

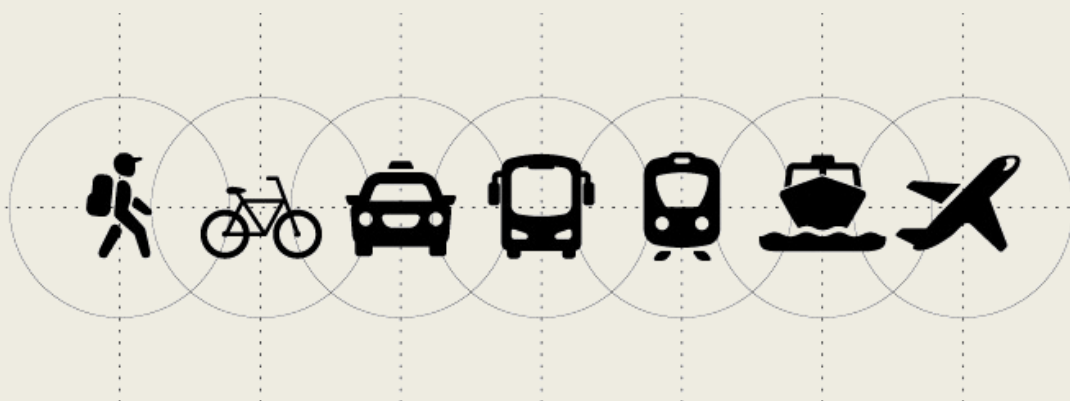
PLANO DE MOBILIDADE URBANA E RURAL

2020-2030

Caderno de Prognóstico



MUNICÍPIO DE CRUZEIRO



Plano de MOBILIDADE



MUNICÍPIO DE CRUZEIRO

PlanMob 2020-2030

Caderno de Prognóstico

Prefeitura Municipal de Cruzeiro - CNPJ / MF: 46.668.596/0001-01
www.cruzeiro.sp.gov.br / Telefone: (12) 3141.1100 / 3600.3249 / 3600.3251

Thales Gabriel Fonseca
Prefeito Municipal

Grupo de Trabalho / Equipe Técnica (Portaria nº 146, de 06 de julho de 2020):

Rodolfo Monteiro Scamilla (2017-2020) / Mário Roberto Notharangeli (2021-2024)
(Engenheiro Civil) (Engenheiro Civil)
Secretário de Desenvolvimento Urbano e Rural

David Ruiz Bargeño - Elaboração e Coordenação
(Mestrando em Engenharia / Graduado em Administração de Empresas / Especializado em Sistemas Inteligentes de Transporte e Tráfego Terrestre - ITS)
Diretor do Departamento de Mobilidade Urbana

Diego Mendes
(Arquiteto e Urbanista)
Diretor do Departamento de Desenvolvimento Urbano

URBANTRANS - Soluções em Mobilidade Urbana / CNPJ: 26.226.892 / 0001-37
www.urbantrans.com.br / Telefone: (12) 9.9757.0172

Agradecimentos:

Às Secretarias Municipais, aos diferentes Departamentos e Setores que compõem as diferentes áreas da Prefeitura Municipal, em particular à Secretaria de Finanças, à Secretaria de Administração, ao Departamento de Trânsito, ao pessoal que desenvolve seu estágio junto à Prefeitura, aos diferentes Conselhos Municipais e, em especial, aos munícipes participativos e ativos que lutam por uma cidade melhor.

Comissão Municipal de Mobilidade Urbana (Portaria nº 60, de 12 de maio de 2020):

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural

Rodolfo Monteiro Scamilla (Presidente)
Diego Mendes (Secretário)
David Ruiz Bargaño

Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos

Adriana Grossi Ferrão do Amaral
Cleide da Silva Monteiro Rubez Felix
Fernando Rodrigues Penido

Secretaria Municipal de Segurança Pública

Hélcio da Silva Vieira
Eliane Moreira de Freitas (Suplente)

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo

Malek Assad Júnior

Gabinete Municipal

Luiz Carlos Giupponi
Khaled Penna Valle (Suplente)

Associação dos Engenheiros e Arquitetos

Célio José Giovanni

Associação das Indústrias

Eddie Van Tilburg

CDL – Câmara de Dirigentes Lojistas

Breno Junqueira Santiago

Sociedade Civil

Fernando Candido Ribeiro
Tiago Candido Ribeiro (Suplente)

*“O planejamento de longo prazo não lida com decisões futuras
mas com o futuro de decisões presentes.”*

Peter Drucker
(1909-2005)

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1. Projeção populacional (2010-2030).....	15
Tabela 2. Projeção da frota de veículos e taxa de motorização.....	17
Tabela 3. Projeção de crescimento orçamentário. Cenário realista / intermediário.	19
Tabela 4. Projeção de crescimento orçamentário. Cenário pessimista.....	20
Tabela 5. Projeção de crescimento orçamentário. Cenário otimista.....	21
Tabela 6. Nível de Critério de Avaliação (NCA) do nível de ruído para ambientes externos, em dB.....	63
Tabela 7. Indicadores para monitoramento e avaliação da efetividade da PNMU.....	82
Tabela 8. Identificação de elementos.	82
Tabela 9. Indicadores de monitoramento das ações.	85
Tabela 10. Indicadores de monitoramento dos programas e planos.....	87
Tabela 11. Recursos e fontes de financiamento.	89

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Localização dos novos centros urbanos.	31
Figura 2. Proposta de Anel Viário.....	38
Figura 3. Proposta de nova rede cicloviária.	47
Figura 4. Proposta de localização da nova rodoviária.	51
Figura 5. Proposta do novo Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros.....	54
Figura 6. Proposta de rota de carga nociva ou perigosa.	59
Figura 7. Transferência CIDE (2019).....	114
Figura 8. Relação de receitas por forma de lançamento - IPVA.	119
Figura 9. Emendas Parlamentares (2019).....	124

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Projeção populacional (2010-2030).	16
Gráfico 2. Projeção da frota de veículos (2010-2030).....	17
Gráfico 3. Projeção da taxa de motorização (2010-2030).....	18

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	13
1. PROJEÇÕES.....	15
1.1 Projeção Populacional.....	15
1.2 Projeção da Frota de Veículos e a Taxa de Motorização.....	16
1.3 Projeção do Orçamento Municipal.....	18
1.3.1 Cenários.....	18
1.3.1.1 Cenário Realista / Intermediário.....	19
1.3.1.2 Cenário Pessimista.....	20
1.3.1.3 Cenário Otimista.....	21
1.3.2 Análise dos Cenários.....	22
2. POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA.....	25
2.1 Objetivos Específicos.....	25
2.2 A Mobilidade Sustentável no Contexto Socioeconômico.....	26
3. EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO E OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	29
4. MACROAÇÕES E AÇÕES ESPECÍFICAS.....	31
4.1 Eixo 1 – Espaço Urbano e Planejamento.....	31
4.1.1 Macroação 1 – Descentralização das atividades geradoras de tráfego.....	31
4.1.2 Macroação 2 – Melhoria da gestão dos estacionamentos públicos.....	32
4.1.3 Macroação 3 – Normatização dos diferentes tipos de transporte motorizados e não motorizados.....	32
4.1.4 Macroação 4 – Ampliação de estacionamento rotativo nas áreas centrais.....	33
4.1.5 Macroação 5 – Melhoria do pavimento nos itinerários do transporte público.....	33
4.1.6 Macroação 6 – Implantação de iluminação à led.....	34
4.1.7 Macroação 7 – Elaboração de Plano Viário Municipal (PVRM).....	34
4.1.8 Macroação 8 – Criação da estrutura e hierarquia viária.....	35
4.1.9 Macroação 9 – Programa de Recuperação do Pavimento (Pavimenta Cruzeiro).....	35
4.1.10 Macroação 10 – Pavimentação após realização de serviços de manutenção.....	36
4.1.11 Macroação 11 – Requalificação de espaços públicos.....	37
4.1.12 Macroação 12 – Projeção e construção do anel viário.....	37
4.1.13 Macroação 13 – Construção e manutenção do Centro de Operações Integradas.....	38
4.1.14 Macroação 14 – Implantação e manutenção da rede de fibra ótica.....	39
4.1.15 Macroação 15 – Estruturação do Departamento de Mobilidade Urbana.....	40

4.1.16	Macroação 16 – Digitalização da Administração Pública.....	42
4.1.17	Macroação 17 – Elaboração e atualização de Planos, Estudos e Projetos	42
4.2	Eixo 2 – Transporte Não Motorizado	46
4.2.1	Macroação 1 – Rede de ciclovias e ciclofaixas	46
4.2.2	Macroação 2 – Criação, manutenção e integração de ciclorrotas	47
4.2.3	Macroação 3 – Plano Cicloviário Municipal (PCVM) e Programa de Incentivo ao Uso de Bicicletas.....	48
4.2.4	Macroação 4 – Plano Municipal de Acessibilidade	48
4.2.5	Macroação 5 – Áreas de acesso e/ou circulação restrita e/ou controlada	49
4.2.6	Macroação 6 – Programa de Recuperação das Calçadas	50
4.3	Eixo 3 – Transporte Coletivo.....	51
4.3.1	Macroação 1 – Projeção e construção do Terminal Rodoviário Municipal	51
4.3.2	Macroação 2 – Pontos de embarque e desembarque de passageiros.....	52
4.3.3	Macroação 3 – Novo Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros	53
4.3.4	Macroação 4 – Programa de Informação e Transparência do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros	54
4.3.5	Macroação 5 – Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros em áreas rurais e pontos de interesse turístico	55
4.3.6	Macroação 6 – Integração física, temporal e tarifária de diferentes meios de transporte.....	56
4.4	Eixo 4 – Transporte Individual Motorizado	57
4.4.1	Macroação 1 – Estacionamento privado de veículos	57
4.4.2	Macroação 2 – Veículos táxi adaptados para o transporte de pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida	57
4.4.3	Macroação 3 – Revisão tarifária dos veículos táxi para integração no Sistema de Mobilidade Urbana Municipal	58
4.5	Eixo 5 – Transporte de Carga	59
4.5.1	Macroação 1 – Rotas de carga em geral e rotas de cargas nocivas ou perigosas	59
4.5.2	Macroação 2 – Linha ferroviária	60
4.6	Eixo 6 – Segurança Viária	64
4.6.1	Macroação 1 – Treinamento e capacitação	64
4.6.2	Macroação 2 – Núcleo de educação de trânsito	64
4.6.3	Macroação 3 – Faixas para travessia de pedestres	65
4.6.4	Macroação 4 – Sinalização semafórica para travessia de pedestres.....	66

