
| 2.1.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 8 |
| 2.2 Programa de Assistência e Capacitação Técnica na Área do Planejamento e Gestão da Mobilidade | 9 |
| 2.2.2 Ações | 9 |
| 2.2.3 Metodologia de Implementação..... | 9 |
| 2.2.4 Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 12 |
| 2.2.5 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 12 |
| 2.3 Programa de Estratégia de Viabilização Financeira de Investimentos em Infraestrutura..... | 13 |
| 2.3.1 Ações | 13 |
| 2.3.2 Metodologia de Implementação..... | 13 |
| 2.3.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 37 |
| 2.3.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 37 |
| 2.4 Programa de Modernização da Gestão de Mobilidade no Município | 38 |
| 2.4.1 Ações | 38 |
| 2.4.2 Metodologia de Implementação..... | 38 |
| 2.4.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 52 |
| 2.4.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 53 |
| 2.5 Produto 5: Programa de Fortalecimento da Democracia Participativa | 54 |

| | | |
|-------|---|----|
| 2.5.1 | Ações | 54 |
| 2.5.2 | Metodologia de Implementação | 54 |
| 2.5.3 | Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 55 |
| 2.5.4 | Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 55 |
| 3. | Programas de desenvolvimento institucional voltados ao Transporte Não Motorizado..... | 56 |
| 3.1 | Política para estruturação da rede cicloviária | 56 |
| 3.1.1 | Ações | 56 |
| 3.1.2 | Metodologia de Implementação | 56 |
| 3.1.3 | Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 56 |
| 3.1.4 | Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 56 |
| 3.2 | Política de infraestrutura de TNM em novos loteamentos | 57 |
| 3.2.1 | Ações | 57 |
| 3.2.2 | Metodologia de Implementação | 57 |
| 3.2.3 | Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 57 |
| 3.2.4 | Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 57 |
| 3.3 | Programa para a redução de acidentes com ciclistas e pedestres | 58 |
| 3.3.1 | Ações | 58 |
| 3.3.2 | Metodologia de Implementação | 58 |
| 3.3.3 | Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 58 |
| 3.3.4 | Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 58 |
| 3.4 | Programa de Capacitação de Agentes de Trânsito..... | 59 |
| 3.4.1 | Ações | 59 |
| 3.4.2 | Metodologia de Implementação | 59 |
| 3.4.3 | Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 59 |
| 3.4.4 | Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 59 |
| 3.5 | Política para maior fiscalização e adequação das calçadas..... | 60 |
| 3.5.1 | Ações | 60 |

| | | |
|--------|--|----|
| 3.5.2 | Metodologia de Implementação | 60 |
| 3.5.3 | Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 60 |
| 3.5.4 | Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 60 |
| 3.6 | Política de viabilização financeira para TNM..... | 61 |
| 3.6.1 | Ações | 61 |
| 3.6.2 | Metodologia de Implementação | 61 |
| 3.6.3 | Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 61 |
| 3.6.4 | Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 61 |
| 3.7 | Política de Implementação do Subsídio Cruzado..... | 62 |
| 3.7.1 | Ações | 62 |
| 3.7.2 | Metodologia de Implementação | 62 |
| 3.7.3 | Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 62 |
| 3.7.4 | Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 62 |
| 3.8 | Programa de Ruas Integrais | 63 |
| 3.8.1 | Ações | 63 |
| 3.8.2 | Metodologia de Implementação | 63 |
| 3.8.3 | Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 63 |
| 3.8.4 | Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 63 |
| 3.9 | Plano de Gerenciamento das Infraestruturas para Ciclistas..... | 64 |
| 3.9.1 | Ações | 64 |
| 3.9.2 | Metodologia de Implementação | 64 |
| 3.9.3 | Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 64 |
| 3.9.4 | Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 64 |
| 3.10 | Programa de Assessoria Técnica de Calçadas..... | 65 |
| 3.10.1 | Ações | 65 |
| 3.10.2 | Metodologia de Implementação | 65 |
| 3.10.3 | Indicadores de Monitoramento e Avaliação | 65 |
| 3.10.4 | Procedimento para Coleta e Processamento de Informações | 65 |





1. Introdução

Com base nos estudos institucionais realizados ao longo do processo de trabalho do PlanMob, são apresentados a seguir os programas que compõem o Plano de Desenvolvimento Institucional para o Município de Cachoeiro de Itapemirim.

Assim como grande parte dos municípios brasileiros, Cachoeiro de Itapemirim apresenta uma fragilidade institucional no ciclo de políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana, o que prejudica a eficiência das ações e os resultados dos programas e projetos voltados para o tema. Desse modo, a compreensão das estruturas sociais, gerenciais e políticas em que ocorrem as políticas públicas de mobilidade é importante na medida em que permite o conhecimento do contexto institucional local e a proposição de possíveis alternativas de desenvolvimento institucional. No contexto do Plano de Mobilidade, tais alternativas têm o papel de estruturar o ambiente governamental que viabilizará o extenso rol de propostas reunidas no presente instrumento de planejamento dos deslocamentos na cidade.

Para tal, foi realizado o mapeamento de atores e instituições envolvidas no planejamento, operação e gestão da mobilidade no município, 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.

Assim, o Plano de Desenvolvimento Institucional tem como objetivo principal direcionar o município para o desenvolvimento de suas capacidades gerenciais e estruturas administrativas. A partir do levantamento dos atores envolvidos, foram criados cinco eixos específicos que se transformaram em programas do presente Plano voltados para o desenvolvimento da estrutura institucional de Cachoeiro de Itapemirim, sendo estes:

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

Além disso, foram criados outros dez programas voltados especificamente para o aperfeiçoamento institucional tendo em vista o tema do transporte não motorizado, relacionando-o a ações que dependem diretamente de ações institucionais para a consolidação de seus objetivos.

Assim, serão abordados a seguir no presente relatório os programas de forma detalhada para a devida implementação e monitoramento, tais como a metodologia de implementação, o agente promotor, prazo, indicadores, objetivos, entre outros, de modo que o município seja capaz de seguir de forma clara as informações aqui apresentadas.

2. Programas de Desenvolvimento Institucional

2.1 Programa de Fortalecimento da Organização Institucional para Gestão da Mobilidade Urbana

O programa de fortalecimento da organização institucional do Município de Cachoeiro de Itapemirim tem como objetivo ampliar a capacidade de planejamento e gestão da mobilidade, tendo como focos: desenvolvimento de uma organização gerencial, carreiras, determinação de políticas públicas prioritárias, definição de ações de curto/médio/longo prazos, estabelecimento de estratégias, elaboração de métodos de acompanhamento e avaliação das políticas, uso eficiente dos recursos, capacidade de articulação com outras esferas governamentais e com possíveis parceiros, promoção de práticas para maior transparência, entre outros.

Deste modo, o programa deve ser implementado através da reestruturação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SEMDURB) para adequada gestão da mobilidade e articulação das competências específicas de cada órgão relacionado ao tema (SEMDEF, SEMGES), com destaque para a AGERSA, diretamente envolvida na regulação dos serviços concedidos de transporte coletivo.

Não é desenvolvida no município nenhuma atividade específica para o planejamento da mobilidade urbana como um todo, tornando-se necessária a reestruturação da SEMDURB e da AGERSA para o bom desempenho dessa atribuição. No caso, o agente promotor das ações para a devida reestruturação deve ser a Secretaria Municipal de Administração e Serviços Internos (SEMASI) e deve ser realizado em curto prazo, em um período de até dois anos.

2.1.1 Ações

Reestruturação da Administração Direta (SEMDURB) e Indireta (AGERSA) para adequada gestão da mobilidade.

2.1.2 Metodologia de Implementação

A ação prioritária para o programa em questão é justamente a reestruturação da Administração Direta (SEMDURB) e Indireta (AGERSA) envolvidas com a mobilidade, com recursos humanos e materiais, uma vez que atualmente tais órgãos contam com um número baixo de funcionários e técnicos especializados no tema da mobilidade. Para tal, seria relevante o preenchimento dos cargos majoritariamente por concursos públicos, acompanhado de implantação de plano de carreira (cargos e salários) com uma política de valorização dos servidores.

Além disso, é também necessária a realização de pesquisas para aferição de demanda ou satisfação de usuários para o fortalecimento institucional da gestão da mobilidade do Município de Cachoeiro de Itapemirim. Assim, tem-se como metas a condução de

pesquisas em um período de até seis meses e a devida reestruturação da secretaria com recursos humanos e materiais em até dois anos.

2.1.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

Para o devido monitoramento das ações relativas ao fortalecimento institucional da gestão da mobilidade na Administração Direta (SEMDURB) e Indireta (AGERSA), é necessária a contínua averiguação do cumprimento de metas por meio de indicadores que sejam capazes de identificar o andamento da implementação das ações e os possíveis problemas e ajustes necessários. No caso, adotou-se como indicador o aumento do número de funcionários nos órgãos em questão e também a criação de departamentos ou gerências específicas, vinculados ao plano de carreira (cargos e salários). A apuração deve ser feita semestralmente, uma vez que é necessário um acompanhamento contínuo na implementação das ações.

2.1.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações deve ser baseado em acompanhamento do cronograma de andamento das ações e nas metas. Além disso, deve ser feita a divulgação ampla e periódica das ações para reestruturação da Administração Direta (SEMDURB) e Indireta (AGERSA) em canais de informação públicos para o acompanhamento e participação da sociedade.



2.2 Programa de Assistência e Capacitação Técnica na Área do Planejamento e Gestão da Mobilidade

A capacitação da burocracia municipal é um aspecto primordial para o devido desenvolvimento institucional de Cachoeiro de Itapemirim, uma vez que diversos outros programas abordados no presente relatório dependem diretamente do acesso por parte dos funcionários e gestores públicos a instrumentos de qualificação permanente. Desta forma, o programa em questão tem como objetivo principal incrementar o referencial técnico dos gestores públicos municipais sobre as questões contemporâneas relativas ao tema da mobilidade e do desenvolvimento urbano, de modo que sejam fortalecidos os vínculos com os temas estudados e ocorra um compartilhamento de informações que nivele os conhecimentos da comunidade local. Além disso, espera-se levar para a comunidade local as novidades do assunto em questão, promover debates e reflexões, contribuir para o aprimoramento intelectual e prático, realizar a integração de disciplinas para a gestão municipal, desenvolver os conhecimentos de planejamento, formulação, análise e avaliação de políticas públicas e, por último, promover uma compreensão dos diferentes contextos da Administração Pública para a melhor gestão das políticas públicas.

Assim, a devida capacitação deve ser promovida primordialmente pela Semasi, que possui como uma de suas funções o treinamento, a valorização e o aperfeiçoamento profissional da burocracia municipal. Por último, o programa deve estar devidamente implementado em até dois anos (todos os funcionários públicos interessados, devem ter o acesso), enquanto a contratação dos cursos e a realização de campanhas de divulgação devem ser feitas em até seis meses.

2.2.2 Ações

Oferta de cursos técnicos de diversos temas para a burocracia municipal.

2.2.3 Metodologia de Implementação

Para a implementação dos cursos no município, a Semasi contratará cursos com entidades de ensino reconhecidas (ENAP, Escola de Cidadania e Política - Oficina Municipal, etc.), por meio de licitações/carta-convite. Os módulos poderão ter de 8 a 24 horas/aula.

Após a admissão de novos funcionários por concurso público, a Semdurb pode condicionar a efetivação da contratação dos funcionários à participação nos cursos oferecidos. Assim, tem-se como prioridade a contratação e a análise das propostas de cursos pela instância municipal responsável. A seguir, são apresentados os possíveis temas para os cursos a serem realizados no município.

Redes de Transporte Regional

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

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

Conceitos de Engenharia de Tráfego

Objetivo: Revisão de conceitos ferramentas usuais em transporte.

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

Mobilidade Urbana

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

Conteúdo: Estruturação urbana e Mobilidade; Desenvolvimento rodoviário nos anos 1950; Histórico das estruturas federais do setor de Transportes: ministérios e secretarias; Conceitos de Transporte Público: modais, demanda, oferta; Sistema Viário; Transporte de cargas e logística; Transporte Não Motorizado; Dimensão urbana e social do Transporte; Transporte Metropolitano; Gestão integrada de Mobilidade Urbana; Uso de tecnologia de informação e comunicação para Sistemas Inteligentes de Transporte; Formas de financiamento, arrecadação, bilhetagem e integração tarifária.

Técnicas para Planejamento Urbano

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

Conteúdo: Geoprocessamento; Desenho urbano; Aspectos normativos do planejamento; O conceito dos Parques Lineares para tratamento de fundos de vale; Áreas de Intervenção Urbana e Instrumentos urbanísticos do Estatuto da Cidade.

Integração de Políticas Urbanas

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

Conteúdo: Estudo de políticas integradas: Uso do Solo e Transporte; Patrimônio, Turismo e Desenvolvimento Econômico; Políticas sociais, Uso do Solo e Segurança Pública; Saúde Pública e Transportes; Sistemas de áreas verdes, espaços de lazer e Saúde Pública; Habitação, Transporte e Distribuição espacial de empregos; Limpeza, Conservação de espaços públicos e Zeladoria urbana; Drenagem, Áreas Verdes e Reurbanização de Favelas; Preservação Ambiental e Política Habitacional.