4.6.5	Macroação 5 – Implantação de Zona 30 (Traffic Calming)	66
4.6.6	Macroação 6 – Rede de videomonitoramento	67
4.6.7	Macroação 7 – Equipamentos de controle e fiscalização de velocidade	67
4.6.8	Macroação 8 – Sinalização viária e turística	68
4.6.9	Macroação 9 – Estações de contagem e classificação de veículos	69
4.6.10	Macroação 10 – Projetos com órgãos estaduais e federais de trânsito e transportes	70
4.6.11	Macroação 11 – Pátio para recolhimento de veículos	71
4.6.12	Macroação 12 – Medidas moderadoras de tráfego (<i>Traffic Calming</i>).....	71
4.6.13	Macroação 13 – Combate ao transporte irregular e clandestino de cargas e passageiros.....	72
4.7	Eixo 7 – Meio Ambiente	73
4.7.1	Macroação 1 – Educação ambiental para redução da emissão de poluentes	73
4.7.2	Macroação 2 – Medidas de micro e macro drenagem nas margens do Rio Paraíba..	73
4.7.3	Macroação 3 – Áreas urbanas, áreas de várzea e córregos urbanos	74
4.7.4	Macroação 4 – Preservação ambiental nos fundos do Vale do Paraíba.....	74
4.7.5	Macroação 5 – Arborização urbana	75
4.7.6	Macroação 6 – Matriz energética municipal.....	76
4.8	Eixo 8 – Comunicação	77
4.8.1	Macroação 1 – Conselho de Mobilidade Urbana.....	77
4.8.2	Macroação 2 – Eventos para participação popular	77
4.8.3	Macroação 3 – Fundo Municipal de Mobilidade Urbana	78
5.	INDICADORES PARA ACOMPANHAMENTO DAS AÇÕES	81
5.1	Identificação dos Elementos.....	82
5.2	Indicadores de Monitoramento das Ações	84
5.3	Indicadores de Monitoramento dos Programas e Planos	87
6.	RECURSOS E FONTES DE FINANCIAMENTO	89
6.1	Fontes de Recursos.....	89
6.1.1	Recursos Federais	91
6.1.1.1	Programa Avançar Cidades (CAIXA).....	91
6.1.1.1.1	Urbanização, Transporte e Infraestrutura.....	92
6.1.1.1.2	Habitação Popular	96
6.1.1.1.3	Meio Ambiente e Saneamento	98
6.1.1.2	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)	100
6.1.1.3	Programa 2219	104

6.1.1.3.1	Ação 10SR – Estudos e Projetos relativos à Mobilidade Urbana.....	105
6.1.1.3.2	Ação 10SS – Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano	105
6.1.1.3.3	Ação 10ST – Transporte não Motorizado	106
6.1.1.3.4	Ação 15UE – Planos de Mobilidade Urbana Locais	106
6.1.1.3.5	Ação 2D47 – Moderação de Tráfego.....	107
6.1.2	Recursos Estaduais	107
6.1.2.1	Programa Desenvolve São Paulo.....	107
6.1.2.1.1	Via SP	108
6.1.2.1.2	Linha de Apoio a Investimentos Municipais	108
6.1.3	Recursos Municipais	109
6.1.3.1	Instrumentos do Estatuto da Cidade	109
6.1.3.1.1	Outorga Onerosa	109
6.1.3.1.2	Estudo de Impacto de Vizinhança	111
6.1.3.2	Impostos, Taxas, Arrecadações e Contribuições	113
6.1.3.2.1	Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE)	113
6.1.3.2.2	Contribuições de melhoria.....	114
6.1.3.2.3	Multas	116
6.1.3.2.4	Licenciamento de Veículos Automotores / IPVA	117
6.1.3.3	Instrumentos da Política Municipal	119
6.1.3.3.1	Estacionamento Rotativo Pago de Veículos	119
6.1.3.3.2	Pátio de Recolhimento de Veículos e Leilão	119
6.1.3.3.3	Fundo Municipal de Mobilidade Urbana.....	120
6.1.3.3.4	PPA / LDO / LOA	122
6.1.4	Outras Fontes de Recursos	122
6.1.4.1	Convênios, Contratos de Repasse e Termos de Parceria	122
6.1.4.2	Emendas Parlamentares	123
6.1.4.3	Parcerias Público-Privadas (PPP)	125
6.1.4.4	Fontes Internacionais	125
6.1.4.4.1	Banco Mundial.....	125
6.1.4.4.2	Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)	126
7.	SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, MONITORAMENTO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA.....	129
7.1	Monitoramento	129
7.2	Acompanhamento e Fiscalização dos Trabalhos	130

7.3	Revisão Periódica.....	131
8.	SISTEMA DE INFORMAÇÃO MUNICIPAL DA MOBILIDADE	133
9.	ESTIMATIVA DE INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS NA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E RURAL (2020-2030).....	135
10.	CONCLUSÕES.....	143
11.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTOS DE CONSULTA	145

APRESENTAÇÃO

O século XX foi decisivo para a urbanização do mundo. Processos econômicos, sociais, culturais e políticos como a globalização, somados ao crescimento demográfico, principalmente dos países em via de desenvolvimento, ocasionaram o crescimento e consolidação das cidades. Sem embargo, seu rápido crescimento contrastou com a lentidão com a que os estados tentaram responder às novas demandas.

As cidades, então, se transformaram, enfrentaram a sobre população, as formações periféricas e a “metropolização”. A estrutura da cidade teve um traçado diversificado, poli nuclear, com altos índices de degradação ambiental e insegurança interna. Tudo isto trouxe como consequência a desordem do espaço urbano, o deterioro da arquitetura e do espaço público, o enfraquecimento dos vínculos entre as comunidades e o êxodo à periferia de muitas pessoas (ASHER, 2004).

As cidades são corpos dinâmicos. Assim que possam existir lugares parecidos e as pessoas enfrentem problemas similares, as cidades nunca vão ser iguais, nem sequer ao interior de um mesmo país. Um fator a ter em conta é que, ano após ano, uma grande quantidade de pessoas se desloca desde os setores rurais, por diferentes motivos, para as cidades (ROJAS, 2008).

Sendo assim, o transporte surgiu como um elemento chave para o desenvolvimento urbana. Não entanto, o século XXI introduziu novos desafios contra os quais o conceito de transporte não logrou dar resposta aos problemas financeiros da maioria das cidades, a socialização dos problemas ambientais, os grandes engarrafamentos e a humanização da gestão urbana (ROJAS, 2007).

Gradualmente, testemunhamos a passagem de uma abordagem em termos de transporte para outra em termos de mobilidade das pessoas.

Significa, na realidade, em termos de Pierre Muller (2010), uma “mudança de referencial setorial e a construção de um bem público complexo que, no final, implica uma mudança de referencial global, isto é, de projeto da cidade”.

Este documento apresenta o Plano de Mobilidade Urbana e Rural do Município de Cruzeiro, em atendimento à Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), assim como, à Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto das Cidades.

Segundo o Ministério das Cidades (2012), o transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico. Por outro lado, ao instituir instrumentos legais que visam melhorar esse cenário, a lei constitui um avanço político e social em relação às desigualdades de investimentos e de qualidade dos transportes urbanos no país.

Na lei, são definidos e classificados os modos e serviços de transporte, além de exemplificadas infraestruturas de mobilidade urbana que compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Estas infraestruturas devem sempre estar inter-relacionadas com um planejamento sistêmico para que produzam benefícios efetivos e proporcionais aos recursos empregados, pois apenas aumentar o investimento em infraestrutura não garante a melhoria da mobilidade urbana.

Importante observar que os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos pela lei devem orientar a elaboração de normas municipais, além de procedimentos para que os municípios implementem suas políticas e planejamentos em consonância com a União e com os Estados Federados e Distrito Federal.

Ressalta-se que a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê a obrigatoriedade de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana para todos os municípios com mais de 20 mil habitantes e demais exigidos por lei a terem Planos Diretores e que estes devem ser avaliados, revisados e atualizados no prazo máximo de 10 anos. Isso não significa que esse deva ser o horizonte a ser projetado na sua elaboração, pois a cidade deve ser planejada por um prazo maior e os ajustes devem ser periódicos e definidos no próprio plano.

A Lei vincula as atribuições previstas à disponibilidade financeira, na medida em que menciona que os entes devem atuar no limite das respectivas leis de diretrizes orçamentárias e leis orçamentárias anuais, além de observar a Lei de Responsabilidade Fiscal.

1. PROJEÇÕES

Após a aplicação da metodologia de médias móveis, a evolução da população urbana e rural, assim como, o crescimento da frota de veículos e a taxa de motorização no Município para os próximos 10 anos são apresentados nos subitens seguintes.

1.1 Projeção Populacional

Realizou-se para o Município de Cruzeiro a projeção populacional de acordo com a tendência de evolução populacional adotada pelo IBGE. O resultado é de um crescimento bruto estimado de 3,65% no ano de 2030 com respeito ao ano de 2020.

A população urbana apresentou crescimento gradativo, da ordem de 4,04%, no período de 2010 a 2020, enquanto que a rural sofreu redução de 7,53% em seu número de habitantes, no mesmo período.

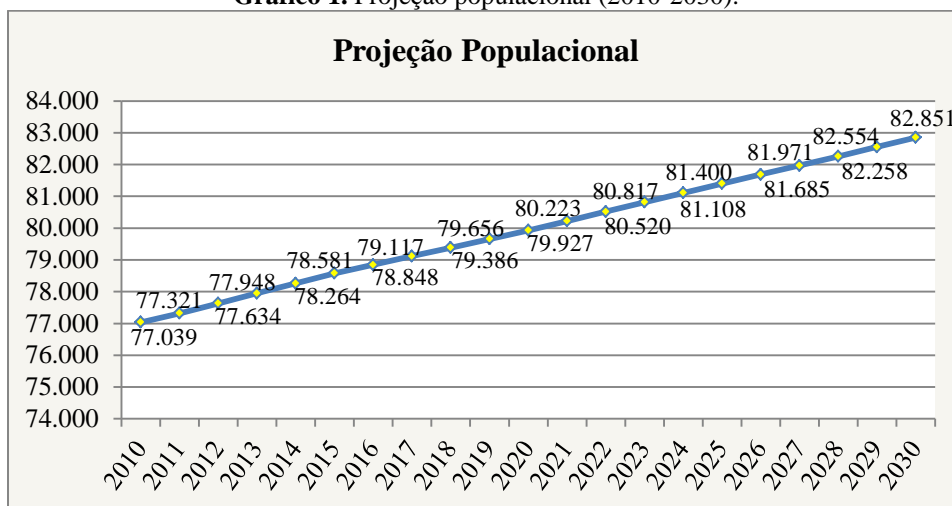
Tabela 1. Projeção populacional (2010-2030).

Ano	População					
	Urbana	% Crescimento	Rural	% Crescimento	Total	% Crescimento
2010	75.076	-	1.963	-	77.039	-
2011	-	-	-	-	77.321	0,37
2012	-	-	-	-	77.634	0,40
2013	-	-	-	-	77.948	0,40
2014	-	-	-	-	78.264	0,41
2015	-	-	-	-	78.581	0,41
2016	76.990	2,55	1.858	-5,35	78.848	0,34
2017	77.271	0,36	1.846	-0,65	79.117	0,34
2018	77.552	0,36	1.834	-0,65	79.386	0,34
2019	77.832	0,36	1.824	-0,55	79.656	0,34
2020	78.112	0,36	1.815	-0,49	79.927	0,34
2021	78.414	0,39	1.808	-0,37	80.223	0,37
2022	78.718	0,39	1.802	-0,37	80.520	0,37
2023	79.023	0,39	1.795	-0,37	80.817	0,37
2024	79.320	0,38	1.788	-0,37	81.108	0,36
2025	79.619	0,38	1.782	-0,37	81.400	0,36
2026	79.910	0,37	1.775	-0,37	81.685	0,35

2027	80.203	0,37	1.769	-0,37	81.971	0,35
2028	80.496	0,37	1.762	-0,37	82.258	0,35
2029	80.799	0,38	1.755	-0,37	82.554	0,36
2030	81.102	0,38	1.749	-0,37	82.851	0,36

Fonte: SEADE / Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

Gráfico 1. Projeção populacional (2010-2030).



Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

Diante dos dados apresentados acima, podemos afirmar que a movimentação da população cruzeirense vem dada pelas oportunidades de trabalho e crescimento no interior da área urbana, sendo que, no ano de 2020, a Taxa de Urbanização alcançou 97,73%, segundo o SEADE.

1.2 Projeção da Frota de Veículos e a Taxa de Motorização

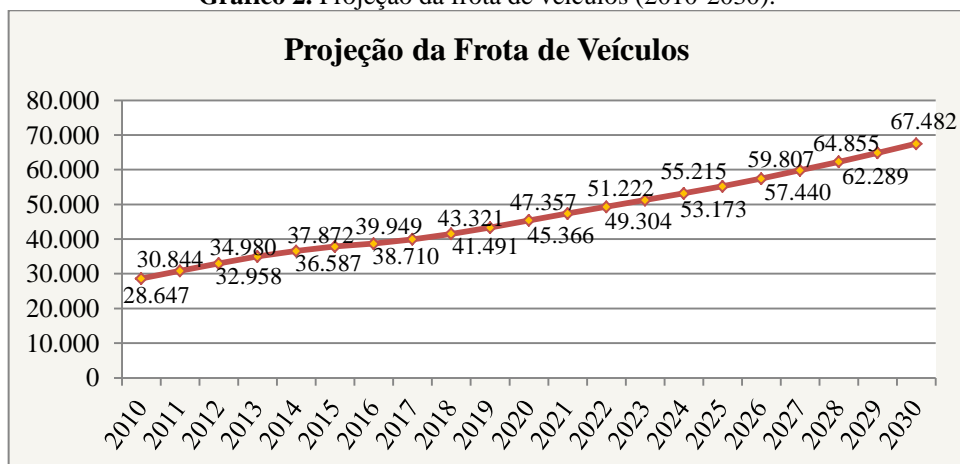
O aumento da frota de veículos de Cruzeiro se manteve com um crescimento moderado ao longo dos períodos de pesquisa, aumentando em média 4,72% a.a. de 2010 a 2020. A expectativa de crescimento da frota de veículos municipal continua na mesma linha de constate crescimento, sem muitas variações, após aplicação do cálculo de projeção, sendo de 4,11% a.a. de 2020 a 2030.

A frota de veículos de 2010 a 2030 se situa em 4,38% a.a.

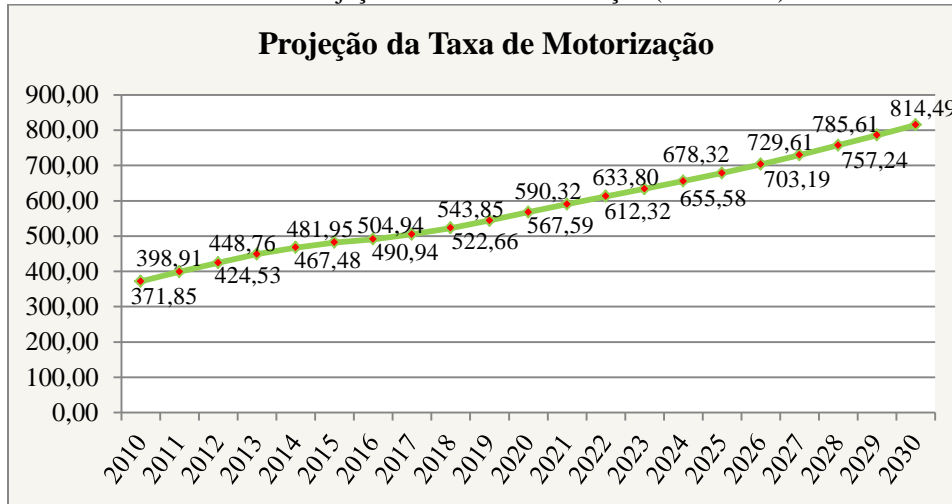
Tabela 2. Projeção da frota de veículos e taxa de motorização.

Ano	População		Frota		Taxa de motorização	
	Total	% Crescimento	Total	% Crescimento	Total	% Crescimento
2010	77.039	-	28.647	-	371,85	
2011	77.321	0,37	30.844	7,67	398,91	7,28
2012	77.634	0,40	32.958	6,85	424,53	6,42
2013	77.948	0,40	34.980	6,14	448,76	5,71
2014	78.264	0,41	36.587	4,59	467,48	4,17
2015	78.581	0,41	37.872	3,51	481,95	3,09
2016	78.848	0,34	38.710	2,21	490,94	1,87
2017	79.117	0,34	39.949	3,20	504,94	2,85
2018	79.386	0,34	41.491	3,86	522,66	3,51
2019	79.656	0,34	43.321	4,41	543,85	4,05
2020	79.927	0,34	45.366	4,72	567,59	4,36
2021	80.223	0,37	47.357	4,39	590,32	4,00
2022	80.520	0,37	49.304	4,11	612,32	3,73
2023	80.817	0,37	51.222	3,89	633,80	3,51
2024	81.108	0,36	53.173	3,81	655,58	3,44
2025	81.400	0,36	55.215	3,84	678,32	3,47
2026	81.685	0,35	57.440	4,03	703,19	3,67
2027	81.971	0,35	59.807	4,12	729,61	3,76
2028	82.258	0,35	62.289	4,15	757,24	3,79
2029	82.554	0,36	64.855	4,12	785,61	3,75
2030	82.851	0,36	67.482	4,05	814,49	3,68

Fonte: IBGE / Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

Gráfico 2. Projeção da frota de veículos (2010-2030).

Fonte: IBGE / Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

Gráfico 3. Projeção da taxa de motorização (2010-2030).

Fonte: IBGE / Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

Já a taxa de motorização, quantidade de veículos por cada 1.000 habitantes, teve um aumento médio anual de 4,33% de 2010 a 2020, sendo a expectativa de crescimento médio anual de 3,74% de 2020 a 2030.

A taxa de motorização de 2010 a 2030 se situa em 4,00% a.a.

1.3 Projeção do Orçamento Municipal

O orçamento municipal é determinado pela Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA), seguindo os princípios estabelecidos na Constituição Federal, Constituição Estadual, no que couber, Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964, Lei de Responsabilidade Fiscal, Portarias da Secretaria do Tesouro Nacional e Lei Orgânica do Município.

Na Lei Orçamentária Anual (LOA) são estimadas as receitas e as despesas, assim como, a destinação de verbas para o Poder Executivo, Poder Legislativo, Administração Direta e Administração Indireta.

1.3.1 Cenários

A seguir apresenta-se a projeção estimada para o orçamento municipal até 2030, considerando os dados de receita orçamentária disponibilizados pelo Setor Jurídico da Prefeitura.

Primeiramente será apresentado um cenário mais perto da realidade atual tendo em conta as variações da série histórica, seguido de um cenário com uma taxa menor de desenvolvimento econômico (pessimista) e, um terceiro, com um valor maior (otimista).

Devido às grandes variações de orçamento na série histórica, o cálculo inicial realizado foi em base na variação percentual do orçamento total dos anos 2016, 2017 e 2019, sendo replicado no restante de valores para ajuste da proporcionalidade à realidade total do orçamento.

O valor que manteve sua estrutura com um valor constante de crescimento anual foi o determinado para o SAAE, já que este valor é ajustado mediante contrato / convênio.

1.3.1.1 Cenário Realista / Intermediário

Tabela 3. Projeção de crescimento orçamentário. Cenário realista / intermediário.