Planejamento Ambiental

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

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

Meio Ambiente Urbano

Objetivo: Panorama das questões ambientais presentes no espaço urbano.

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

Conceitos da Administração Pública

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

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

Gerenciamento de Projetos Públicos

Objetivo: Desenvolvimento de competências gerenciais.

Conteúdo: Gerenciamento de Riscos; Gestão Financeira; Cronogramas; Softwares de planejamento e acompanhamento de projetos; Negociação; Gerenciamento de Conflitos.

Direito Administrativo

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

Conteúdo: Introdução ao Estudo do Direito Administrativo; Regime Jurídico Administrativo; Autarquias e seus regimes jurídicos; Sociedade de Economia Mista e seus regimes jurídicos; Autarquias, Empresas Públicas e Fundações Governamentais; Poderes Administrativos; Atos Administrativos; Contratos Administrativos; Serviços

Públicos; Desapropriação; Controle da Administração; Discricionariedade e Legalidade; Controle Judicial; Responsabilidade do Estado por Atos Administrativos; Servidores Públicos; Regime Jurídico dos Bens Públicos; Concessões.

Licitações Públicas

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

Conteúdo: Concessões e Permissões de Serviço Público e seus regimes jurídicos; Licitação; Lei Federal 8666; Modalidades Licitatórias: Concorrência, Tomada de Preços, Leilão, Concurso, Convite, Pregão (Presencial ou Eletrônico); Parcerias Público-Privadas.

Relação entre o Público e o Privado

Objetivo: abordagem dos diferentes aspectos envolvidos na relação entre o Estado e o setor privado na formação de parcerias na prestação de serviços e na construção de infraestrutura.

Conteúdo: Terceirização, Contratos, Convênios, ONGs, Organizações Sociais, Concessão, Parcerias Público-Privada, Modelagem do Projeto, Avaliação e Accountability.

2.2.4 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

Para o devido monitoramento do programa é necessária a contínua averiguação por meio de indicadores que sejam capazes de identificar o andamento da implementação das ações e os possíveis problemas e ajustes necessários. Assim, será analisada semestralmente a porcentagem de funcionários existentes que passarem pelos cursos ofertados e também os trabalhos de conclusão de curso, relatórios dos participantes e avaliações dos conteúdos apresentados.

2.2.5 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento de coleta e processamento de informações será baseado no acompanhamento da procura de funcionários públicos por cursos, na realização de pesquisas de satisfação com os funcionários na conclusão dos cursos e também na aferição do aproveitamento dos cursos pelos funcionários por meio das avaliações indicadas anteriormente (trabalhos de conclusão, relatórios e avaliações individuais).

2.3 Programa de Estratégia de Viabilização Financeira de Investimentos em Infraestrutura

A estratégia de viabilização financeira de investimentos em infraestrutura tem como principal objetivo desenvolver na Administração Pública municipal a sistemática para os procedimentos de obtenção e gerenciamento de financiamentos, de forma que o município atenda a exigências específicas de crédito de várias fontes financiadoras. Assim, a reorganização e readequação interna do município por meio de ações institucionais aqui propostas contribuirão para o desenvolvimento da mobilidade urbana.

Este processo deve ser promovido pela Semasi, tendo em vista a criação de um núcleo de projetos na Prefeitura ou na Secretaria Municipal de Gestão Estratégica (Semges). Já a implementação deverá seguir as metas pré-estabelecidas, considerando que a contratação de pessoal capacitado e a própria estruturação do núcleo deverá ser realizada em até seis meses e a primeira apresentação dos resultados (projetos viabilizados e gerenciados) em até um ano após a sua criação. Assim, o prazo para o núcleo de projetos estar em pleno funcionamento será de até dois anos.

2.3.1 Ações

Criação de núcleo gerenciador de projetos na Prefeitura ou na Secretaria Municipal de Gestão Estratégica (Semges) para o desenvolvimento de instrumentos para a adesão e monitoramento de programas de financiamento voltados à mobilidade urbana.

2.3.2 Metodologia de Implementação

Criação de núcleo gerenciador de projetos na Prefeitura ou na Secretaria Municipal de Gestão Estratégica (Semges), com as seguintes atribuições:

- Contratação de projetos por terceiros e criação de banco de projetos (Elaboração);
- Criação de ferramentas para a elaboração dos estudos de viabilização de projetos (Estruturação), com procedimentos de adesão a programas e linhas de crédito existentes.
- Criação de instrumentos de apoio para os processos de implantação/execução de projetos, incluindo prestação de contas a instituições financiadoras, acompanhamento de cronogramas físico-financeiros e gestão de recursos (Suporte);
- Criação de ferramentas para a avaliação de projetos implantados e seus benefícios, incluindo registros de lições aprendidas para projetos futuros (Avaliação de Projetos).

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

1) **Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)**

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

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

Trata-se de um mecanismo idealizado pelo Governo Federal e pelo BID, que tem como objetivo simplificar os procedimentos de preparação e aprovação de projetos por meio da descentralização das operações. A adesão ao programa se dá nos seguintes passos:

- Adesão ao PROCIDADES
 - a) Participação: a solicitação de financiamento do PROCIDADES é feita através do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, em especial dentro da COEFIX - Comissão de Financiamento Externo -, um conjunto de órgãos federais que tem como Secretaria Executiva a SEAIN - Secretaria de Assuntos Internacionais. A comissão tem como função o acompanhamento, a autorização e a verificação de cumprimento das cláusulas contratuais (Decreto 3.502/00).
 - b) Pleito de Financiamento - Carta Consulta: preenchimento da chamada Carta-Consulta, previamente elaborada pela SEAIN, precisa conter os componentes, produtos e custos previstos do programa, bem como os objetivos e outras informações necessárias. O processo é feito no site do Ministério do Planejamento, na área da Secretaria de Assuntos Internacionais (Site Ministério do Planejamento → Assuntos Internacionais → COFIEIX → Solicitação de Financiamento). Abaixo, encontra-se um passo a passo do processo:
 - Preenchimento de informações no Cadastramento do Pleito de Financiamento (aba Solicitar).
 - Se as informações preenchidas forem compatíveis, será enviada uma senha de acesso por e-mail ao responsável pelo pedido de financiamento (no caso, o responsável precisa ser o representante máximo do município).
 - Após o acesso ao sistema com a senha, o responsável poderá fazer o cadastro (aba cadastro) e iniciar o preenchimento da Carta-Consulta. Após isto, é necessário fazer o Check-List.
 - Caso não apareçam inconsistências, o responsável fará o envio da Carta-Consulta com a utilização de certificação digital (*token*).

c) *Após aprovação:* Caso o município for aprovado, o Banco formará uma equipe de projeto que realizará a avaliação da proposta e trabalhará junto com a equipe do município.

d) *Regras e Informações*

- Mutuário das operações é o município e o Governo Federal é o fiador (valor máximo de U\$ 50 milhões).
- Contrapartida dos Municípios: municípios deverão aportar recursos de contrapartida equivalentes ao valor do empréstimo.
- O financiamento é baseado no dólar americano, porém os municípios podem utilizar a moeda local. Os juros são baseados na taxa LIBOR.

○ Contato

Endereço

Setor de Embaixadas Norte

Quadra 802 Conjunto F

Lote 39 - Asa Norte

Brasília, D.F. 70800-400, Brasil

Endereço postal

Setor de Embaixadas Norte

Quadra 802 Conjunto F

Lote 39 - Asa Norte

Brasília, D.F. 70800-400, Brasil

Telefone

(55-61) 3317-4200

Fax

(55-61) 3321-3112

Correio eletrônico

BIDBrasil@iadb.org

2) Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é uma empresa pública dotada de personalidade jurídica de direito privado e patrimônio próprio. Criado em 1952, é atualmente o principal instrumento para viabilização financeira para empresas, entes da Administração Direta, fundações, entre outros e tem por objetivo

primordial apoiar programas, projetos, obras e serviços que se relacionem com o desenvolvimento econômico e social do País (Art. 3º do Decreto nº 4.418, de 11 de outubro de 2002).

As diferentes modalidades de financiamentos são divididas em Produtos (regras gerais de condições para cada linha de financiamento) e também em Programas e Fundos (caráter transitório para setor específico). Dentre os Produtos, está o financiamento para projetos de Desenvolvimento Urbano, sendo o PMI (Projetos Multissetoriais Integrados Urbanos) um de seus programas. Os projetos multissetoriais integrados são conjuntos de projetos que integram o planejamento e as ações dos agentes municipais em diversos setores a fim de solucionar problemas estruturais dos centros urbanos.

Dentre os empreendimentos apoiáveis estão urbanização e implantação de infraestrutura básica no município, podendo ser clientes os Estados, Municípios e o Distrito Federal, sendo o valor mínimo de financiamento de R\$ 10 milhões, correspondendo a 80% dos itens financiáveis. As solicitações de financiamento também podem ser feitas de maneira direta, indireta ou mista e passam por cinco fases principais: consulta prévia, perspectiva, enquadramento, análise e contratação. A seguir, estão as principais informações e regras para solicitação de financiamentos.

○ Requisitos Mínimos

- Estar em dia com obrigações fiscais, tributárias e sociais;
- Apresentar cadastro satisfatório;
- Ter capacidade de pagamento;
- Dispor de garantias suficientes para cobertura do risco da operação;
- Não estar em regime de recuperação de crédito;
- Atender a legislação relativa à importação, no caso de financiamento para a importação de máquinas e equipamentos; e
- Cumprir a legislação ambiental.

○ Legislação sobre Crédito ao Setor Público

- Conselho Monetário Nacional - *Resolução 2.827/2001, de 30.03.2001*, com alterações posteriores.
- Senado Federal - Resolução nº 43, de 21.12.2001, com alterações posteriores.
- Secretaria do Tesouro Nacional - Portaria nº 115, de 11/03/2008
- Legislação Federal - Lei Complementar nº 101 (Lei de Responsabilidade Fiscal), de 04/05/2000, com alterações posteriores.

○ Fases dos Processos de Financiamentos

- a) *Consulta Prévia*: As solicitações de apoio, nas formas direta, indireta não automática e mista, são encaminhadas ao BNDES por meio de consulta prévia, preenchida segundo as orientações do roteiro de informações (Página Inicial BNDES → Ferramentas e Normas → Roteiros e Manuais → Roteiro de Informações para Consulta Prévia), enviada pela empresa interessada ou por

intermédio da instituição financeira credenciada (Página Inicial do BNDES → Instituição Credenciada → Rede de Instituições Credenciadas). O Departamento de Prioridades - DEPRI, da Área de Planejamento, é responsável por receber a solicitação de apoio, registrar sua entrada e verificar a adequação do pedido às prioridades estabelecidas a partir das diretrizes aprovadas pela Diretoria do Banco, consubstanciadas nas Políticas Operacionais. Cópias das consultas prévias são encaminhadas à Área de Crédito e à Área Operacional responsável pelo setor econômico de que trata o projeto (Industrial, de Insumos Básicos, de Infraestrutura, de Comércio Exterior e de Inclusão Social).

- b) *Perspectiva*: Quando há registro no BNDES de uma operação que não possui as informações necessárias para a análise de Enquadramento, aquelas contidas no Roteiro de Informações para Consulta Prévia, esta operação é cadastrada no nível Perspectiva. O dossiê destas operações é caracterizado como "carta de intenção", não sendo considerado uma "Consulta Prévia". Caso a empresa não apresente as informações faltantes no prazo estabelecido, o pedido de recursos será cancelado no BNDES, não impedindo, com isto, que a empresa faça nova solicitação posteriormente.
- c) *Enquadramento*: Nesta fase é feita uma pré-avaliação da capacidade da empresa para executar o projeto e de aporte de contrapartida de recursos próprios. Isto inclui sua capacitação gerencial, sua inserção no mercado e o atendimento às normas ambientais, a classificação de risco de crédito da empresa ou do Grupo Econômico, a sua classificação cadastral, entre outros aspectos. Nesta etapa, participam as Áreas de Planejamento, Crédito e Operacionais. A Área de Crédito define a classificação de risco da empresa ou do Grupo Econômico, com base na análise das Demonstrações Contábeis e de outras informações financeiras encaminhadas pela empresa e a submete à apreciação do Comitê de Enquadramento, Crédito e Mercado de Capitais.

O DEPRI consulta as Áreas Operacionais e, de posse da classificação de risco da empresa ou Grupo Econômico, elabora a Instrução de Enquadramento, com a recomendação de apoio ou não, para apresentação ao Comitê de Enquadramento, Crédito e Mercado de Capitais.

O Comitê de Enquadramento, Crédito e Mercado de Capitais aprecia os pedidos constantes das instruções de enquadramento, ratificando ou não a recomendação do Departamento de Prioridades - DEPRI, bem como as classificações de risco definidas pela Área de Crédito. Em seguida, submete os limites de crédito propostos à aprovação da Diretoria, que os examina na pauta de suas reuniões semanais.