Ano	Administração Direta				Administração Indireta	
	Executivo	% Crescimento	Legislativo	% Crescimento	Total	% Crescimento
2010	R\$ 87.989.200,00	-	R\$ 4.640.000,00	-	R\$ 17.370.800,00	-
2011	R\$ 102.503.642,00	16,50	R\$ 4.640.000,00	0,00	R\$ 10.245.222,00	-41,02
2012	R\$ 108.641.151,46	5,99	R\$ 4.808.486,54	3,63	R\$ 11.900.000,00	16,15
2013	R\$ 113.466.707,15	4,44	R\$ 5.378.312,85	11,85	R\$ 14.576.000,00	22,49
2014	R\$ 120.561.861,92	6,25	R\$ 5.556.891,89	3,32	R\$ 17.630.000,00	20,95
2015	R\$ 135.089.038,20	12,05	R\$ 6.200.909,77	11,59	R\$ 19.173.045,00	8,75
2016	R\$ 140.903.185,18	4,30	R\$ 6.588.627,98	6,25	R\$ 21.786.096,00	13,63
2017	R\$ 145.981.125,00	3,60	R\$ 6.689.375,00	1,53	R\$ 22.635.000,00	3,90
2018	R\$ 163.487.000,00	11,99	R\$ 6.997.593,49	4,61	R\$ 22.843.700,00	0,92
2019	R\$ 166.966.968,02	2,13	R\$ 7.581.695,48	8,35	R\$ 23.038.912,00	0,85
2020	R\$ 185.342.368,70	11,01	R\$ 7.957.631,30	4,96	R\$ 23.770.000,00	3,17
2021	R\$ 192.297.234,17	3,75	R\$ 8.256.236,82	3,75	R\$ 24.661.955,54	3,75
2022	R\$ 198.397.122,31	3,17	R\$ 8.518.134,10	3,17	R\$ 25.444.260,97	3,17
2023	R\$ 204.433.481,05	3,04	R\$ 8.777.303,75	3,04	R\$ 26.218.418,80	3,04
2024	R\$ 211.225.524,73	3,32	R\$ 9.068.918,56	3,32	R\$ 27.089.492,59	3,32
2025	R\$ 218.243.225,45	3,32	R\$ 9.370.221,90	3,32	R\$ 27.989.506,69	3,32
2026	R\$ 225.494.080,41	3,32	R\$ 9.681.535,66	3,32	R\$ 28.919.422,63	3,32
2027	R\$ 232.985.835,84	3,32	R\$ 10.003.192,43	3,32	R\$ 29.880.233,84	3,32
2028	R\$ 240.726.495,36	3,32	R\$ 10.335.535,84	3,32	R\$ 30.872.966,80	3,32
2029	R\$ 248.724.328,50	3,32	R\$ 10.678.920,94	3,32	R\$ 31.898.682,04	3,32
2030	R\$ 256.987.879,53	3,32	R\$ 11.033.714,57	3,32	R\$ 32.958.475,38	3,32

Ano	Orçamento TOTAL		SAAE		Mobilidade Urbana	
	Total	% Crescimento	Total	% Crescimento	Total	% Crescimento
2010	R\$ 110.000.000,00	-	R\$ 13.870.800,00	-	R\$ 6.158.360,04	-
2011	R\$ 117.388.864,00	6,72	R\$ 7.345.222,00	-47,05	R\$ 6.895.907,98	11,98
2012	R\$ 125.349.638,00	6,78	R\$ 9.000.000,00	22,53	R\$ 6.921.681,00	0,37
2013	R\$ 133.421.020,00	6,44	R\$ 11.100.000,00	23,33	R\$ 7.995.780,00	15,52
2014	R\$ 143.748.753,81	7,74	R\$ 13.852.000,00	24,79	R\$ 6.257.600,00	-21,74
2015	R\$ 160.462.992,97	11,63	R\$ 15.056.000,00	8,69	R\$ 8.822.060,00	40,98
2016	R\$ 169.277.909,16	5,49	R\$ 18.000.000,00	19,55	R\$ 10.200.808,00	15,63
2017	R\$ 175.305.500,00	3,56	R\$ 18.000.000,00	0,00	R\$ 9.467.700,00	-7,19
2018	R\$ 193.328.293,49	10,28	R\$ 18.000.000,00	0,00	R\$ 12.598.831,88	33,07
2019	R\$ 197.587.575,50	2,20	R\$ 18.000.000,00	0,00	R\$ 21.744.288,09	72,59
2020	R\$ 217.070.000,00	9,86	R\$ 18.520.000,00	2,89	R\$ 26.234.100,00	20,65
2021	R\$ 225.215.426,54	3,75	R\$ 18.653.755,56	0,72	R\$ 27.218.519,47	3,75
2022	R\$ 232.359.517,37	3,17	R\$ 18.788.477,12	0,72	R\$ 28.081.922,03	3,17
2023	R\$ 239.429.203,61	3,04	R\$ 18.924.171,68	0,72	R\$ 28.936.332,38	3,04
2024	R\$ 247.383.935,87	3,32	R\$ 19.060.846,25	0,72	R\$ 29.897.705,40	3,32
2025	R\$ 255.602.954,05	3,32	R\$ 19.198.507,92	0,72	R\$ 30.891.018,83	3,32
2026	R\$ 264.095.038,70	3,32	R\$ 19.337.163,81	0,72	R\$ 31.917.333,83	3,32
2027	R\$ 272.869.262,11	3,32	R\$ 19.476.821,11	0,72	R\$ 32.977.746,85	3,32
2028	R\$ 281.934.998,00	3,32	R\$ 19.617.487,04	0,72	R\$ 34.073.390,75	3,32
2029	R\$ 291.301.931,48	3,32	R\$ 19.759.168,89	0,72	R\$ 35.205.436,04	3,32
2030	R\$ 300.980.069,48	3,32	R\$ 19.901.874,00	0,72	R\$ 36.375.092,09	3,32

Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

1.3.1.2 Cenário Pessimista

Tomando como referência o valor da porcentagem de crescimento para o ano 2021 (3,75%), baseado na média aritmética dos anos 2016, 2017 e 2019, foi considerada uma diminuição no valor da porcentagem de 1,25%, ficando o cálculo (pessimista) no valor de 2,50%.

Tabela 4. Projeção de crescimento orçamentário. Cenário pessimista.

Ano	Administração Direta				Administração Indireta	
	Executivo	% Crescimento	Legislativo	% Crescimento	Total	% Crescimento
2010	R\$ 87.989.200,00	-	R\$ 4.640.000,00	-	R\$ 17.370.800,00	-
2011	R\$ 102.503.642,00	16,50	R\$ 4.640.000,00	0,00	R\$ 10.245.222,00	-41,02
2012	R\$ 108.641.151,46	5,99	R\$ 4.808.486,54	3,63	R\$ 11.900.000,00	16,15
2013	R\$ 113.466.707,15	4,44	R\$ 5.378.312,85	11,85	R\$ 14.576.000,00	22,49
2014	R\$ 120.561.861,92	6,25	R\$ 5.556.891,89	3,32	R\$ 17.630.000,00	20,95
2015	R\$ 135.089.038,20	12,05	R\$ 6.200.909,77	11,59	R\$ 19.173.045,00	8,75
2016	R\$ 140.903.185,18	4,30	R\$ 6.588.627,98	6,25	R\$ 21.786.096,00	13,63
2017	R\$ 145.981.125,00	3,60	R\$ 6.689.375,00	1,53	R\$ 22.635.000,00	3,90
2018	R\$ 163.487.000,00	11,99	R\$ 6.997.593,49	4,61	R\$ 22.843.700,00	0,92
2019	R\$ 166.966.968,02	2,13	R\$ 7.581.695,48	8,35	R\$ 23.038.912,00	0,85
2020	R\$ 185.342.368,70	11,01	R\$ 7.957.631,30	4,96	R\$ 23.770.000,00	3,17
2021	R\$ 189.975.927,92	2,50	R\$ 8.156.572,08	2,50	R\$ 24.364.250,00	2,50
2022	R\$ 195.209.068,59	2,75	R\$ 8.381.255,75	2,75	R\$ 25.035.395,81	2,75
2023	R\$ 200.061.815,01	2,49	R\$ 8.589.607,29	2,49	R\$ 25.657.756,38	2,49
2024	R\$ 205.223.780,75	2,58	R\$ 8.811.235,08	2,58	R\$ 26.319.774,06	2,58
2025	R\$ 210.518.934,77	2,58	R\$ 9.038.581,28	2,58	R\$ 26.998.873,03	2,58
2026	R\$ 215.950.713,59	2,58	R\$ 9.271.793,44	2,58	R\$ 27.695.494,01	2,58
2027	R\$ 221.522.642,37	2,58	R\$ 9.511.022,90	2,58	R\$ 28.410.089,10	2,58
2028	R\$ 227.238.337,24	2,58	R\$ 9.756.424,92	2,58	R\$ 29.143.122,07	2,58
2029	R\$ 233.101.507,64	2,58	R\$ 10.008.158,77	2,58	R\$ 29.895.068,65	2,58
2030	R\$ 239.115.958,70	2,58	R\$ 10.266.387,82	2,58	R\$ 30.666.416,85	2,58

Ano	Orçamento TOTAL		SAAE		Mobilidade Urbana	
	Total	% Crescimento	Total	% Crescimento	Total	% Crescimento
2010	R\$ 110.000.000,00	-	R\$ 13.870.800,00	-	R\$ 6.158.360,04	-
2011	R\$ 117.388.864,00	6,72	R\$ 7.345.222,00	-47,05	R\$ 6.895.907,98	11,98
2012	R\$ 125.349.638,00	6,78	R\$ 9.000.000,00	22,53	R\$ 6.921.681,00	0,37
2013	R\$ 133.421.020,00	6,44	R\$ 11.100.000,00	23,33	R\$ 7.995.780,00	15,52
2014	R\$ 143.748.753,81	7,74	R\$ 13.852.000,00	24,79	R\$ 6.257.600,00	-21,74
2015	R\$ 160.462.992,97	11,63	R\$ 15.056.000,00	8,69	R\$ 8.822.060,00	40,98
2016	R\$ 169.277.909,16	5,49	R\$ 18.000.000,00	19,55	R\$ 10.200.808,00	15,63
2017	R\$ 175.305.500,00	3,56	R\$ 18.000.000,00	0,00	R\$ 9.467.700,00	-7,19
2018	R\$ 193.328.293,49	10,28	R\$ 18.000.000,00	0,00	R\$ 12.598.831,88	33,07
2019	R\$ 197.587.575,50	2,20	R\$ 18.000.000,00	0,00	R\$ 21.744.288,09	72,59
2020	R\$ 217.070.000,00	9,86	R\$ 18.520.000,00	2,89	R\$ 26.234.100,00	20,65
2021	R\$ 222.496.750,00	2,50	R\$ 18.653.755,56	0,72	R\$ 26.889.952,50	2,50
2022	R\$ 228.625.720,15	2,75	R\$ 18.788.477,12	0,72	R\$ 27.630.672,16	2,75
2023	R\$ 234.309.178,67	2,49	R\$ 18.924.171,68	0,72	R\$ 28.317.549,29	2,49
2024	R\$ 240.354.789,89	2,58	R\$ 19.060.846,25	0,72	R\$ 29.048.194,56	2,58
2025	R\$ 246.556.389,08	2,58	R\$ 19.198.507,92	0,72	R\$ 29.797.691,84	2,58
2026	R\$ 252.918.001,03	2,58	R\$ 19.337.163,81	0,72	R\$ 30.566.527,53	2,58
2027	R\$ 259.443.754,37	2,58	R\$ 19.476.821,11	0,72	R\$ 31.355.200,61	2,58
2028	R\$ 266.137.884,24	2,58	R\$ 19.617.487,04	0,72	R\$ 32.164.222,92	2,58
2029	R\$ 273.004.735,06	2,58	R\$ 19.759.168,89	0,72	R\$ 32.994.119,50	2,58
2030	R\$ 280.048.763,38	2,58	R\$ 19.901.874,00	0,72	R\$ 33.845.428,96	2,58

Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

1.3.1.3 Cenário Otimista

Para o terceiro cenário foi considerado um aumento no valor da porcentagem de 1,25%, ficando o cálculo (otimista) no valor de 5,00%.