São expedidas correspondências informando a decisão do Comitê de Enquadramento, Crédito e Mercado de Capitais ao cliente. No caso de operação indireta, a comunicação é endereçada à instituição financeira que encaminhou a consulta, e também ao seu cliente. Em caso de aprovação, a Carta de

Enquadramento indica o Departamento Operacional do BNDES que será responsável pela análise e estruturação da operação.

O DEPRI tem o prazo de até 30 dias, a partir da data do protocolo da solicitação da colaboração financeira, para encaminhar suas recomendações ao Comitê de Enquadramento, Crédito e Mercado de Capitais. Esse prazo é considerado a partir do recebimento das informações completas, conforme orientações contidas no Roteiro de Informações para Consulta Prévia. O mesmo prazo deve ser observado para os casos de operações indiretas.

- d) *Apresentação do Projeto*: Na modalidade direta, em que a operação é tratada entre o cliente e o BNDES, após receber a carta informando sobre o enquadramento, a empresa entra em contato com o Departamento Operacional indicado. Prepara as informações e a documentação sob a orientação da Chefia do Departamento e segundo o Roteiro de Informações para Apresentação do Projeto (Página Inicial BNDES → Ferramentas e Normas → Roteiros e Manuais → Roteiro de Informações para Apresentação do Projeto), encaminhando-as ao Banco.

A empresa deve apresentar o projeto, bem como a documentação necessária para a análise da operação no prazo de até 60 dias, contados a partir da data da comunicação do enquadramento, prorrogável por uma ou mais vezes, a critério do BNDES. No caso de operação indireta, a instituição financeira credenciada deve apresentar o projeto nesse mesmo prazo.

- e) *Análise*: No prazo de até 60 dias, contado a partir do ingresso do projeto no BNDES, prorrogável por uma ou mais vezes, a critério do Banco, elabora-se a análise do projeto. Os prazos de Apresentação e de Análise do Projeto, computadas as eventuais prorrogações, somados, deverão observar o limite de 210 dias, contados a partir da data de comunicação do enquadramento da operação ao cliente.

Concluída esta etapa, o Relatório de Análise do Projeto é encaminhado à apreciação do Diretor da Área Operacional, que o submete à decisão da Diretoria do Banco em reuniões que ocorrem semanalmente. No caso de operação indireta não automática, que é encaminhada por instituição financeira credenciada, a Área Operacional irá processar uma reanálise da operação e em seguida submetê-la, a exemplo das operações diretas, à decisão do colegiado de diretores.

Aprovada a operação pela Diretoria do Banco, são comunicadas por carta à empresa ou, se for o caso, à instituição financeira credenciada, as exigências para contratação da operação.

-
- f) *Contratação*: Recebida a documentação necessária e atendidas todas as condições aprovadas, é elaborado o instrumento contratual, que firmado pelas partes, é levado aos competentes registros.

A contratação da operação deve ser realizada no prazo de até 60 dias, contado a partir da data da comunicação da decisão aprobatória, prorrogável por até 120 dias, a critério do BNDES. No caso de operação indireta, a instituição financeira credenciada deverá firmar o instrumento contratual nesse mesmo prazo.

Caso o cliente seja da administração pública direta e indireta, o prazo será contado a partir da data da autorização da Secretaria do Tesouro Nacional (STN), quando necessária essa autorização.

Decorrido o prazo de 180 dias sem que tenha havido a contratação, a operação deverá ser cancelada.

- g) *Desembolso*: Efetuados os registros e atendidas as condições prévias ao desembolso dos recursos, será realizada a primeira liberação de recursos conforme disposto no contrato. Não ocorrerá a liberação da etapa seguinte se a anterior não for concluída e comprovada. Concluída a implantação física, é elaborado o Relatório de Conclusão do Projeto, e a partir daí é feito o acompanhamento das amortizações do financiamento. Durante todo o prazo de vigência do contrato de financiamento é realizado o acompanhamento da situação econômico-financeira da empresa e do Grupo Econômico.

o *Contratos e Normas*

- Disposições Aplicáveis aos Contratos BNDES – Resolução 665/87

(Página Inicial BNDES → Ferramentas e Normas → Roteiros e Manuais)

- Normas e Instruções de Acompanhamentos/Anexo à Resolução 660/87)

(Página Inicial BNDES → Ferramentas e Normas → Roteiros e Manuais)

o *Produtos e financiamentos disponíveis do BNDES:*

A) PMI - BNDES/FINEM

Um dos produtos oferecidos pelo Banco é o FINEM, que consiste no financiamento igual ou superior a R\$ 20 milhões. Poderão ser financiados investimentos para implantação, ampliação, recuperação e modernização de ativos fixos nos setores de indústria, comércio, prestação de serviços e agropecuária. Uma das linhas de financiamento do FINEM é a PMI - Projetos Multissetoriais Integrados Urbanos -, que tem como foco ações municipais para investimentos em diversos setores sociais e tem como principais

características: (i) formulação de soluções integradas, considerando-se as especificidades locais; (ii) o desenvolvimento de processos de participação das comunidades: o gerenciamento; (iii) o acompanhamento e avaliação dos resultados e metas estabelecidas; (iv) a manutenção e sustentabilidade das transformações promovidas.

a) O que pode ser financiado

São apoiáveis os investimentos que visem:

- À urbanização e implantação de infraestrutura básica no município, inclusive em áreas de risco e de sub-habitação;
- À oferta de infraestrutura de equipamentos públicos de educação, saúde, assistência social, esporte, lazer e outros;
- À recuperação e revitalização de áreas degradadas, de interesse histórico, cultural, turístico ou ambiental;
- A saneamento ambiental (abastecimento de água, esgotamento sanitário, resíduos sólidos e drenagem urbana);
- A transportes públicos de passageiros (urbanos metropolitanos e rurais; hidroviário, sobre trilhos e sobre pneus; equipamentos e infraestrutura);
- A melhorias na qualidade e/ou ampliação da oferta de habitações de interesse social, somente nos casos de realocação ou requalificação urbana e que integrem o planejamento e as ações dos agentes municipais e/ou estaduais; devendo privilegiar as soluções inovadoras para intervenções urbanas, em aspectos técnico-construtivos, urbanísticos, de gestão e de integração socioeconômica.

b) *Taxa de juros - Apoio direto*

Taxa de juros = Custo financeiro + Remuneração básica do BNDES + Taxa de risco de crédito

(Página Inicial BNDES → Apoio Financeiro → Custos Financeiros → Composição)

| | |
|---|---|
| <p>Custo Financeiro</p> | <p>No mínimo TJLP, para Projeto de Desenvolvimento Multissetorial Integrado Ou Máximo de 70% + Mínimo de 30% de Cesta ou IPCA ou TS ou TJ6 para projeto focado em setor específico ou não integrado</p> |
| <p>Remuneração Básica do BNDES</p> | <p>A partir de 1,0% ao ano (a.a.) para Projeto de Desenvolvimento Multissetorial Integrado</p> |

| | |
|---------------------------------|---|
| | <p>Ou</p> <p>A partir de 1,5% a.a. para projeto focado em setor específico ou não integrado</p> |
| Taxa de Risco de Crédito | 1,0% a.a. para Municípios e DF |

c) Taxa de juros - Apoio indireto

Taxa de juros = Custo financeiro + Remuneração básica do BNDES + Taxa de intermediação financeira + Remuneração da instituição financeira credenciada
(Página Inicial → Apoio Financeiro → Custos Financeiros → Composição)

| | |
|---|--|
| Custo Financeiro | <p>No mínimo, TJLP para Projeto de Desenvolvimento Multissetorial Integrado</p> <p>Ou</p> <p>Máximo de 70% de TJLP + Mínimo de 30% de Cesta ou IPCA ou TS ou TJ3 ou TJ6 para projeto focado em setor específico ou não integrado</p> |
| Remuneração Básica do BNDES | <p>A partir de 1,0% a.a. para Projeto de Desenvolvimento Multissetorial Integrado</p> <p>Ou</p> <p>A partir de 1,5% a.a. para projeto focado em setor específico ou não integrado</p> |
| Taxa de Intermediação Financeira | <p>0,1% a.a. para MPMEs</p> <p>Ou</p> <p>0,5% a.a. para grandes empresas, Municípios e DF</p> |
| Remuneração da Instituição Credenciada | Negociada entre instituição e cliente |

d) Participação do BNDES e Outras Informações

- O Banco financia até 90% do valor dos itens financiáveis para MPMEs (Micro, Pequenas e Médias Empresas) e até 70% para demais empresas. A participação do BNDES também pode ser ampliada, sem custo adicional, em até 20 pontos percentuais para municípios e setores contemplados pela Política de Dinamização Regional (PDR).
- O prazo total de financiamento será determinado em função da capacidade de pagamento do empreendimento, da empresa e do grupo econômico.
- Garantia para apoio direto: definidas na análise da operação.
- Garantia para apoio indireto: negociadas entre a instituição financeira credenciada e o cliente.

e) *Solicitação*

- *Para Apoio Direto:* as solicitações de apoio são encaminhadas ao BNDES por meio de Consulta Prévia, preenchida segundo as orientações do **Roteiro de Informações - Administração Pública** (Página Inicial do BNDES → Ferramentas e Normas → Roteiros e Manuais → FIEM → Roteiro de Informações – Administração Pública Direta), e enviada pelo interessado para:

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES

Área de Planejamento-AP

Departamento de Prioridades-DEPRI

Av. República do Chile, 100 - Protocolo - Térreo

20031-917 - Rio de Janeiro, RJ

- *Para Apoio Indireto:* Consulta Prévia deverá ser preenchida e entregue a uma instituição financeira credenciada, que a encaminhará ao BNDES. (No site do BNDES estão disponíveis os nomes de todas as instituições).

B) Linha de Financiamento Específica para Mobilidade Urbana

Apoio a projetos de interesse público, voltados a mobilidade urbana, abrangendo todos os investimentos necessários à qualificação do espaço urbano no entorno do empreendimento

a) *O que pode ser financiado*

São apoiáveis os investimentos que visem a:

- Racionalização econômica, com redução dos custos totais do sistema;
 - Priorização das modalidades de maior capacidade e menor custo operacional;
 - Privilégio do transporte coletivo sobre o individual;
 - Integração tarifária e física, com redução do ônus e do tempo de deslocamento para o usuário;
 - Acessibilidade universal, inclusive para pessoas com mobilidade reduzida, pedestres e ciclistas;
 - Utilização de tecnologias mais adequadas, buscando melhores condições de conforto e segurança;
 - Aprimoramento da gestão e da fiscalização do sistema, de forma a fortalecer a regulamentação e reduzindo a informalidade;
 - Redução dos níveis de poluição sonora e do ar, do consumo energético e dos congestionamentos;
 - Requalificação urbana das áreas do entorno dos projetos.
- b) *Quem pode solicitar:* Pessoa jurídica de direito público, pessoa jurídica de direito privado com sede e administração no país e empresário individual.
- c) *Valor mínimo de financiamento:* A partir de R\$ 20 milhões.
- d) *Taxa de Juros: Apoio direto*
(operação feita diretamente com o BNDES)

Taxa de juros = Custo financeiro + Remuneração básica do BNDES + Taxa de risco de crédito (entenda as parcelas).

| | |
|------------------------------------|---|
| Custo Financeiro | No mínimo, TJLP |
| Remuneração Básica do BNDES | A partir de 1% ao ano (a.a.) |
| Taxa de Risco de Crédito | 1% a.a. para Estados, Distrito Federal e Municípios Ou Até 4,18% a.a., conforme o risco de crédito do cliente |

- e) *Taxa de Juros: Apoio indireto*
(operação feita por meio de instituição financeira credenciada)

Taxa de juros = Custo financeiro + Remuneração básica do BNDES + Taxa de intermediação financeira + Remuneração da instituição financeira credenciada (entenda as parcelas)

| | |
|---|--|
| Custo Financeiro | No mínimo, TJLP (taxa de juros de longo prazo) |
| Remuneração Básica do BNDES | A partir de 1% ao ano (a.a.) |
| Taxa de Intermediação Financeira | 0,1% a.a. para micro, pequenas e médias empresas (MPMEs) Ou 0,5% a.a. para demais empresas, Estados, Distrito Federal e Municípios |
| Remuneração da Instituição Credenciada | Negociação entre instituição e cliente |

f) Participação máxima do BNDES

O Banco financia:

- Para MPMEs e projetos estruturantes de transporte público de média e alta capacidade (sistemas sobre trilhos ou BRTs): até 90% do valor total dos itens financiáveis.
- Para os demais casos: até 70% do valor total dos itens financiáveis.

Observações:

- Média-grandes e grandes empresas podem ter a participação do BNDES ampliada para até 90% do valor dos itens financiáveis. Mas, neste caso, a parcela do crédito referente ao aumento da participação terá custo equivalente a Cesta ou IPCA ou TS ou TJ3 ou TJ6 e a remuneração básica do BNDES será de, no mínimo, 1,2% a.a.

- g) *Prazo*: o prazo total de financiamento será determinado em função da capacidade de pagamento do empreendimento, da empresa e do grupo econômico.

h) *Garantias*

- Para apoio direto: definidas na análise da operação.

- Para apoio indireto: negociadas entre a instituição financeira credenciada e o cliente.

- i) *Como solicitar:* as solicitações de apoio são encaminhadas ao BNDES pela empresa interessada ou por intermédio da instituição financeira credenciada, por meio de Consulta Prévia, preenchida segundo as orientações do roteiro de informações e enviada ao:

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES

Área de Planejamento - AP

Departamento de Prioridades - DEPRI

Av. República do Chile, 100 - Protocolo - Térreo

20031-917 - Rio de Janeiro – RJ

C) Provias – Programa de Intervenções Viárias

Outra alternativa para financiamento é o Provias, que possibilita a contratação de operações de crédito para aquisição de máquinas e equipamentos novos, produzidos no país e credenciados no BNDES, destinados a intervenções em vias públicas, rodovias e estradas.

- a) *Órgão/Entidade responsável pelo Programa:* BNDES
- b) *Objetivo/Finalidade:* Contratação de operações de crédito para aquisição de máquinas e equipamentos nacionais destinados a intervenções em vias públicas, rodovias e estradas.
- c) *Instituições/Entidades elegíveis:* Pessoas jurídicas de Direito Público Municipal.
- d) *Agente Financeiro:* Instituições financeiras credenciadas do BNDES.
- e) *Instrumento jurídico para formalização:* Contrato.
- f) *Condições para aderir ao Programa:* Só para aquisição de máquinas e equipamentos novos produzidos no País e constantes do Credenciamento de Fornecedores Informatizado – CFI – do BNDES.
- g) *Contrapartida:* Não há.
- h) *Contatos:*

Órgão/Unidade: BNDES/AOI/DESCO

Telefone: (21) 2172-8800

E-mail: desco@bndes.gov.br

3) Caixa Econômica Federal (CEF)

A Caixa Econômica Federal (CEF) é um banco público e principal agente de políticas públicas do governo federal, atendendo desde clientes bancários e usuários das unidades lotéricas, até os trabalhadores formais por meio do Fundo de Garantia do

Tempo de Serviço (FGTS), do Programa de Integração Social (PIS), do Seguro-Desemprego e de programas sociais.

É vinculada ao Ministério da Fazenda e tem como principal objetivo influenciar e contribuir para o desenvolvimento sustentável do Brasil ao ser uma parceira do Estado na realização de políticas públicas. A CEF também é um agente importante no que diz respeito ao financiamento de programas e projetos, principalmente àqueles voltados para infraestrutura e saneamento básico. O principal programa para viabilização financeira da área abordada no presente trabalho é o Pró-Transporte, que será analisado adiante.

A) Pró Transporte

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

○ Modalidades Financiáveis

- Implantação, ampliação, modernização e/ou adequação da infraestrutura dos sistemas de transporte público coletivo urbano, incluindo-se obras civis, equipamentos, investimentos em tecnologia, sinalização e/ou aquisição de veículos e barcas e afins:
- Veículos do sistema de transporte sobre trilhos;
- Veículos do sistema de transporte sobre pneus;
- Veículos do sistema de transporte público hidroviário;
- Obras civis e equipamentos de vias segregadas, vias exclusivas, faixas exclusivas e corredores dos sistemas de veículos sobre trilhos e pneus, inclusive sinalização;
- Terminais, incluindo bicicletários e garagens junto aos locais de integração dos modais, e pontos de conexão de linhas de transporte público coletivo urbano, em todas as modalidades;
- Abrigos nos pontos de parada de transporte público coletivo urbano de passageiros;
- Estudos e projetos de concepção, projetos executivos para o empreendimento, desde que incluídos no escopo da proposta de implementação; e
- Equipamentos e sistemas de informática e/ou telecomunicações para aplicação de uso embarcado e não embarcado, inclusive tecnologias que otimizem a integração, controle e modernização do sistema de transporte público coletivo urbano, como bilhetagem eletrônica e central de controle operacional.



○ Ações voltadas à inclusão social, à mobilidade urbana e à acessibilidade:

- Implantação, calçamento, pavimentação, recapeamento de vias locais, coletoras, arteriais, estruturantes e exclusivas de pedestres, que beneficiem diretamente a circulação, a acessibilidade e a mobilidade urbana, incluindo ciclofaixas, ciclovias e circulação de pedestres;
- Construção de pontilhões dentro do perímetro urbano para passagens de nível ou passarelas em pontos de estrangulamentos ou barreiras à circulação ou mobilidade urbana nas linhas metroferroviárias ou rodoviárias e nos corredores de transporte público coletivo urbano sobre pneus, cursos de água, entre outros;
- Execução de sinalização viária e medidas de moderação de tráfego nas vias objeto da intervenção;
- Sistema de drenagem de águas pluviais (microdrenagem) nas vias objeto da intervenção;
- Implantação de redes de abastecimento de água e esgotamento sanitário, nas vias a serem pavimentadas;
- Estudos e projetos de concepção, projetos executivos para o empreendimento, desde que incluídos no escopo da proposta de implementação, limitados a 1,5% (um e meio por cento) do valor do investimento;
- Serviços de recuperação prévia do pavimento, aceito somente como contrapartida.
- Obras e serviços complementares e equipamentos especiais destinados à acessibilidade, à utilização e à mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade, voltados à prevenção de acidentes.

○ Operação

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

- Para Estado, Município ou Distrito Federal, a contratação está condicionada:

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

- Para o setor privado, a contratação está condicionada:

- À verificação da regularidade cadastral do Proponente,



-
- À aprovação da operação pelas instâncias competentes da Caixa,
 - À seleção da Carta Consulta pelo Ministério das Cidades.

- Contrapartida

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

- Requisitos para Contratação

O atendimento, aos seguintes requisitos básicos, em qualquer ação financiável, sem prejuízo para as demais regras estabelecidas pelo Gestor da Aplicação, é condição básica para a contratação:

- Carta-consulta selecionada pelo Gestor do Programa e publicada no Diário Oficial da União;
 - Manifestação formal do tomador final;
 - Viabilidade econômico-financeira;
 - Viabilidade técnica de engenharia e jurídica;
 - Apresentação de licenciamento ambiental ou de sua dispensa, quando for o caso, de acordo com a legislação vigente;
 - Inexistência de restrição cadastral do agente financeiro e do tomador, perante o CADIN (Cadastro de Informações de Crédito não Quitado);
 - Situação regular de empreendimentos produzidos ou em execução com recursos do FGTS, com relação a compromissos contratualmente assumidos;
 - Comprovação de CRF (Consulta Regularidade do Empregador) vigente dos órgãos e entidades envolvidos na operação junto ao FGTS;
 - Atendimento às exigências específicas de cada ação financiável do programa;
 - Realização, pelo agente financeiro, da análise da capacidade de pagamento do tomador baseado no valor contratado.
- Condições Operacionais do Empréstimo do Agente Operador ao Agente Financeiro
 - *Limite do empréstimo:* o empréstimo será limitado ao valor da dotação orçamentária dos recursos do FGTS e ao somatório dos financiamentos previstos/concedidos pelo agente financeiro.



-
- a) *Participação de recursos do FGTS no empreendimento*: o FGTS pode financiar até 95% do valor do investimento.
- b) *Juros*: Taxa de 6% ao ano, cobrados mensalmente nas fases de carência e de amortização. Para as ações financiáveis de sistemas de transporte sobre trilhos, a taxa de juros é de 5,5% ao ano.
- c) *Prazo de carência*: corresponde ao prazo previsto para execução das etapas necessárias para o cumprimento do objeto, acrescido de até 02 meses, contado a partir da data de assinatura do contrato de financiamento firmado entre o agente financeiro e o tomador final, limitado a 48 meses, a partir da data eleita pelo tomador.
- d) *Prazo de amortização*: o prazo máximo de amortização é de até 240 meses, contados a partir do mês seguinte ao término do prazo de carência, exceto nas situações:
- Para o sistema de transporte sobre trilhos, cujo prazo máximo de amortização será de até 360 meses;
 - Para aquisição de veículos sobre trilhos, o prazo máximo de amortização será de 120 meses, respeitada a vida útil do veículo financiado;
 - Para aquisição dos veículos abaixo, o prazo máximo de amortização será da seguinte forma:
- Veículo convencional e micro-ônibus com degraus: Até 60 meses;
 - Veículo convencional e micro-ônibus, com acessibilidade: Até 72 meses;
 - Veículo tipo "padron" e articulado com degraus: Até 84 meses;
 - Veículo tipo "padron" e articulado piso baixo, biarticulado e elétricos: Até 96 meses.
- e) *Garantia*: são admitidos os seguintes tipos de garantias:
- Vinculação de receitas tarifárias e/ou outras garantias reais;
 - Outras garantias previstas na legislação vigente, a critério do agente financeiro.
- f) *Desembolso*: os desembolsos são feitos mensalmente, bimestralmente ou trimestralmente pelo agente operador ao agente financeiro. Os recursos podem ser depositados ou transferidos via SITRF (Sistema de Acompanhamento de Programas de Fomento), na conta corrente do agente financeiro, respeitando a periodicidade de liberação de parcelas, acordada entre o agente financeiro e o tomador no cronograma físico-financeiro.
- g) *Taxa de risco de crédito*: cobrada mensalmente, a taxa de risco de crédito, incidente sobre o saldo devedor da operação, varia de 0,2% a 0,8% ao ano, de acordo com o rating atribuído ao agente financeiro.
- h) *Prestações*: são cobradas mensalmente, com data de vencimento pré-estabelecida no contrato, calculadas de acordo com o Sistema Francês de Amortização - Tabela Price e reajustadas pelo mesmo índice, com a mesma periodicidade e atualização das contas vinculadas ao trabalhador do FGTS.

-
- i) *Reajuste do saldo devedor*: Reajustado pelo mesmo índice e na mesma periodicidade da atualização dos saldos das contas vinculadas ao trabalhador do FGTS.

o Condições Operacionais do Financiamento do Agente ao Tomador

As condições operacionais do financiamento são as mesmas da operação de empréstimo, acrescidas das condições a seguir:

- a) *Remuneração do agente financeiro*: diferencial de juros nas fases de carência e amortização, de 2% ao ano, pagos mensalmente junto com os juros contratuais, calculado sobre o saldo devedor da operação de crédito.
- b) *Taxa de risco de crédito*: o agente financeiro pode cobrar do tomador final, uma taxa de risco de crédito, referente ao percentual de até 1% ao ano, não se admitindo a cobrança de quaisquer outras taxas, exceto o diferencial de juros.
- c) *Ecologia*: ao executor das obras é recomendado que sejam adotadas as seguintes providências, de forma a favorecer a preservação ambiental:
- Minimizar os impactos da obra no meio ambiente;
 - Aproveitar, passivamente, os recursos naturais do ambiente local;
 - Realizar a gestão e economia de água e energia na construção;
 - Promover o uso racional dos materiais de construção
 - Arborizar e estimular o plantio de árvores no local;
 - Estimular a coleta seletiva de lixo e o reaproveitamento do lixo seco;
 - Promover discussões e difundir entre seus membros conhecimentos sobre reaproveitamento de materiais, uso racional dos recursos naturais, medidas alternativas de baixo custo de aquecimento de água/materiais degradáveis para construção/outros, riscos decorrentes da não preservação ambiental e demais questões pertinentes.

B) Programa de Infraestrutura de Transporte-Coletivo

- o Órgão/Entidade responsável pelo Programa: Ministério das Cidades
- o Objetivo/Finalidade: Estimular o transporte coletivo como indutor das funções produtivas e sociais das cidades brasileiras. O Programa busca também contribuir para reduzir a pobreza e a marginalização da população de mais baixa renda, ao melhorar a cobertura da rede de transporte coletivo e reduzir os seus custos de operação, propiciando as condições para redução de tarifa. Além disso, visa contribuir para a redução dos congestionamentos nas vias urbanas, da emissão de poluentes e do desperdício de combustível.
- o Instituições/Entidades elegíveis: Estados, Distrito Federal, municípios e concessionários.
- o Agente Financeiro: Caixa Econômica Federal.
- o Instrumento jurídico para formalização: Contrato de Financiamento.
- o Condições para aderir ao Programa: O município deve encaminhar Plano de Trabalho à Caixa Econômica Federal (CAIXA), na forma definida pelo Ministério



das Cidades. Deve ainda ser fornecida à CAIXA, junto com o plano de trabalho, documentação técnica, social e jurídica necessária à análise da proposta.