Tabela 5. Projeção de crescimento orçamentário. Cenário otimista.

Ano	Administração Direta				Administração Indireta	
	Executivo	% Crescimento	Legislativo	% Crescimento	Total	% Crescimento
2010	R\$ 87.989.200,00	-	R\$ 4.640.000,00	-	R\$ 17.370.800,00	-
2011	R\$ 102.503.642,00	16,50	R\$ 4.640.000,00	0,00	R\$ 10.245.222,00	-41,02
2012	R\$ 108.641.151,46	5,99	R\$ 4.808.486,54	3,63	R\$ 11.900.000,00	16,15
2013	R\$ 113.466.707,15	4,44	R\$ 5.378.312,85	11,85	R\$ 14.576.000,00	22,49
2014	R\$ 120.561.861,92	6,25	R\$ 5.556.891,89	3,32	R\$ 17.630.000,00	20,95
2015	R\$ 135.089.038,20	12,05	R\$ 6.200.909,77	11,59	R\$ 19.173.045,00	8,75
2016	R\$ 140.903.185,18	4,30	R\$ 6.588.627,98	6,25	R\$ 21.786.096,00	13,63
2017	R\$ 145.981.125,00	3,60	R\$ 6.689.375,00	1,53	R\$ 22.635.000,00	3,90
2018	R\$ 163.487.000,00	11,99	R\$ 6.997.593,49	4,61	R\$ 22.843.700,00	0,92
2019	R\$ 166.966.968,02	2,13	R\$ 7.581.695,48	8,35	R\$ 23.038.912,00	0,85
2020	R\$ 185.342.368,70	11,01	R\$ 7.957.631,30	4,96	R\$ 23.770.000,00	3,17
2021	R\$ 194.609.487,14	5,00	R\$ 8.355.512,87	5,00	R\$ 24.958.500,00	5,00
2022	R\$ 201.592.011,11	3,59	R\$ 8.655.305,90	3,59	R\$ 25.854.002,72	3,59
2023	R\$ 208.843.343,78	3,60	R\$ 8.966.640,17	3,60	R\$ 26.783.979,92	3,60
2024	R\$ 217.325.864,70	4,06	R\$ 9.330.835,23	4,06	R\$ 27.871.855,96	4,06
2025	R\$ 226.152.917,37	4,06	R\$ 9.709.822,67	4,06	R\$ 29.003.917,90	4,06
2026	R\$ 235.338.495,51	4,06	R\$ 10.104.203,32	4,06	R\$ 30.181.960,43	4,06
2027	R\$ 244.897.161,24	4,06	R\$ 10.514.602,40	4,06	R\$ 31.407.851,12	4,06
2028	R\$ 254.844.068,13	4,06	R\$ 10.941.670,53	4,06	R\$ 32.683.533,41	4,06
2029	R\$ 265.194.985,24	4,06	R\$ 11.386.084,74	4,06	R\$ 34.011.029,66	4,06
2030	R\$ 275.966.322,12	4,06	R\$ 11.848.549,57	4,06	R\$ 35.392.444,39	4,06

Ano	Orçamento TOTAL		SAAE		Mobilidade Urbana	
	Total	% Crescimento	Total	% Crescimento	Total	% Crescimento
2010	R\$ 110.000.000,00	-	R\$ 13.870.800,00	-	R\$ 6.158.360,04	-
2011	R\$ 117.388.864,00	6,72	R\$ 7.345.222,00	-47,05	R\$ 6.895.907,98	11,98
2012	R\$ 125.349.638,00	6,78	R\$ 9.000.000,00	22,53	R\$ 6.921.681,00	0,37
2013	R\$ 133.421.020,00	6,44	R\$ 11.100.000,00	23,33	R\$ 7.995.780,00	15,52
2014	R\$ 143.748.753,81	7,74	R\$ 13.852.000,00	24,79	R\$ 6.257.600,00	-21,74
2015	R\$ 160.462.992,97	11,63	R\$ 15.056.000,00	8,69	R\$ 8.822.060,00	40,98
2016	R\$ 169.277.909,16	5,49	R\$ 18.000.000,00	19,55	R\$ 10.200.808,00	15,63
2017	R\$ 175.305.500,00	3,56	R\$ 18.000.000,00	0,00	R\$ 9.467.700,00	-7,19
2018	R\$ 193.328.293,49	10,28	R\$ 18.000.000,00	0,00	R\$ 12.598.831,88	33,07
2019	R\$ 197.587.575,50	2,20	R\$ 18.000.000,00	0,00	R\$ 21.744.288,09	72,59
2020	R\$ 217.070.000,00	9,86	R\$ 18.520.000,00	2,89	R\$ 26.234.100,00	20,65
2021	R\$ 227.923.500,00	5,00	R\$ 18.653.755,56	0,72	R\$ 27.545.805,00	5,00
2022	R\$ 236.101.319,73	3,59	R\$ 18.788.477,12	0,72	R\$ 28.534.139,36	3,59
2023	R\$ 244.593.963,87	3,60	R\$ 18.924.171,68	0,72	R\$ 29.560.521,99	3,60
2024	R\$ 254.528.555,89	4,06	R\$ 19.060.846,25	0,72	R\$ 30.761.171,92	4,06
2025	R\$ 264.866.657,95	4,06	R\$ 19.198.507,92	0,72	R\$ 32.010.588,25	4,06
2026	R\$ 275.624.659,27	4,06	R\$ 19.337.163,81	0,72	R\$ 33.310.751,71	4,06
2027	R\$ 286.819.614,77	4,06	R\$ 19.476.821,11	0,72	R\$ 34.663.723,48	4,06
2028	R\$ 298.469.272,07	4,06	R\$ 19.617.487,04	0,72	R\$ 36.071.648,46	4,06
2029	R\$ 310.592.099,64	4,06	R\$ 19.759.168,89	0,72	R\$ 37.536.758,65	4,06
2030	R\$ 323.207.316,08	4,06	R\$ 19.901.874,00	0,72	R\$ 39.061.376,75	4,06

Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

1.3.2 Análise dos Cenários

Considerando que nos últimos 10 anos (2011 a 2020) o orçamento municipal teve uma variação no crescimento médio de 7,07%, para o cálculo dos diferentes cenários foram considerados os valores de % de crescimento para o ano 2021 de: 2,5% (pessimista), 3,75% (intermediário) e 5,00% (otimista). Após o cálculo inicial para o ano de 2021, o valor para os anos seguintes é baseado na média aritmética dos anos precedentes.

O crescimento irá depender do marco macroeconômico, as políticas públicas aplicadas no setor de Mobilidade Urbana, a estabilidade da gestão política, a cooperação entre os entes federativos, os investimentos disponíveis no setor (públicos e privados), assim como, a capacidade municipal de melhoria e renovação da matriz tecnológica.

Tendo como premissas as ações acima, será de grande importância a revisão dos cenários por meio de indicadores para melhor entendimento e adaptação à realidade ao longo do período de vigência do mesmo.

Cenário pessimista. Ainda que o Município tenha crescimento moderado, a quantidade de recursos alcançados não chega perto do conseguido em anos recentes. Pouca participação social em prol do avanço e crescimento municipal. Possível crescimento demográfico de forma desordenada.

Cenário realista / intermediário. Já que este cenário considerou os dados reais de crescimento da série histórica, podemos considerar ele como o que mais perto está da realidade atual. Criação de Conselhos motivado pela aprovação do PlanMob, investimentos iniciais em infraestrutura, regulamentação e início de diferentes programas, formatação do Setor de Mobilidade Urbana Municipal (com novos agentes e infraestrutura), convênios assinados mantendo a linha de anos anteriores e capacidade de gestão e qualificação do pessoal envolvido.

Cenário otimista. Este cenário mostra o lado com maior crescimento do esperado. São esperadas ações como: linha ascendente na quantidade de convênios assinados, pessoal altamente qualificado para contratação no Setor de Mobilidade Urbana, destinação de recursos próprios para o Setor, crescimento macroeconômico, grande participação social, com o conseguinte avanço na implantação de ações voltadas a Mobilidade Urbana no Município e controle absoluto do crescimento demográfico.

2. POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

A análise econômica é uma maneira de medir o desenvolvimento local através de métodos que nos permitem avaliar sua situação financeira e determinar o seu desempenho para o melhor uso dos recursos municipais. A continuação será analisada a situação econômica do último ano (2019), a nível nacional, estadual e municipal, mostrando vários indicadores de desempenho financeiro e econômico.

2.1 Objetivos Específicos

O Plano Diretor Integrado de Desenvolvimento Urbano e Rural, em seu de Título III, Capítulo III, Seção I, define:

[...]

“**Artigo 40.** A política do Plano de Mobilidade tem como **objetivos específicos**:

- I – Implantar vias de prioridade ao transporte coletivo;
- II – Implantar redes de ciclovias, ciclofaixas e suas infraestruturas auxiliares como: paraciclos e sinalização;
- III – Implantar política de melhoria da gestão de estacionamento nas vias públicas do Município;
- IV – Estabelecer uma política de planejamento integrando o Sistema Viário e de Operação de Transportes aos sistemas Intermunicipal, Estadual e Federal;
- V – Melhorar a qualidade do tráfego, com ênfase na fiscalização, operação, policiamento, educação e engenharia de tráfego;
- VI – Promover melhoria das condições físicas dos pavimentos de corredores prioritários de transporte coletivo e de calçadas;
- VII – Adequar a lógica de circulação radio concêntrica à nova condição de multipolaridade do município de Cruzeiro;
- VIII – Implantar ações específicas para a mobilidade da área do quadrilátero central, priorizando o transporte coletivo e os não motorizados;
- IX – Garantir a circulação do transporte de carga que utiliza a malha viária no Município, minimizando sua interferência na área urbanizada, buscando a sua ordenação;
- X – Promover ações para a redução do índice de acidentes de trânsito;

XI – Promover ações para a redução da dependência de recursos não renováveis (petróleo) e dos índices de poluição gerados pelos veículos automotores;

XII – Estabelecer mecanismo de controle e participação da sociedade, tanto na formulação quanto na implementação da política do transporte e circulação;

XIII – Diminuir a necessidade do uso do automóvel com a melhoria do sistema de transporte coletivo e da mobilidade não motorizada.

Artigo 41. Serão considerados como conceitos básicos para os seguintes modais de transporte:

I – **Pedestres.** Estabelecer política de valorização do modo a pé de deslocamento em substituição a pequenas viagens de modos motorizados individuais e de transporte público, promovendo ações de melhorias das calçadas e condições seguras de travessia no sistema viário principal (vias arteriais e coletoras);

II – **Bicicletas.** Promover e apoiar a implementação de sistemas cicloviários, com estacionamento e guarda de bicicletas nos polos geradores de viagens e nos equipamentos urbanos dos sistemas de transporte coletivo;

III – **Transporte coletivo.** Implantação de estações de integração nos bairros e valorização das redes de linhas estruturais e de um sistema de informações;

IV – **Veículos particulares.** Valorização da hierarquia para o sistema viário, que relacione as características da circulação com a função urbana que desempenha.”

[...]

Podemos acrescentar, além dos objetivos específicos do Plano de Mobilidade Urbana, os objetivos definidos nas seções subsequentes do Plano Diretor.

No Título III, Capítulo III, o Plano aprofunda a área de Mobilidade Urbana, concretamente nos objetivos do sistema viário, cicloviário e de circulação (Seção II), do transporte e armazenamento de cargas (Seção III), do transporte coletivo e individual (Seção IV), da iluminação pública (Seção V) e da política de preservação do meio ambiente (Seção VI).

2.2 A Mobilidade Sustentável no Contexto Socioeconômico

A mobilidade sustentável no contexto socioeconômico da área urbana pode ser vista através de ações sobre o uso e ocupação do solo e sobre a gestão dos transportes visando proporcionar

acesso aos bens e serviços de uma forma eficiente para todos os habitantes e, assim, mantendo ou melhorando a qualidade de vida da população atual sem prejudicar a geração futura.

Um bom programa de políticas de atuação urbana, visando à mobilidade sustentável, consiste na coordenação de ações conjuntas para produzir efeitos acumulativos de longo prazo atrelados ao balanceamento de metas ambientais, econômicas e sociais da sustentabilidade, incluindo as seguintes ações:

- Combinar políticas de tarifação de transporte público e uso de automóvel, refletindo os custos externos causados e com diferenciação em relação à hora de pico e fora do pico, tanto quanto, em áreas congestionadas e não congestionadas;
- Direcionar os programas de investimento em transportes para as mudanças que possam ocorrer na demanda devido às políticas de ação e, especialmente, com relação ao aumento da demanda por melhores transportes públicos, ou seja, mais rápidos e com melhores serviços;
- Desenvolver um plano de uso do solo dando suporte à necessidade por novas moradias próximas as áreas centrais, em cidades satélites ou ao longo de corredores bem servidos de transporte público, além da crescente necessidade e oportunidade de utilizar o transporte público.

Sendo assim, identificaremos as estratégias que visem alcançar a mobilidade sustentável no contexto socioeconômico como:

- O desenvolvimento urbano orientado ao transporte;
- O incentivo a deslocamentos de curta distância;
- Restrições ao uso do automóvel;
- A oferta adequada de transporte público;
- Uma tarifa adequada à demanda e à oferta do transporte público;
- A segurança para circulação de pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida;
- A segurança no transporte público.

Parte das estratégias acima citadas está relacionada com a forma de ocupação urbana, destacando:

- O adensamento na proximidade de corredores e estações de transporte público;

- A implantação de estacionamentos para integração com o sistema de transporte público;
- Adequação de calçadas, implantação de vias para ciclistas e implantação de faixas para travessia de pedestres.

Outra parte está relacionada com a gestão do transporte público, envolvendo concessionária / permissionária e o Poder Público, destacando:

- A oferta de um transporte com um serviço de qualidade e com tarifa condizente;
- A integração física e tarifária;
- A garantia de segurança do usuário.

Observe-se que as estratégias têm a sua contribuição para a sustentabilidade na medida em que incentivam o uso do transporte público, reduzem o uso do automóvel e, conseqüentemente, diminuem os impactos causados por estes, tais como: a poluição atmosférica e sonora e os tempos perdidos nos engarrafamentos.

Desta forma, aumenta-se a mobilidade da população facilitando seu deslocamento para o desenvolvimento de suas atividades rotineiras.

3. EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO E OBEJTIVOS ESTRATÉGICOS

As diretrizes foram definidas a partir dos objetivos e metas definidos no Plano Diretor Integrado de Desenvolvimento Urbano e Rural, apresentando 08 eixos de atuação, a seguir:

Eixo 01. Espaço urbano e planejamento.

- Fortalecimento institucional;
- Estruturação e otimização da gestão pública;
- Estruturação do espaço urbano;
- Acondicionamento da mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade;
- Atendimento às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida;
- Integração do PlanMob à política de desenvolvimento urbano e rural e políticas setoriais.

Eixo 02. Transporte não motorizado.

- Promoção do transporte não motorizado;
- Mitigação de custos ambientais;
- Promoção da segurança no trânsito;
- Redução do número de acidentes;
- Garantia da qualidade da prestação do serviço;
- Atendimento às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida;
- Promoção da integração do Sistema.

Eixo 03. Transporte coletivo.

- Eficiência, acessibilidade, atratividade e racionalização do Transporte Público Coletivo frente ao transporte individual motorizado;
- Garantia da qualidade da prestação do serviço;
- Promoção da integração do Sistema;
- Mitigação de custos ambientais.

Eixo 04. Transporte individual motorizado.

- Melhor aproveitamento do espaço urbano;
- Racionalização do uso do transporte individual motorizado;

- Atendimento às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.

Eixo 05. Transporte de carga.

- Mitigação de custos ambientais, sociais e econômicos;
- Conciliação do transporte de carga com o restante de meios de transporte municipais.

Eixo 06. Segurança viária.

- Segurança no trânsito;
- Redução do número de acidentes de trânsito;
- Segurança pública.

Eixo 07. Meio ambiente.

- Preservação ambiental;
- Mitigação de custos ambientais;
- Regulação da drenagem urbana;
- Arborização e paisagismo urbano;
- Estímulo ao desenvolvimento e uso de energias renováveis e menos poluentes.

Eixo 08. Comunicação.

- Acompanhamento e fiscalização das ações e programas;
- Captação de recursos;
- Participação popular;
- Divulgação de informações aos cidadãos.

4. MACROAÇÕES E AÇÕES ESPECÍFICAS

A definição das macroações foi feita com base à definição dos eixos de estruturação, apresentando, nos itens a seguir, as macroações e ações específicas para sua consecução.

4.1 Eixo 1 – Espaço Urbano e Planejamento

4.1.1 Macroação 1 – Descentralização das atividades geradoras de tráfego

- **Ação 1 – Criação e promoção da infraestrutura de circulação, emprego e serviços para os novos centros urbanos.**

Esta ação tem como objetivo a descentralização atual de serviços oferecidos ao cidadão, através da ampliação da oferta de serviços em outras áreas do Município que ofereçam uma estrutura adequada. Esta ação também inclui as medidas específicas e definições de prevenção, mitigação e compensação de impacto, voltadas às áreas destinadas ao pedestre, rede cicloviária, transporte, espaços públicos e áreas verdes.

Figura 1. Localização dos novos centros urbanos.



Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

Bairros da Zona Norte: Vila Paulo Romeu, Retiro da Mantiqueira, 2º Retiro, Loyelo, Jardim Primavera, Vila Suely, Lagoa Dourada, Vila Expedicionários Cruzeiroenses e Vila Canevari.

Bairros da Zona Nordeste: Vila Dr. João Batista, Vila Maria, Vila Biondi, Parque Primavera, Vila Comercíários, Vila Romana e Jardim Paraíso.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Secretaria de Obras e Serviços Públicos, Secretaria de Meio Ambiente e Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.1.2 Macroação 2 – Melhoria da gestão dos estacionamentos públicos

- **Ação 1 – Regulamentação, manutenção, fiscalização e adaptação para pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e idosos, conforme % da legislação em vigor.**

Esta ação tem como objetivo a adaptação dos estacionamentos públicos à legislação federal em vigor (Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004), sendo 5% do total de vagas de estacionamento destinadas a idosos e 2% destinadas a pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida. Uma vez regulamentado e adaptado, o sistema de estacionamento deverá ser mantido e fiscalizado para sua correta utilização. É estimada a manutenção de 150 vagas de estacionamento para adequação à legislação federal.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.1.3 Macroação 3 – Normatização dos diferentes tipos de transporte motorizados e não motorizados

- **Ação 1 – Revisão e/ou regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a normatização (revisão e/ou elaboração) dos diferentes tipos / meios de transporte (coletivo de linhas regulares e complementar, escolar, cargas, clandestino, fretamento, por tração animal, entre outros).

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Setor Jurídico e Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.1.4 Macroação 4 – Ampliação de estacionamento rotativo nas áreas centrais

- **Ação 1 – Ampliação da quantidade de vagas de estacionamento rotativo na área central do Município.**

Esta ação tem como objetivo a democratização do uso do espaço público através do uso de estacionamento rotativo nas áreas centrais da cidade. Esta ação visa o atendimento ao contrato de concessão, considerando a expansão em vias e quadras da área central nas quais se observe predominância de uso comercial e de serviços, bem como maior permeabilidade ao deslocamento em automóvel na área que oferece mais serviços. Com uma quantidade próxima de 600 vagas atualmente, o número total de vagas de estacionamento rotativo remunerado de veículos nas áreas centrais do Município chegará às 1.000 até 2023.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Concessionária.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.1.5 Macroação 5 – Melhoria do pavimento nos itinerários do transporte público

- **Ação 1 – Recapeamento asfáltico.**

Esta ação tem como objetivo a requalificação da pavimentação asfáltica nos itinerários do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros de linhas regulares com um asfalto com maior índice de resistência à tração e ao peso que este tipo de veículos maiores necessita, com intuito de realizar ações de manutenção por um período maior de tempo. No total, serão revitalizados 45.000 m² de pavimento durante o período de vigência do Plano.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.1.6 Macroação 6 – Implantação de iluminação à led

- **Ação 1 – Instalação de lâmpadas à led em locais / vias com visibilidade reduzida ou nula, pontos de ônibus e terminais de transporte (Programa Ilumina Cruzeiro).**

Esta ação tem como objetivo garantir os elementos de atratividade e segurança necessários à circulação de pedestres, por meio da continuidade do Programa Ilumina Cruzeiro.