- Contrapartida: Para o setor público a contrapartida mínima equivale a cerca de 8,5 % do valor total do investimento. São cobrados juros mensais e remuneração do agente financeiro sobre percentual do saldo devedor.
- Contatos:

Órgão/Unidade: Ministério das Cidades

Telefone: (61) 2108-1700

E-mail: mobilidade@cidades.gov.br

Site: <http://www.cidades.gov.br>

C) Programa Mobilidade Urbana

- Órgão/Entidade responsável pelo Programa: Ministério das Cidades
- Objetivo/Finalidade: Fomentar o desenvolvimento e a integração das políticas urbanas de transporte, trânsito e acessibilidade a fim de qualificar o sistema de mobilidade urbana dos municípios e das regiões metropolitanas de forma a promover o acesso amplo e democrático ao espaço público de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.
- Instituições/Entidades elegíveis: Estados, municípios e Distrito Federal.
- Agente Financeiro: Caixa Econômica Federal.
- Instrumento jurídico para formalização: Contrato de Repasse.
- Condições para aderir ao Programa: Após seleção do pleito pelo Ministério das Cidades, o solicitante deve encaminhar o plano de trabalho à Caixa Econômica Federal, bem como a documentação técnica, social e jurídica necessária para a análise, conforme regras previamente definidas, tanto pelo Ministério quanto pela Caixa.
- Contrapartida: O Ministério das Cidades define a contrapartida em conformidade com a LDO e com base no IDH municipal.
- Contatos:

Órgão/Unidade: Ministério das Cidades

Telefone: (61) 2108-1700

E-mail: mobilidade@cidades.gov.br

Site: <http://www.cidades.gov.br>

D) Pró-Municípios

- Objetivo: Se subdivide em subprogramas voltados para municípios de pequeno porte e para municípios de médio e grande porte. As ações são direcionadas à melhoria da infraestrutura urbana em suas diversas modalidades, compreendendo iniciativas de abastecimento de água, esgotamento sanitário, manejo de resíduos sólidos, drenagem urbana, mobilidade urbana, pavimentação, reconstrução ou recuperação de unidades habitacionais em situação de emergência e outras. Há ainda apoio para intervenções estruturantes do espaço urbano, como a elaboração de planos diretores de desenvolvimento urbano.
- Instituições/Entidades Elegíveis: Subprograma municípios de pequeno porte: municípios de até 100.000 habitantes; subprograma municípios de médio e grande porte: acima de 100.000 habitantes.
- Agente Financeiro: Caixa Econômica Federal
- Instrumento Jurídico: Contrato de Repasse de Recursos
- Condições: As contratações têm recursos identificados na Lei Orçamentária Anual, por emendas parlamentares. O proponente deve encaminhar à CAIXA plano de trabalho e a documentação técnica e jurídica necessária. Verificada a viabilidade e comprovada a adimplência, é formalizado o contrato.
- Contrapartida: em conformidade com a LDO e com base no IDH municipal.
- Contato:

Órgão/Unidade: Ministério das Cidades

Telefone: (61) 2108-1931

E-mail: sanearcidades@idades.gov.br

Site: <http://www.cidades.gov.br>

4. Procedimentos junto ao Governo Federal

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

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

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

- Operação de Crédito Interno:

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

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

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

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

- Operação de Crédito Externo:

As operações de crédito externo seguem os mesmos trâmites das operações de crédito interno, embora, por não envolverem instituições integrantes do Sistema Financeiro Nacional, não necessitem observar as regras de crédito ao setor público do Conselho Monetário Nacional – CMN. Assim, para a obtenção de financiamentos internacionais, é necessário que haja o envolvimento do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MP), por meio da Secretaria de Assuntos Internacionais (SEAIN), o qual atua em diversas frentes. Cabe à SEAIN coordenar operacionalmente todo o processo de

negociação para a obtenção de financiamentos externos relativos a projetos pleiteados pelos órgãos ou entidades do setor público com organismos multilaterais e agências bilaterais de crédito, acompanhar a execução dos projetos, observando o cumprimento das cláusulas contratuais, avaliar a performance da carteira de projetos e, se necessário, recomendar medidas que conduzam a um melhor desempenho da carteira.

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

- a) Fase de análise: Apresentação da Carta-Consulta na SEAIN, e a avaliação da proposta de financiamento no âmbito da COFIEIX (Secretaria Executiva da Comissão de Financiamentos Externos). Para o caso de financiamentos internacionais, o modelo da carta-consulta é preestabelecido pela SEAIN, e contém a proposta técnica inicial do programa, assim como o montante do financiamento requerido. A aprovação desta carta-consulta pela COFIEIX é requisito prévio indispensável para que o BID possa considerar a proposta do município.
- b) Fase de preparação: publicação da Recomendação COFIEIX no Diário Oficial da União (DOU), e recebimento, por parte do Governo brasileiro, das Minutas dos Contratos de Empréstimo e de Garantia (se for o caso) encaminhados pelo Organismo Financiador.
- c) Fase de negociação: Recebimento por parte do Governo brasileiro das minutas contratuais, e término das negociações entre o Governo brasileiro e o Organismo Financiador.
- d) Fase de assinatura pelas partes: inicia a partir da data de encerramento das negociações das minutas contratuais, e finaliza com a formalização da contratação da operação de crédito externo.
- e) Fase de efetividade: Assinatura dos Contratos de Empréstimo e de Garantia (se for o caso), até a realização do primeiro desembolso.

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

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

Dentre os programas do BANDES, destaca-se o Proinveste Capixaba, cujo objetivo é financiar as prefeituras dos municípios do Estado do Espírito Santo para a realização de investimentos.

A) Proinveste Capixaba

- Objetivo: Financiar os municípios capixabas para a realização de investimentos e modernização da gestão pública.
- Itens Financiáveis

São passíveis de financiamento as despesas de capital do município beneficiário constantes do seu Plano Plurianual e da sua Lei Orçamentária Anual (LOA), no exercício corrente ou aprovada para o exercício seguinte, tais como:

- a) Obras civis (construção ou ampliação) de aparelhos públicos (escolas, creches, postos de saúde, parques, praças, centros de atendimento, etc.), pavimentação ou recuperação de vias urbanas e estradas vicinais, saneamento, drenagem etc., inclusive contratação de projeto técnico ou executivo de obras;
- b) Contrapartida de recursos próprios no âmbito de financiamento de linhas de crédito com recursos do BNDES, contratado por meio do BANDES;
- c) Aquisição de máquinas e equipamentos novos;
- d) Aquisição de tecnologias de informação novas (software, hardware, infraestrutura física, etc.);
- e) Aquisição de veículos novos destinados às funções operacionais do poder executivo relacionados à defesa civil, à segurança pública, aos serviços sociais básicos e ao controle e à fiscalização;
- f) Os investimentos no âmbito de consórcios intermunicipais;
- g) Contrapartida de recursos próprios no âmbito de convênios;
- h) Elaboração de cadastro multifinalitário, recadastramento mobiliário, imobiliário (revisão de Planta Genérica de Valores, realização de aerofotogrametria e georreferenciamento) e digitalização de documentos fiscais;
- i) Criação de estrutura para atendimento especializado a pessoas jurídicas (por exemplo: abertura de empresa; emissão de alvará e licenças);
- j) Capacitação técnica e gerencial de servidores públicos;
- k) Outros investimentos caracterizados como despesa de capital.



○ Também são financiados:

- as 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;

- os investimentos abrangidos pelos itens acima contratados até 6 meses antes da data do protocolo da solicitação junto ao Bandes poderão ser financiados.

| Valor Máximo Financiável ⁽¹⁾ (R\$1,00) | Prazo | | | Juros | IOF | Reajuste |
|--|--------------|---------------|--|------------------|-------|----------|
| | Carência | Amortização | Total | | | |
| Até R\$ 20.000.000,00 | Até 24 meses | Até 120 meses | Até 120 meses | 90%da SELIC Meta | Legal | Não há. |
| Fonte de Recursos | | | BANDES. | | | |
| Dotação Inicial | | | R\$ 100.000.000,00 milhões (cem milhões de reais). | | | |
| Participação Sobre os Itens Financiáveis | | | Até 100% (cem por cento). | | | |
| Risco da Operação | | | BANDES. | | | |
| Tarifa de Cadastro | | | Não há. | | | |
| Bônus Adimplência | | | Não há. | | | |
| Tarifa de Análise de Projeto de Investimento | | | Não há. | | | |

| |
|--|
| Forma de Pagamento ⁽²⁾ |
| - durante o período de carência, os juros serão pagos trimestralmente; - durante o período de amortização, o principal e os juros serão pagos mensalmente. |
| Garantias |
| Vinculação de recursos do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e/ou da quota-parte do município no Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (QPM-ICMS). |
| Observações |
| (1) VALOR MÁXIMO FINANCIÁVEL: cada município capixaba poderá acessar o montante de recursos definidos de acordo com os critérios estabelecidos pelo governo do Espírito Santo. (2) FORMA DE PAGAMENTO: as parcelas serão calculadas pelo Sistema de Amortização Price. <u>Outras Observações:</u> DATA DE PAGAMENTO: dia 25 de cada mês. |

2.3.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

Para o devido monitoramento da implementação da estratégia de viabilização financeira em Cachoeiro de Itapemirim é necessária a contínua averiguação por meio de indicadores. No caso, será analisado o número de projetos viabilizados e gerenciados pelo núcleo criado a cada semestre.

2.3.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações será baseado no acompanhamento de cronogramas de andamento e também nas metas pré-estabelecidas.

2.4 Programa de Modernização da Gestão de Mobilidade no Município

A modernização da gestão municipal tem como principal objetivo a implementação de uma gestão eficiente da mobilidade por meio de recursos tecnológicos que representem instrumentos para o aumento de receita, controle operacional, monitoramento de fluxos, fiscalização e qualidade dos serviços prestados. Deste modo, serão estabelecidas neste programa diversas ações que visem a modernização da gestão da mobilidade de Cachoeiro de Itapemirim para o devido desenvolvimento institucional e a consequente melhoria da mobilidade urbana.

O programa terá como agente promotor a AGERSA (Agência Municipal de Regulação dos Serviços Públicos) e deve ser implementado em um período de até dois anos.

2.4.1 Ações

Modernização da gestão da mobilidade e adoção de novas tecnologias para o melhor funcionamento do tráfego e dos serviços de transporte.

2.4.2 Metodologia de Implementação

As ações que integram o programa de modernização da gestão de mobilidade são:

- Modernização da gestão de tráfego (semáforos, estacionamento rotativo, velocidades);
- Fiscalização dos serviços de transporte coletivo (regularidade, pontualidade, itinerários);
- Maior número de funcionários capacitados para operar com sistemas computacionais e equipamentos eletrônicos;
- Elaboração e atualização de cadastros de transporte (sistema viário, linhas de transporte coletivo etc.);
- Informatização da gestão de políticas urbanas;
- Informatização e controle de processos;
- Regularização dos requisitos para programas e financiamentos;
- Adesão a programas e financiamentos voltados para a modernização.

Todas as ações apresentadas acima têm um papel relevante para a devida modernização da gestão da mobilidade municipal. Entretanto, considera-se como prioridade a fiscalização da gestão do tráfego (semáforos, estacionamento rotativo, velocidades). Para tal, são estabelecidas como metas:

- Implantação do sistema de monitoramento de transporte coletivo dentro da AGERSA dentro de um ano;
- Contratação de pessoal capacitado em até um ano;
- Realizar a completa modernização da gestão e dos serviços de transporte coletivo em até dois anos;
- Atualização de cadastros em até seis meses.

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

1. Programa Fortalecimento da Gestão Urbana

- Objetivo: Reforço da capacidade de gestão territorial e urbana por meio da assistência técnica, do apoio financeiro, da capacitação dos atores municipais e de ações de suporte à elaboração, revisão e implementação do plano diretor participativo municipal. O Programa tem como base os princípios estabelecidos pelo Estatuto da Cidade, de forma a garantir o direito à cidade e à inclusão social.
- Agente Financeiro: Caixa Econômica Federal
- Instrumento Jurídico: Contrato de Repasse de Recursos
- Condições: O município deve encaminhar um plano de trabalho ao Ministério das Cidades. Verificada a viabilidade da proposta e comprovada a situação de adimplência do proponente, é formalizado contrato de repasse entre a Caixa Econômica Federal e o município.
- Contrapartida: Recursos financeiros, patrimoniais ou técnicos. O valor da contrapartida é definido em conformidade com a LDO vigente e leva em consideração também o IDH municipal.
- Contato:

Órgão/Unidade: Ministério das Cidades

Telefone: (61) 2108-1347

E-mail: cidades@cidades.gov.br

Site: <http://www.cidades.gov.br>

2. Programa Gestão da Política de Desenvolvimento Urbano

- Objetivo: Aporte de recursos destinados à implementação de projetos caracterizados por ações que visem priorizar a ampliação do atendimento à população pelos serviços de saneamento, abastecimento de água, coleta de esgoto e lixo, transporte público, acessibilidade, regularização fundiária e acesso à moradia e urbanização. O Programa prevê também o desenvolvimento de planos e estudos, pesquisas, eventos e publicações que subsidiem a formulação, o acompanhamento e a atualização da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, além de fortalecer a capacidade do Ministério das Cidades de produzir, disponibilizar e compartilhar dados e informações municipais com atores urbanos – poder público, parceiros e sociedade –, por meio do Sistema Nacional de Informações das Cidades – SNIC.
- Agente Financeiro: Caixa Econômica Federal

- Instrumento Jurídico: contratos, convênios, acordos de cooperação
- Condições: De acordo com a ação à qual o projeto está vinculado. Principais ações: Sistema Nacional de Informações das Cidades SNIC (1B00); formulação e acompanhamento da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (4055); Conselho das Cidades (4420); Reordenamento Institucional e Operacional do Setor de Saneamento (3955); Remuneração às Instituições Financeiras Públicas (4511).
- Contrapartida: varia de acordo com o projeto
- Contato:

Órgão/Unidade: Ministério das Cidades

Telefone: (61) 2108-1000

E-mail: cidades@cidadaes.gov.br

Site: <http://www.cidadaes.gov.br>

3. BNDES PMAT - Modernização da Administração Tributária e da Gestão dos Setores Sociais e Básicos

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

- O que pode ser Financiado

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

Quadro 1: Áreas da administração pública e ações possíveis dentro do BNDES PMAT

| Área da Administração | Ações |
|----------------------------|--|
| Administração Geral | Gestão de recursos humanos, licitações e compras, gestão de contratos, protocolo e controle de processos, gestão energética. |

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

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

- Planejamento, organização e gestão;
- Legislação;
- Sistemas e tecnologia de informação;
- Central de atendimento ao cidadão;
- Cadastros;
- Georreferenciamento;
- Relações intra e interinstitucionais;
- Integração de informações municipais, tanto na esfera intramunicipal quanto no intercâmbio de informações com os órgãos federais e estaduais.

Podem ser financiados os seguintes itens associados aos empreendimentos apoiáveis:

- Obras civis, montagem e instalações;
- Máquinas e equipamentos novos, incluídos os conjuntos e sistemas industriais, produzidos no País e credenciados no BNDES, incluídos:
 - Equipamentos de informática: microcomputadores, estabilizadores, nobreaks, impressoras, roteadores, scanners, *hubs*, *switchs*, *thin clients*, projetor multimídia, servidores, *notebooks*, antenas de rádio transmissão, estações rádio base;
 - Equipamentos de apoio à operação e à fiscalização: radiocomunicadores, leitoras de cartão, totens de atendimento e controles de frequência de pessoal;
 - Bens de informática e automação, abarcados pela Lei nº 8.248 (Lei de Informática) que cumpram o Processo Produtivo Básico (PPB) e possuam tecnologia nacional na forma da Portaria MCT nº 950, de 12.12.2006, ou da que venha a substituí-la;
- Móveis e utensílios;



-
- *Softwares* nacionais, passíveis de apoio no âmbito do programa BNDES Prosoft Comercialização;
 - Motocicletas e automóveis de passeio, desde que exclusivamente voltados para atividades de fiscalização da área de administração tributária, em quantidade total limitada ao número de servidores públicos efetivos que, comprovadamente, exerçam a função de fiscal;
 - Investimentos em capacitação técnica e gerencial de servidores públicos efetivos do município;
 - Serviços técnicos especializados;
 - Serviços de tecnologia da informação, incluindo a customização de *softwares*, e criação e atualização de cadastros, podendo influir georreferenciamento, aerofotogrametria e demais gastos correlatos.

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

- Itens não financiáveis

O programa lista os seguintes itens como não financiáveis:

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

- Taxa de Juros

As taxas de juros aplicadas são:

a) *Apoio direto* (operação feita diretamente com o BNDES):

Custo financeiro: no mínimo, TJLP

Remuneração básica do BNDES: a partir de 1,0% ao ano (a.a.)

Taxa de risco de crédito 1,0% a.a.

b) *Apoio indireto* (operação feita por meio de instituição financeira credenciada)

Custo financeiro: no mínimo, TJLP

Remuneração básica do BNDES: a partir de 1,0% ao ano (a.a.)

Taxa de risco de crédito: 1,0% a.a.

Taxa de intermediação financeira: Isenta

Remuneração da instituição credenciada: Negociada entre a instituição e o cliente.

- Participação do BNDES

O Banco financia até 90% do valor dos itens financiáveis, com prazo de até 8 anos, incluído o prazo máximo de carência de 2 anos. As garantias são cotas-parte do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e/ou receitas provenientes do ICMS ou ICMS-Exportação.

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

- Solicitação

Os pedidos de financiamento podem ser feitos diretamente ao BNDES ou por meio de uma instituição financeira credenciada ao Banco. Na forma indireta, o município deve enviar sua solicitação a instituição financeira credenciada de sua preferência, que informará qual a documentação necessária, analisará a possibilidade de concessão do crédito e negociará as garantias. A proposta deverá ser feita conforme o *Roteiro para Elaboração de Proposta de Operação Indireta Não Automática* (Página Inicial BNDES → Apoio Financeiro → Produtos → BNDES Finem → BNDES PMAT → Item: Como Solicitar). Já os pedidos diretos devem ser realizados sob a forma de Consulta Prévia, segundo o *Roteiro de Informações*, e encaminhados para:

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES
Área de Planejamento - AP
Departamento de Prioridades - DEPRI
Av. República do Chile, 100 - Protocolo - Térreo
20031-917 - Rio de Janeiro - RJ

(**) A Consulta Prévia deve ser acompanhada dos seguintes documentos:

- Ficha Cadastral de Ente Público (DOC - 57 kB) – Município

(Página Inicial BNDES → Apoio Financeiro → Produtos → BNDES Finem → BNDES PMAT → Item: Como Solicitar)

- Ficha Cadastral de Pessoa Física (DOC - 64 kB) - Prefeito e Secretários Municipais responsáveis

(Página Inicial BNDES → Apoio Financeiro → Produtos → BNDES Finem → BNDES PMAT → Item: Como Solicitar)

- Acompanhamento

- Para acompanhamento do projeto o município deverá elaborar periodicamente relatório de acompanhamento do projeto, cujo modelo será fornecido pela

-
- instituição financeira credenciada (no caso de apoio indireto) ou pelo BNDES (no caso de apoio direto);
- A instituição financeira credenciada e o BNDES realizarão periodicamente visitas técnicas de acompanhamento e avaliação dos projetos realizados, tanto na modalidade direta como indireta, para o conjunto dos municípios apoiados, com vistas ao atingimento das metas e objetivos do projeto, bem como para fomentar o intercâmbio de experiências e a difusão de iniciativas de sucesso;
 - Municípios que contrataram operações diretamente com o BNDES têm a possibilidade de imprimir relatórios e pesquisar informações relacionadas à cobrança por meio do portal do BNDES. Os municípios que contrataram operações por meio de instituições financeiras credenciadas devem se dirigir a estes intermediários para obterem tais informações
- Considerações adicionais
- O município solicitante deverá apresentar Projeto de Modernização que permita identificar, analisar e acompanhar detalhadamente o conjunto de ações e metas físicas e financeiras por meio das quais pretenda alcançar um maior nível de eficiência em sua arrecadação ou de redução efetiva do custo unitário do setor público na prestação dos serviços sociais básicos.
 - Junto ao pedido de financiamento, o município deverá encaminhar à instituição financeira credenciada ou ao BNDES, conforme o caso, o quadro de resultados esperados para as ações do projeto, conforme modelo a ser disponibilizado pelo BNDES.
 - O município deverá encaminhar, juntamente com a solicitação de liberação de recursos, as informações a respeito dos processos licitatórios e dos contratos administrativos referentes aos investimentos que são objeto do referido pedido de liberação.
 - No prazo de 120 dias, contados da liberação da última parcela, o município deverá remeter à instituição financeira credenciada ou ao BNDES, conforme o caso, o relatório de desempenho final, comprovando a aplicação de todos os recursos liberados, com discriminação em grandes itens.
 - O município deverá constituir Grupo Especial de Trabalho de Modernização da Gestão Pública, que deverá contar com, pelo menos, 40% de servidores públicos municipais efetivos entre seus membros, para coordenar a elaboração, implantação e o acompanhamento de todo o projeto.
 - O município deverá apresentar Decreto municipal publicado, formalizando a constituição do Grupo Especial de Trabalho de Modernização da Gestão Pública (NEMAT), responsável por coordenar a elaboração e implantação de todo o projeto.
 - Caso o projeto envolva financiamento para a aquisição de motocicletas e/ou automóveis de passeio voltados a atividades de suporte à fiscalização, o município deverá apresentar, ao solicitar o financiamento, declaração firmada pelo prefeito quanto ao número de fiscais do município.



4. PNAFM - Programa de Apoio a Gestão Administrativa e Fiscal dos Municípios Brasileiros

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

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

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

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

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



Quadro 2: Limites por Tipo de Recursos do PNAFM

| Ações Financiáveis | Aplicações | % Referências (Limites) |
|---|---|--------------------------------|
| I - Capacitação | Contratação de cursos, seminários ou outras formas de treinamentos e realização de visitas técnicas, nacionais e internacionais, inclusive a viabilização de Estrutura Própria Permanente de capacitação. | 10 a 40% |
| II - Serviços Técnicos que não configuram consultoria | Implantação ou atualização cadastral, customização de aplicativos e outros serviços nos quais os aspectos físicos da atividade sejam predominantes. | 0 a 70% |
| III - Consultoria | Contratação de pessoas físicas ou jurídicas, nacionais ou estrangeiras, para elaborar, apoiar, executar ou desenvolver as atividades do Projeto, inclusive sistemas informatizados. | 0 a 40% |
| IV - Equipamentos e sistemas de tecnologia de informação e comunicação | Aquisição e instalação de Hardware, redes de computação, software básico e sistemas de aplicativos, instrumentos de comunicação, inclusive referentes a agrimensura e atividades de campo relativas ao controle do ITR e do cadastro imobiliário. | 0 a 30% |
| V - Mobiliário, materiais e equipamentos de apoio operacional | Aquisição de veículos (até 1%), e outros bens móveis, inclusive referentes a agrimensura e atividades de campo relativas ao controle do ITR e do cadastro imobiliário. | 0 a 10% |
| VI - Infraestrutura | Construção, reforma e adequação de ambientes físicos. | 0 a 20% |

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

Quadro 3: Limites de Financiamento do PNAFM*

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

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

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

Quadro 4: Condições do Financiamento do PNAFM

| Condições do Financiamento | |
|----------------------------|--|
| Prazo de Execução | Até 5 anos |
| Prazo de Carência | Até 5 anos (incluído o prazo de execução). Neste período serão cobrados juros correspondentes. |

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

○ Adesão ao PNAFM

- Envie uma correspondência para a sua Agência da CAIXA, formalizando sua intenção de participar do Programa e se for o caso, solicitando informações adicionais sobre elegibilidade do município e documentação pertinente.
- Para participar desta segunda etapa do Programa, a UCP/MF recomenda o envio de manifestação de interesse contendo dados gerais da prefeitura e dos responsáveis pela coordenação do projeto para a CAIXA, que após registro em seu sistema de controle, encaminha à UCP/MF para análise preliminar do pleito. A UCP/MF e/ou a CAIXA entrarão em contrato com seu município para prestar os esclarecimentos e informações sobre o desenvolvimento e demais etapas do projeto.
- A documentação necessária para a obtenção da autorização junto à STN, pode ser solicitada à CAIXA ou obtida diretamente no MIP – Manual de Instruções de Pleito da STN, no endereço <http://www.stn.fazenda.gov.br/lrf/index.asp>.

○ Passo a Passo para a Contratação do PNAFM

1º PASSO:



-
- O município manifesta à CAIXA seu interesse de firmar Contrato de Subempréstimo no âmbito do PNAFM. Esta manifestação pode ser por ofício ou por mensagem eletrônica. Não há modelo específico.
 - A manifestação deve ser encaminhada para a agência da CAIXA de relacionamento com a Prefeitura, para a Superintendente Regional de Negócios, para a Gerência de Filial de Desenvolvimento Urbano (GIDUR) ou para a Representação de Desenvolvimento Urbano (REDUR).
 - Informações sobre endereços e telefones das unidades da CAIXA poderão ser obtidas junto à Gerência Nacional de Assistência Técnica – GEAST, pelos telefones (61) 3206-8589 / 8051 / 8604 / 6936 ou pelo endereço geast@caixa.gov.br.

2º PASSO:

- O município apresenta à CAIXA, o Decreto ou Portaria de Criação da Unidade de Execução Municipal – UEM.

3º PASSO:

- O município apresenta Projeto à CAIXA ou diretamente à Unidade de Coordenação de Programas, do Ministério da Fazenda (UCP/MF).
- O projeto deverá ser elaborado, utilizando o sistema SEEMP, que será disponibilizado pela CAIXA ao município.
- A CAIXA encaminha projeto (elaborado por meio do aplicativo SEEMP) para análise e aprovação da UCP/MF.
- A aprovação e demais orientações sobre a elaboração do projeto serão realizadas pela UCP/MF diretamente ao município.
- A UCP/MF obtém a "não objeção do Banco Interamericano de Desenvolvimento ao projeto encaminhado pela UCP".

4º PASSO: o município encaminha Pedido de Verificação de Limites e condições de acordo com o MIP – Manual de Instruções de Pleitos da Secretaria do Tesouro Nacional - STN.