Para a devida implantação da ação, a Prefeitura assinou em 2020 um investimento, em parceria com o Banco do Brasil, para a troca de todas as lâmpadas do Município (no total de 6.000 unidades). Além da sensação de segurança com maior índice de iluminação nas ruas, os locais destinados para pedestres, vias e pontos de ônibus também serão beneficiados com esta ação.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras, Serviços Públicos e Prestador de Serviços.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.1.7 Macroação 7 – Elaboração de Plano Viário Municipal (PVRM)

- **Ação 1 – Regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a normatização do Plano Viário Municipal, constituído pelas vias municipais e estaduais existentes, com sua classificação conforme hierarquização viária e Lei de Uso e Ocupação do Solo, assim como, sua integração com as vias determinadas para pedestres, sistema cicloviário e tráfego seletivo. Para elaboração do Plano, a Prefeitura deverá instituir Comissão ou Grupo Técnico para elaboração dos trabalhos e aprovação na Câmara Municipal.

Deverão ser contempladas ações de unificação dos sentidos de direção do trânsito, a criação de sistemas binários em vias locais e ampliação de espaço voltado ao deslocamento a pé, visando o uso compartilhado de vias e maior segurança.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.1.8 Macroação 8 – Criação da estrutura e hierarquia viária

- **Ação 1 – Regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a descrição de funcionalidade de cada via do Município, classificada de acordo com suas características físicas e de utilização. A hierarquização das vias acontece como forma de classificar e organizar o sistema viário, facilitando a resolução de qualquer conflito de função e obtendo maior eficiência, por isso, segue o princípio clássico de hierarquia funcional, definindo a função prioritária de cada elemento do sistema, levando em consideração qualquer transição, gerando um sistema contínuo e balanceado, proporcionando deslocamentos mais eficientes. De acordo com a classificação, a hierarquia estabelecerá tipos de veículos que podem circular, velocidade, largura da pista de rolamento, canteiro central, sinalização semafórica, existência ou não de calçadas e sistema cicloviário, tipo de utilização, entre outros.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.1.9 Macroação 9 – Programa de Recuperação do Pavimento (Pavimenta Cruzeiro)

- **Ação 1 – Pavimentação de novas vias.**

Esta ação tem como objetivo garantir a qualidade do leito carroçável e segurança de veículos que circulam pelas vias do Município, por meio da continuidade do Programa Pavimenta Cruzeiro. No total, a Prefeitura implantará um total de 10.000 m² de novas vias com pavimentação asfáltica durante o período de vigência do Plano.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Prestador de Serviços.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Manutenção, conservação e revitalização de vias pavimentadas.**

Esta ação tem como objetivo a revitalização de vias já pavimentadas, por meio do Programa Pavimenta Cruzeiro. No total, a Prefeitura implantará um total de 30.000 m² de vias revitalizadas durante o período de vigência do Plano.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Prestador de Serviços.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 3 – Construção de vias com bloco de concreto.**

Esta ação tem como objetivo garantir a qualidade do leito carroçável e segurança de veículos que circulam pelas vias do Município, por meio da continuidade do Programa Pavimenta Cruzeiro. No total, a Prefeitura implantará um total de 25.000 m² de vias com bloco de concreto durante o período de vigência do Plano.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Prestador de Serviços.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.1.10 Macroação 10 – Pavimentação após realização de serviços de manutenção

- **Ação 1 – Criação do programa de recuperação da pavimentação devido a obras municipais (água, esgoto, gás, entre outros) pelas operadoras de serviços.**

Esta ação tem como objetivo garantir a qualidade do leito carroçável e segurança de veículos que circulam pelas vias do Município, por meio da normatização da qualidade do pavimento, conforme hierarquia viária da via, após a realização de intervenções realizadas por operadoras de serviços, que, normalmente, somente cobrem o defeito causado no reparo com uma simples camada de asfalto ou, em muitas ocasiões, somente com terra.

A Prefeitura deverá criar um padrão de qualidade municipal para este tipo de intervenções, como: largura mínima do corte no pavimento, tipo e qualidade de pavimento a utilizar após intervenção, espessura da camada, tempo de cura, sinalização utilizada, procedimento de autorização, entre outros.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.1.11 Macroação 11 – Requalificação de espaços públicos

- **Ação 1 – Manutenção, conservação, restauração e adequação de acessibilidade nos prédios públicos.**

Esta ação tem como objetivo dotar os prédios públicos com a infraestrutura necessária de acessibilidade, mobiliário, espaços e equipamentos públicos, como: inclinação de rampas, espaço de circulação, adequação de banheiros, corrimãos, sinalização, entre outros; conforme definição estabelecida na norma ABNT NBR 9050:2015.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras, Serviços Públicos e empresa prestadora de serviço.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.1.12 Macroação 12 – Projeção e construção do anel viário

- **Ação 1 – Planejamento, projeção e construção de anel viário.**

Esta ação tem como objetivo a fluidez e segurança do trânsito de veículos que circulam ao Sul de Minas pela SP-052, assim como a sua interligação com a SP-058 sentido o município de Lavrinhas, sem que os veículos de carga maior tenham que entrar pelas vias urbanas, ou estes tenham uma menor incidência. Sendo assim, com a viabilização do anel viário, será reduzida a capilaridade do trânsito de passagem na Zona Centro, direcionando o fluxo de veículos para vias que estabeleçam ligação direta com outras zonas do Município e rodovias estaduais, a fim de liberar as áreas com mais densidade populacional para os modos não motorizados, sobretudo os deslocamentos a pé, visando a maior segurança e fluidez no trânsito.

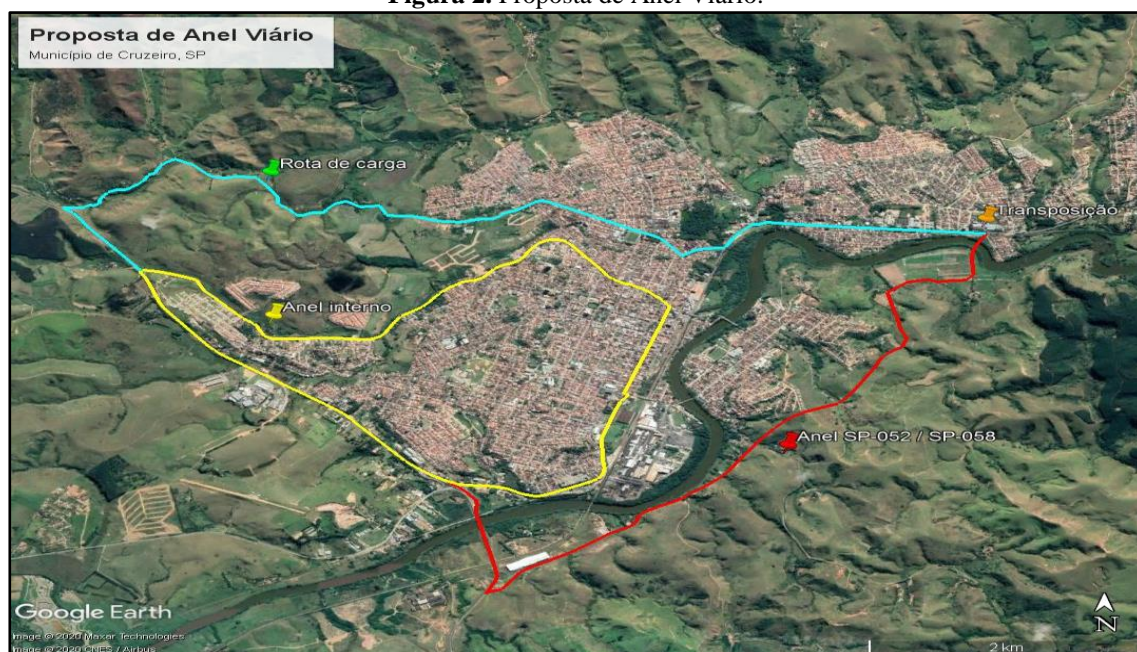
O projeto conta com 02 anéis, um interno, com maior incidência na área central do Município e com vias que já estão sendo utilizadas, e um externo, destinado às rotas de carga e interligação entre rodovias estaduais, que deverão ser projetadas e construídas.

No anel externo deverá ser avaliada a construção de uma nova ponte sobre o Rio Paraíba na zona Nordeste (Vila Batista ou Vila Maria), a transposição da linha ferroviária (no mesmo ponto) e as diferentes transposições ao Anel Viário para os modos não motorizados.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Concessionária.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

Figura 2. Proposta de Anel Viário.



Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

4.1.13 Macroação 13 – Construção e manutenção do Centro de Operações Integradas

- **Ação 1 – Implantação.**

Esta ação tem como objetivo a construção do Centro e Operações Integradas (COI) no Município para coordenação das ações de segurança, trânsito, transporte, entre outras. No espaço, serão integradas as ações das diferentes instituições que atendem o Município, como: Guarda Civil, Polícia Militar, Defesa Civil, Segurança Pública, Mobilidade Urbana, entre outros.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos, Secretaria de Segurança Pública e empresa prestadora de serviços.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Aquisição e manutenção de Plataforma Integrada de Gestão Municipal.**

Esta ação tem como objetivo a aquisição e implantação de uma Plataforma de Gestão Municipal para integração e compartilhamento de informações das diferentes áreas municipais, em uma única base de dados.

Sendo assim, os dados são disponibilizados em tempo real, permitindo a segurança e rastreabilidade dos mesmos, com o conseguinte ganho em assertividade na tomada de decisão, rapidez e agilidade dos trâmites burocráticos municipais (gestão ambiental, gestão do transporte, controle dos dispositivos tecnológicos municipais, equipes em campo, controle de veículos, abertura e fechamento de empresas, cadastro técnico multifinalitário, digitalização de processos, sistema tributário, obras públicas, controle epidemiológico, atendimento ao cidadão, entre outros).

Partes interessadas: Prefeitura Municipal e Concessionária.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.1.14 Macroação 14 – Implantação e manutenção da rede de fibra ótica

- **Ação 1 – Implantação e manutenção de rede de FO para conexão de diferentes dispositivos e internet.**

Esta ação tem como objetivo a implantação de uma rede de dados de fibra ótica municipal para dotar o Município de pontos de conectividade para diferentes dispositivos tecnológicos.