O município apresenta à CAIXA a documentação a ser encaminhada à STN, conforme abaixo:

- a) Pedido de Autorização para realização de operação / Proposta Firme – PNAFM, a ser assinado pelo Prefeito e Superintendente Regional de Negócios da CAIXA.
- b) Cronograma de Liberações e Reembolsos da Operação em Exame em moeda nacional; a ser assinado pelo Prefeito e Superintendente Regional de Negócios da CAIXA.
- c) Parecer do Órgão Técnico da Prefeitura (Assinado pelo representante do órgão técnico do Município, devidamente identificado);
- d) Parecer do Órgão Jurídico da Prefeitura (Assinado pelo representante do órgão técnico do Município, devidamente identificado. Recomenda-se, ainda, colher assinatura do prefeito dando concordância com o Parecer);

-
- e) Autorização específica do Poder Legislativo Municipal para a contratação da operação de crédito do PNAFM (de acordo com inciso II, do art. 21, da Resolução nº. 43/2001, do Senado Federal), em se tratando de lei específica;
 - f) Lei Orçamentária do exercício em curso e eventuais leis e decretos de abertura de créditos adicionais (de acordo com inciso XIV do art. 21 da Resolução nº. 43/2001, do Senado Federal);
 - g) Comprovação da inclusão, no orçamento, dos recursos provenientes da operação pleiteada, bem como a destinação da despesa original (de acordo com inciso III do art. 21 da Resolução nº. 43/2001, do Senado Federal);
 - h) Certidão expedida pelo respectivo Tribunal de Contas, de acordo com modelo indicado no MIP;
 - i) Cópia protocolada de declaração assinada pelo Chefe do Poder Executivo e pelo Secretário de governo responsável pela administração financeira, entregue ao Tribunal de Contas de acordo com modelo indicado no MIP;
 - j) Cronograma de liberação das operações de dívida fundada interna e externa, realizadas no exercício em curso ou em tramitação, exclusive a operação PNAFM ora pleiteada, e de operações em exercícios anteriores que possuam parcelas liberadas ou a liberar;
 - k) Comprovação do encaminhamento de cópia de suas contas ao Poder Executivo Estadual, conforme determina o Inciso I, § 1º do art. 51 da Lei Complementar nº. 101, de 2000;
 - l) Declaração informando o responsável pela administração financeira (nos casos em que o Município não possua Secretário responsável pela administração financeira);
 - m) Atualizar as informações relativas ao município no Sistema de Coleta de Dados Contábeis dos Entes da Federação – SISTN;

Nota: Toda a documentação relacionada, acima, deve corresponder exatamente àquela estabelecida no MIP, cuja versão atualizada sempre deve ser obtida no sitio da STN no endereço: <http://www.stn.fazenda.gov.br/hp/downloads/mip.htm>

OBSERVAÇÕES

1. Para iniciar essa atividade os técnicos do município já devem ter entendimento amplo sobre as características e regras gerais do programa.
2. Toda a documentação deve ser encaminhada à STN, por meio da Caixa Econômica Federal.
3. Ressaltamos que para o encaminhamento da documentação à STN, indicada no 4º passo, recomenda-se que o projeto já tenha sido aprovado ou encaminhado à UCP, uma vez que a autorização dada pela STN tem prazo de validade, que pode se expirar, sem que o projeto tenha sido aprovado.
4. A STN, após análise da documentação, comunica diretamente ao município, com cópia para a CAIXA, as ocorrências e ajustes necessários para a finalização do pleito. Em média, a STN demora 15 dias úteis para realizar a análise.
5. Após 60 dias do pedido do pedido de ajustes pela STN, sem que o município tenha cumprido ou negociado o cumprimento da mesma, aquela Secretaria

arquiva o processo, quando então será necessária reapresentação de nova documentação.

5º PASSO: após receber informação da informação sobre a aprovação do projeto e autorização da STN, o município apresenta à CAIXA, documentação complementar para contratação, tais como:

- Certidões Negativas do INSS (CND e CRP), FGTS, e Secretaria da Receita Federal, obtidas nos endereços: www.mpas.gov.br, www.caixa.gov.br e www.receita.fazenda.gov.br;
- Nada consta no Cadastro Informativo dos Créditos Não Quitados – CADIN e Adimplência junto a instituições integrantes do Sistema Financeiro – CADIP;
- Cópia da documentação do Chefe do Poder Executivo/representante legal;

Obs.: As consultas realizadas em sistemas (SISTN, CAUC) ou Internet deverão ser impressas e juntadas ao processo, após assinatura sob carimbo do responsável pela pesquisa.

6º PASSO: abertura de conta corrente na CAIXA, na agência de relacionamento do município, específica para a movimentação dos recursos do PNAFM, conta esta vinculada ao projeto;

7º PASSO: celebração do Contrato de Subempréstimo entre o município e a CAIXA:

- Requisitos básicos para a celebração do Contrato de Subempréstimo:
 - a) Ofício da Unidade de Coordenação de Programas do Ministério da Fazenda – UCP/MF, autorizando a Caixa a realizar a contratação;
 - b) Documento da STN declarando que o município atende à Verificação de Limites e Condições para a contratação da operação, conforme definido no Manual de Instruções de Pleito – MIP (Anexo A – Modelo 1A - Crédito Interno);
 - c) Regularidade quanto aos itens sobre regularidade cadastrais referenciados nos 5º e 6º passos.

Toda a documentação supracitada deverá ser apresentada na Superintendência Regional ou na Gerência de Desenvolvimento Urbano da CAIXA vinculada ao município;

- Informações complementares

Toda a documentação supracitada deverá ser apresentada na Superintendência Regional ou na Gerência de Desenvolvimento Urbano da CAIXA vinculada ao município;

Informações e esclarecimentos sobre os procedimentos mencionados acima poderão ser obtidas junto à Gerência Nacional de Assistência Técnica – GEAST, pelos telefones (61) 3206-8589 / 8051 / 8604 / 6936 ou pelo endereço geast@caixa.gov.br

5. Programa Nacional de Gestão Pública e Desburocratização - GESPÚBLICA

- Órgão/Entidade responsável pelo Programa: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.
- Objetivo/Finalidade: Marco Legal: Decreto n.º 5.378/2005. Missão: promover a gestão pública orientada para resultados, visando contribuir para a melhoria da qualidade dos serviços públicos prestados ao cidadão e para o aumento da competitividade do País. Produtos: avaliação; auto avaliação da gestão pública; carta de serviços ao cidadão; pesquisa de satisfação; e simplificação de processos. Público-alvo: cidadãos, sociedade e todas as organizações públicas.
- Instituições/Entidades elegíveis: Municípios, estados, Governo Federal, nas três esferas e poderes de governo.
- Agente Financeiro: Não há.
- Instrumento jurídico para formalização: Termo de Adesão ou Convocação.
- Condições para aderir ao Programa: Não há.
- Contrapartida: Capacitação gratuita das pessoas das organizações aderentes ao GESPÚBLICA nas tecnologias de gestão fornecidas. Ônus para a organização: diárias e passagens para instrutores e/ou servidores.
- Contatos:

Órgão/Unidade: MP/SEGES/DPG

Telefone: (61) 3429-4968

E-mail: valmir.dantas@planejamento.gov

Site: www.gespublica.gov.br

- Observações: O GESPÚBLICA é uma arrojada política pública formulada para a gestão, alicerçada em um modelo de gestão pública singular que incorpora à dimensão técnica, própria da administração, a dimensão social. Tem como características: ser essencialmente pública; estar focada em resultados para o cidadão; e ser federativa. As peculiaridades do Setor Público Brasileiro fizeram com que se buscasse um Modelo de Excelência em Gestão Pública, constituído de elementos integrados, que orientam a adoção de práticas de excelência em gestão com a finalidade de levar as organizações públicas brasileiras a padrões elevados de desempenho e de qualidade em gestão.

2.4.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

O monitoramento da modernização da gestão da mobilidade será baseado na verificação anual da adesão a algum programa ou financiamento, tais como os descritos acima.

2.4.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações será baseado no acompanhamento de cronogramas de andamento e metas pré-estabelecidas.



2.5 Produto 5: Programa de Fortalecimento da Democracia Participativa

O programa de fortalecimento da democracia participativa no Município de Cachoeiro de Itapemirim tem como objetivo construir coletivamente a visão de cidade e dos deslocamentos nela e democratizar a tomada de decisão marcando-a pela transparência de fatos e informações e pela inclusão ou fortalecimento de diferentes atores no processo. Deste modo, espera-se ampliar a esfera de discussão do tema da mobilidade urbana no município.

O público alvo do programa é diretamente a sociedade civil, uma que vez a entrada de novos atores nos processos de formulação, implementação e avaliação de políticas públicas é fundamental para a própria melhoria de gestão da mobilidade urbana municipal. Assim, os agentes promotores das ações do programa devem ser a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SEMDURB e a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos (SEMSUR) em um prazo de até dois anos.

2.5.1 Ações

Fortalecimento da participação popular nas definições e diretrizes das políticas públicas para mobilidade, por meio da reformulação ou novas atribuições aos conselhos municipais existentes.

2.5.2 Metodologia de Implementação

Assim como descrito em relatórios anteriores, não existem associações de usuários de transporte coletivo ou outros grupos com demandas específicas para mobilidade urbana. Entretanto, o Conselho do Plano Diretor Municipal e o Conselho Municipal de Transportes e Tarifas tratam de questões relacionadas ao tema e podem interferir nos processos de decisão. Logo, dentre as ações propostas no programa, é prioridade a criação de um Grupo de Trabalho focado em mobilidade dentro do Conselho do Plano Diretor Municipal, em até seis meses, para a aproximação da sociedade com o tema em questão. Além disso, a disponibilização de um canal de informações à população em até seis meses e com divulgação semanal é também relevante para o fortalecimento da participação popular no processo de tomada de decisão.

Abaixo encontram-se todas as ações elaboradas para o maior engajamento da população com as políticas públicas ligadas à mobilidade urbana.

- 1) Disponibilização de ferramentas e recursos para facilitar o engajamento dos moradores, como manuais para criação de associações, implantação de centros comunitários ou cessão de espaços para reuniões em horários ociosos;
- 2) Divulgação sistemática de informações sobre programas em desenvolvimento na prefeitura (com objetivos gerais e metas específicas) para acompanhamento da população;

-
- 3) Convocação periódica para participação de seminários e palestras sobre o tema, de modo a promover difusão de informações e conhecimentos sobre mobilidade;
 - 4) Uso de ferramentas eletrônicas para estabelecimento de canal de comunicação e divulgação ampla de informações sobre o município (mídias sociais, portal de internet da prefeitura), constantemente atualizados e com dados disponíveis em diferentes níveis de aprofundamento, de modo a satisfazer todos os tipos de público e de pesquisa;
 - 5) Adoção permanente de instrumentos de participação popular (audiências públicas, por exemplo) ao longo de todo o processo de elaboração de projetos, inclusive (e especialmente) nas definições de prioridades e destinação de orçamentos;
 - 6) Criação de Grupo de Trabalho focado em mobilidade dentro do Conselho do Plano Diretor Municipal.

2.5.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

O monitoramento do programa terá como indicadores: o número mensal de acessos no canal de comunicação; a totalidade das ações municipais sendo divulgadas pelos canais de informação e; o aumento do número de cidadãos participando de conselhos municipais e de audiências públicas. Os indicadores devem ser capazes de identificar o andamento da implementação das ações do programa e os possíveis problemas e ajustes necessários, sendo mensurados e analisados semestralmente.

2.5.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações será baseado no acompanhamento de cronogramas e metas pré-estabelecidas e também na realização de relatórios anuais de atividades do Grupo de Trabalho.

3. Programas de desenvolvimento institucional voltados ao Transporte Não Motorizado

Além dos 5 eixos previamente apresentados, são abordadas a seguir outras ações institucionais e de gestão para o Município de Cachoeiro de Itapemirim, porém com o foco voltado para o tema do Transporte não Motorizado.

3.1 Política para estruturação da rede cicloviária

A estruturação da rede cicloviária tem como principal objetivo garantir condições mínimas de infraestrutura para o uso da bicicleta como meio de transporte. Em um prazo de até dois anos, espera-se que a Prefeitura e a Câmara Municipal implementem a política em questão para o bem estar da sociedade civil como um todo.

3.1.1 Ações

Definição de políticas para a instalação de paraciclos e bicicletários nos novos empreendimentos de médio e grande porte, classificados como polos geradores de viagens.

3.1.2 Metodologia de Implementação

Primeiramente, é necessário o estabelecimento de requisitos mínimos para a instalação de paraciclos e bicicletários em empreendimentos com grande atração de viagens. Além dessa prioridade, é preciso que seja feita a minuta de projeto de lei ou uma alteração nas leis existentes pertinentes ao tema e a posterior aprovação na Câmara Municipal.

Como meta, destaca-se a instalação de paraciclos ou bicicletários em todos os novos empreendimentos até o prazo final de implementação.

3.1.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

O monitoramento da política em questão terá como indicador a contagem do número de paraciclos e bicicletários instalados em novos loteamentos, devendo ser apurado anualmente.

3.1.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações terá como base a contagem do número de paraciclos e bicicletários instalados.

3.2 Política de infraestrutura de TNM em novos loteamentos

A política de infraestrutura de transporte não motorizado em novos loteamentos tem por objetivo garantir que as novas ocupações sejam projetadas para os modos a pé e de bicicleta.

Deste modo, espera-se que a Semdurb e a Semdef sejam responsáveis pela implementação desta política em um período de até 10 anos para a melhoria da infraestrutura tanto para pedestres e ciclistas, quanto para a sociedade civil como um todo.

3.2.1 Ações

Definição de diretrizes para implementação de calçadas e ciclovias e infraestrutura associada em novos loteamentos.

3.2.2 Metodologia de Implementação

Para a implementação da política é prioridade estabelecer requisitos mínimos para execução de vias cicláveis em função da hierarquia viária e das condições da topografia. Além dessa ação, também é relevante:

- 1) Definir critérios de aprovação, estabelecendo porcentagens mínimas da área para implantação de calçadas e ciclovias;
- 2) Definir critérios de compensação para casos em que a parcela mínima de área destinada a TNM não seja atingida;
- 3) Elaboração de minuta para alteração do código e obras adotado no município.

A partir dessas ações é esperado que em até cinco anos todos os novos loteamentos tenham vias cicláveis de acordo com os requisitos mínimos do código de obras revisado.

3.2.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

Para o devido monitoramento da implementação da política em questão, será utilizado o indicador da extensão (quilômetros) de ciclovias implantadas em novos loteamentos. O indicador em questão deve ser capaz de identificar o andamento da implementação das ações da política e os possíveis problemas e ajustes necessários, devendo ser analisado anualmente.

3.2.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações deve ser baseado na contagem da extensão cicloviária.

3.3 Programa para a redução de acidentes com ciclistas e pedestres

O programa em questão tem como objetivo promover a redução dos acidentes envolvendo pedestres e ciclistas no Município de Cachoeiro de Itapemirim. Para tal, o programa deve ser implementado em um período de 5 a 10 anos pela Semdurb e pela Semdef visando o bem-estar da sociedade civil como um todo. Logo, tem-se como principal meta a redução em 50% dos acidentes.

3.3.1 Ações

Promoção de parcerias com órgãos públicos que registram acidentes de trânsito para ampliar os métodos de coleta de dados de segurança.

3.3.2 Metodologia de Implementação

Para a devida implementação do programa é preciso, primeiramente, realizar um levantamento dos pontos com maior índice de acidentes e, posteriormente, a implantação de um sistema (construção de central de gerenciamento, instalação dos equipamentos, etc.). Além disso, é relevante também realizar uma análise do custo-benefício e um estudo das tecnologias de monitoramento disponíveis.

3.3.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

Para o devido monitoramento da implementação do programa em questão será utilizado como indicador a regularidade e o aumento de periodicidade de registros recebidos das ocorrências. O indicador em questão deve ser capaz de identificar o andamento da implementação das ações da política e os possíveis problemas e ajustes necessários, devendo ser analisado semanalmente.

3.3.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações será baseado na coleta por meio dessa ferramenta de monitoramento implantada.

3.4 Programa de Capacitação de Agentes de Trânsito

O programa de capacitação de agentes de trânsito tem como objetivo principal estabelecer a cultura de fiscalização na comunidade local por meio da constante orientação de pedestres e ciclistas para o uso adequado da infraestrutura disponível e também por meio da contínua qualificação dos agentes e órgãos gestores.

As ações que fazem parte do programa devem ser implementadas em até dois anos pela Semdurb e pela Semdef e apresentam um vínculo direto com as ações do Produto 2 - Programa de assistência e capacitação técnica na área do planejamento e gestão da mobilidade.

3.4.1 Ações

Elaboração de programa de capacitação para os agentes de trânsito e órgão gestores.

3.4.2 Metodologia de Implementação

Tem-se como prioridade a criação/contratação de um programa para treinamento dos agentes de trânsito e órgãos gestores por parte dos agentes promotores. Além disso, devem ser oferecidos cursos de reciclagem para capacitação continuada dos agentes de trânsito.

Para tal, tem-se como metas:

- Realizar a contratação dos cursos em até seis meses;
- Oferecer cursos de capacitação para todos os funcionários interessados em até dois anos;
- Realizar campanhas de divulgação dos cursos em até seis meses.

3.4.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

Para o devido monitoramento da implementação do programa em questão, deverão ser utilizados como indicadores: o número de agentes treinados e uma pesquisa de satisfação com pedestres na cidade. Os indicadores em questão devem ser capazes de identificar o andamento da implementação das ações do programa e os possíveis problemas e ajustes necessários, sendo analisados semestralmente.

3.4.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações deve ser baseado no acompanhamento pela procura dos cursos oferecidos e também nas pesquisas de satisfação com gestores e agentes de trânsito.

3.5 Política para maior fiscalização e adequação das calçadas

A política para maior fiscalização e adequação das calçadas em Cachoeiro de Itapemirim tem como objetivo oferecer aos pedestres uma condição de circulação adequada. Logo, espera-se que a política seja implementada pela Semdurb em um período de 5 a 10 anos.

Além disso, é necessário, neste caso, ter como ação precedente o fortalecimento da assessoria técnica à população quanto a construção e adaptação das calçadas no município.

3.5.1 Ações

Fiscalização e aplicação de penalidades às não conformidades das calçadas.

3.5.2 Metodologia de Implementação

É preciso, primeiramente, realizar um mapeamento das não conformidades nas calçadas do município para então iniciar as ações que fazer parte da política (ação prioritária). Estas, por sua vez, são: a criação de um plano estratégico para mapeamento das não conformidades e a notificação dos proprietários.

3.5.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

Para o devido monitoramento da implementação da política em questão, será utilizado como indicador a extensão (quilômetros) de calçadas que estão em estado de conformidade. O indicador em questão deve ser capaz de identificar o andamento da implementação das ações da política e os possíveis problemas e ajustes necessários, devendo ser analisado semestralmente.

3.5.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações será baseado no levantamento do histórico de calçadas adaptadas no Município de Cachoeiro de Itapemirim.

3.6 Política de viabilização financeira para TNM

A política de viabilização financeira para o transporte não motorizado tem como objetivo desenvolver na Administração Pública municipal a sistemática para os procedimentos de obtenção e gerenciamento de programas e financiamentos voltados para o TNM, de modo que o município passe a atender a exigências específicas das fontes financiadoras.

Espera-se que a política seja implementada pela Prefeitura em um período de até dois anos, tendo em vista que é necessário, primeiramente, a criação de ferramentas para a elaboração dos estudos de viabilização de projetos (Estruturação), com procedimentos de adesão a programas e linhas de crédito existentes e a verificação das exigências específicas para tornar-se elegível a financiamentos. As linhas de financiamento disponíveis para o Município de Cachoeiro de Itapemirim são: Banco Interamericano, BNDES, Caixa Econômica Federal, Governo Federal, Bandes.

3.6.1 Ações

Criação de estratégias de captação de recursos para a gestão de ciclovias e calçadas (parceria governo federal, subsídio cruzado, etc.).

3.6.2 Metodologia de Implementação

As ações que compõem a política de viabilização financeira consistem no levantamento das possibilidades de investimentos existentes, na seleção da estratégia e na aplicação propriamente dita do programa no município. Tem-se como prioridade de ação a formação de parcerias com o Governo Federal, em especial com o Ministério das Cidades, para a celebração de convênios e como principal meta o levantamento das possibilidades de financiamento em até seis meses.

3.6.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

Para o devido monitoramento da implementação da política em questão, será utilizado como indicador a quantia (reais) de recursos captados. O indicador em questão deve ser capaz de identificar o andamento da implementação das ações da política e os possíveis problemas e ajustes necessários, devendo ser apurado anualmente.

3.6.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações será baseado no contato institucional com parceiros potenciais.

3.7 Política de Implementação do Subsídio Cruzado

A política de subsídio cruzado tem como objetivo a identificação de oportunidades de financiamento para a gestão específica de ciclovias e calçadas. Espera-se que o agente promotor da política em questão seja a Semdurb e que a completa implementação seja feita em período de 5 a 10 anos.

3.7.1 Ações

Realização de estudo para adicionar item na legislação municipal que destine percentual de recursos obtidos em multas para gestão de ciclovias e calçadas (subsídio cruzado).

3.7.2 Metodologia de Implementação

As ações que compõem a política de implementação do subsídio cruzado consistem no levantamento das possibilidades de investimentos existentes, na seleção da estratégia e, por último, na devida aplicação do programa. Por outro lado, é primeiramente necessário verificar a legalidade da alteração da destinação dos recursos e as eventuais alterações jurídicas.

Para tal, é necessário ter como meta o levantamento das possibilidades de financiamento em até seis meses.

3.7.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

Para o devido monitoramento da implementação da política em questão, será utilizado como indicador a quantia (reais) de recursos destinados ao TNM. O indicador em questão deve ser capaz de identificar o andamento da implementação das ações da política e os possíveis problemas e ajustes necessários, devendo ser apurado anualmente.

3.7.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações terá como base as consultas aos departamentos jurídicos da Prefeitura.

3.8 Programa de Ruas Integrais

A implementação do Programa de Ruas Integrais no Município de Cachoeiro de Itapemirim deve ser responsabilidade da Prefeitura e da Semdurb e tem como objetivo a melhoria do relacionamento entre os diferentes modos de transporte, tendo em vista a introdução do conceito de ruas integrais aos novos loteamentos e a adaptação dos conceitos à estrutura viária já consolidada. É esperado que o programa seja implementado em 15 anos, tendo em vista a complexidade da introdução dos conceitos na sociedade e na gestão municipal.

Além disso, o programa em questão tem como ação precedente a reestruturação da Semdurb para a devida aplicação dos conceitos.

3.8.1 Ações

Elaboração de Programa de Ruas Integrais.

3.8.2 Metodologia de Implementação

O programa em questão tem como ações: a apreensão dos conceitos fundamentais; a avaliação da aplicabilidade no município; a criação do próprio programa; a seleção dos locais a implantar o conceito e; aplicação o conceito em projetos futuros. Considerando esses aspectos, tem-se como prioridade a avaliação da aplicabilidade do programa no Município em questão, devendo ser realizada em até seis meses.

3.8.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

Para o devido monitoramento da implementação do programa em questão, será utilizado como indicador a área (m²) de ruas integrais implantadas no município. O indicador em questão deve ser capaz de identificar o andamento da implementação das ações do programa e os possíveis problemas e ajustes necessários, devendo ser apurado anualmente.

3.8.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações será baseado na soma, por meio dos projetos, das áreas totais de ruas integrais executadas em Cachoeiro de Itapemirim.

3.9 Plano de Gerenciamento das Infraestruturas para Ciclistas

O plano de gerenciamento das infraestruturas para ciclistas no Município de Cachoeiro de Itapemirim tem como objetivo principal a conservação de ciclovias, sinalizações, paraciclos, entre outros. Assim, espera-se que a Prefeitura e a Semdurb implementem o plano em um período de 5 a 10 anos, tendo em vista que é necessário, primeiramente, a reestruturação da Semdurb com recursos humanos e materiais.

3.9.1 Ações

Elaboração de plano de gerenciamento das infraestruturas para ciclistas.

3.9.2 Metodologia de Implementação

Tem-se como prioridade a criação de um canal de comunicação com a população para sugestões e denúncias (aplicativo para celulares, site, 0800). Além disso, a criação do plano de gerenciamento com base no plano de mobilidade (cadastramento, levantamento das condições atuais, etc.), é também uma ação necessária para a implementação do plano em questão.

Espera-se que o plano de gerenciamento seja criado em até dois anos.

3.9.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

Para o devido monitoramento da implementação do plano em questão, será utilizado como indicador a extensão de infraestruturas cicláveis com manutenção adequada no município. O indicador em questão deve ser capaz de identificar o andamento da implementação das ações do plano e os possíveis problemas e ajustes necessários, devendo ser apurado anualmente.

3.9.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações será baseado no acompanhamento de cronogramas de andamento.

3.10 Programa de Assessoria Técnica de Calçadas

O programa em questão tem como objetivo principal assessorar a população no projeto técnico de calçadas, considerando como deve ser a sua construção e manutenção. A sua implementação deve ser feita pela Prefeitura e pela Semdef em até dois anos, sendo necessária a prévia reestruturação da Semdurb.

3.10.1 Ações

Fortalecimento da assessoria técnica à população quanto a construção e adaptação das calçadas.

3.10.2 Metodologia de Implementação

O programa em questão tem como prioridade de ação o fortalecimento do órgão técnico voltado para o atendimento à população. Além disso, é também necessária a divulgação da obrigatoriedade de adequação das calçadas no município.

Tem-se como metas a implantação do serviço de apoio técnico em até 1 ano e a manutenção do serviço disponível sem interrupções.

3.10.3 Indicadores de Monitoramento e Avaliação

Para o devido monitoramento da implementação do programa em questão, serão utilizados como indicadores as pesquisas de satisfação com usuários do serviço e também o número de cidadãos atendidos pelo serviço de atendimento técnico. Os indicadores devem ser capazes de identificar o andamento da implementação das ações do programa e os possíveis problemas e ajustes necessários, devendo ser apurado anualmente.

3.10.4 Procedimento para Coleta e Processamento de Informações

O procedimento para coleta e processamento de informações deverá ser baseado no acompanhamento das metas.