A princípio, a ideia é implantar 100 km de fibra ótica formando uma rede municipal com abrangência de conexão entre todas as escolas municipais, postos de saúde e hospitais, prédios públicos, Centro de Operações Integradas, internet em espaços públicos, entre outros.

Esta ação, juntamente com a implantação do COI, será o início da realização de ações voltadas ao conceito Cidade Inteligente, com o crescimento na implantação de tecnologias aplicadas ao Município nos próximos anos.

Partes interessadas: Prefeitura Municipal e Concessionária / Prestador de Serviços.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.1.15 Macroação 15 – Estruturação do Departamento de Mobilidade Urbana

- **Ação 1 – Realização de Concurso Público.**

Esta ação tem como objetivo a realização de um processo seletivo para avaliação de competências dos candidatos para contratação, em cargo efetivo, do pessoal necessário para estruturação do Departamento de Mobilidade Urbana. O intuito é dotar ao órgão responsável de pessoal necessário e qualificado para realização, elaboração e acompanhamento das ações do Plano de Mobilidade Urbana.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Administração.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Treinamento e capacitação.**

Esta ação tem como objetivo o incremento de referencial técnico dos gestores públicos municipais sobre as questões relativas ao desenvolvimento urbano e mobilidade urbana, em especial à circulação de pedestres e bicicletas, e contribuir para o compartilhamento de informações.

Além disso, busca-se nivelar os conhecimentos da comunidade local, trazer para a cidade as novidades do assunto, promover debates e reflexões sobre o tema, contribuir para o aprimoramento intelectual e prático, integrar disciplinas para a gestão municipal, desenvolver os conhecimentos de planejamento, formulação, análise e avaliação de políticas públicas e desenvolver uma compreensão dos diferentes contextos da Administração Pública.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

- **Ação 3 – Dotação orçamentária.**

Esta ação tem como objetivo a fixação da despesa orçamentária anual para o Departamento de Mobilidade Urbana através da Lei Orçamentária Anual (LOA). Sendo assim, o Departamento poderá gerir seu próprio orçamento para realização das ações contidas no PlanMob.

Partes interessadas: Prefeitura Municipal de Cruzeiro, SP.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

- **Ação 4 – Aquisição de materiais para estruturação.**

Esta ação tem como objetivo a estruturação do próprio Departamento de Mobilidade Urbana, uma vez sejam realizadas as ações 1, 2 e 3 da Macroação 15. O intuito é dotar o Departamento com a infraestrutura adequada e necessária para realização dos trabalhos pertinentes e adaptada à quantidade de gestores / colaboradores que formam parte da estrutura.

A estrutura deverá contar com: espaço físico, mobiliário de escritório, computadores (desktop / laptop), materiais consumíveis de escritório, conexão de internet, impressoras, conexão e aparelhos de telefonia (rede interna e externa), entre outros.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Administração.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 5 – Aquisição de veículo elétrico para fiscalização.**

Esta ação tem como objetivo a incorporação de nova matriz energética na frota de veículos municipal. Além do veículo, a proposta inclui uma estação de carregamento das baterias do veículo com alimentação por painéis fotovoltaicos (energia solar). Este projeto piloto visa à substituição gradativa da frota municipal, incentivando a sociedade ao uso de energias renováveis e menos poluentes. A economia em escala gerada com a substituição de toda a frota municipal poderá ser utilizada para a realização de diferentes projetos no Município.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Administração.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.1.16 Macroação 16 – Digitalização da Administração Pública

- **Ação 1 – Aquisição de Plataforma de Gestão e Controle Municipal.**

Esta ação tem como objetivo a aquisição de uma Plataforma de Software para Gestão e Controle Municipal. A transformação digital do Município se faz necessária face ao avanço tecnológico e aos requerimentos burocráticos que os munícipes devem realizar na hora de solicitação de documentação e pagamentos, entre outros, na Administração Municipal.

A tramitação, liquidações, controle de estoques, orçamento municipal por cada uma das Secretarias, a transparência nas governamentais, e a disponibilidade de dados para acompanhamento de indicadores, são uma pequena mostra do grande benefício de sua implantação.

Partes interessadas: Administração Pública Municipal de forma geral (Prefeitura e Câmara Municipal de Cruzeiro) e sociedade civil em geral.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.1.17 Macroação 17 – Elaboração e atualização de Planos, Estudos e Projetos

- **Ação 1 – Elaboração do Código de Posturas.**

Esta ação tem como objetivo a elaboração e aprovação do Código de Posturas do Município, reunindo o conjunto de normas que irão regular o uso do espaço urbano pelos cidadãos. Nele deverão ser estabelecidas as normas de polícia administrativa municipal, assim como, as penas aos infratores, que, por ação ou omissão, venham a infringir a legislação e os regulamentos do Município.

Partes interessadas: Secretaria de Administração, Setor Jurídico e Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Elaboração do Código de Obras e Edificações.**

Esta ação tem como objetivo a elaboração de um instrumento que permita à Administração Municipal exercer o controle e fiscalização do espaço edificado e seu entorno, garantindo a

segurança e salubridade das edificações, com a conseguinte melhoria na qualidade de vida dos cidadãos.

Deverá ser contemplado nesta ação tudo o pertinente a construção e adequação das edificações, como: a execução de obras e o mobiliário urbano aos fundamentos da acessibilidade das pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida e idosos, as questões relacionadas à gestão do consumo de energia e eficiência energética nas edificações e a simplificação do processo administrativo, reduzindo as barreiras burocráticas ao licenciamento de construções que acabam por induzir à informalidade.

Para a revisão da legislação de licenciamento e fiscalização de atividades econômicas municipais, deverão ser consideradas as proposições de nova estrutura de licenciamento e fiscalização, que leva em consideração todas as frentes do Poder de Polícia, como a Vigilância Sanitária, Controle Ambiental e Guarda Municipal.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Secretaria de Obras e Serviços Públicos, Secretaria de Administração e Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 3 – Elaboração do Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS).**

Esta ação tem como objetivo a integração do PLHIS com o Código de Obras de Edificações, Plano Diretor e Plano Plurianual, assim como, o atendimento à Lei Federal nº 11.124, de 16 de junho de 2005 (Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social). O Plano constitui um conjunto articulado de diretrizes, objetivos, metas, ações e indicadores que caracterizam os instrumentos de planejamento e gestão habitacionais, com intuito de reduzir o déficit habitacional nos meios rural e urbano e permitindo a integração da gestão habitacional entre o Governo Federal, o Estadual e o Municipal.

O PLHIS não servirá somente para captar recursos para o suprimento habitacional da população de baixa renda, mas para poder intervir de forma planejada e mais assertiva no equacionamento dos problemas do setor e trazendo melhorias habitacionais e regularização fundiária.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Setor Jurídico e Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 4 – Revisão e atualização do Código Tributário Municipal.**

Esta ação tem como objetivo a revisão e atualização do Código Tributário Municipal, cuja última revisão aconteceu em 1997 (Lei Municipal nº 3.129, de 25 de novembro de 1997).

A Lei deverá dispor sobre os tributos (impostos, taxas e contribuições), fatos geradores, contribuintes, responsáveis, bases de cálculo, alíquotas, lançamento e arrecadação de cada tributo, disciplinando a aplicação de penalidades, a concessão de isenções, as reclamações, os recursos, a cobrança da dívida ativa e definindo os demais deveres dos contribuintes, com dispositivos que permitam a perfeita compatibilidade com as que norteiam o orçamento municipal (LDO e LOA).

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Setor Jurídico e Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 5 – Revisão e atualização do Plano Integrado de Saneamento Básico e Resíduos Sólidos.**

Esta ação tem como objetivo a promoção da segurança hídrica, prevenção de doenças, redução das desigualdades sociais, preservação do meio ambiente, desenvolvimento econômico do município, ocupação adequada do solo, e a prevenção de acidentes ambientais e eventos como enchentes, falta de água e poluição. O Plano deverá conter as medidas e serviços necessários de atendimento à população, como: abastecimento de água, esgotamento sanitário, limpeza urbana (lixo e coleta seletiva), drenagem e manejo de águas pluviais urbanas e classificação, tratamento e destinação final dos resíduos sólidos.

O Plano deverá ser elaborado em conformidade com a Política Federal de Saneamento Básico (Lei Federal nº 11.445, de 05 de janeiro de 2007), a Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei Federal nº 12.305, de 02 de agosto de 2010), o Plano Diretor Integrado de

Desenvolvimento Urbano e Rural do Município e a Lei Municipal de Uso e Ocupação do Solo.

Partes interessadas: Secretaria Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Secretaria de Obras e Serviços Públicos, Secretaria de Meio Ambiente, SAAE, Setor Jurídico, Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.2 Eixo 2 – Transporte Não Motorizado

4.2.1 Macroação 1 – Rede de ciclovias e ciclofaixas

- **Ação 1 – Manutenção, conservação, restauração e adequação de ciclofaixas e ciclovias existentes.**

Esta ação tem como objetivo a manutenção / revitalização dos trechos de rede cicloviária existentes no Município, adequando e padronizando estes conforme especificações de construção da nova rede.

Deverão ser realizadas ações de conservação das vias e da sinalização horizontal e vertical existente, adaptando estas ao novo padrão definido no Plano Cicloviário Municipal (PCVM).

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Implantação de bicicletários e paraciclos.**

Esta ação tem como objetivo a definição de locais para implantação de bicicletários e paraciclos, assim como, a execução de obras de adequação para instalação dessa infraestrutura. Para a devida implantação desta ação, a Prefeitura deverá realizar estudos e vistorias em campo para mapear os pontos aonde os elementos serão instalados.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 3 – Criação de novas ciclofaixas e ciclovias.**

Esta ação tem como objetivo a aplicação e construção da nova rede cicloviária do Município, de acordo com as rotas e os padrões estabelecidos no Plano Cicloviário Municipal (PCVM), tanto os referentes às obras que deverão ser executadas na infraestrutura viária quanto à sinalização específica.

Para a devida implantação da ação, deverá ser elaborado e aprovado o PCVM, contendo informações sobre a construção, sinalização, rotas / itinerários e pontos de estacionamento de bicicletas.

Figura 3. Proposta de nova rede cicloviária.



Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

A proposta inicial da rede cicloviária municipal está definida no Caderno de Diagnóstico deste Plano de Mobilidade Urbana.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.2.2 Macroação 2 – Criação, manutenção e integração de ciclorrotas

- **Ação 1 – Promoção de ciclorrotas e sua integração.**

Esta ação tem como objetivo a criação de ciclorrotas turísticas, sinalizadas para tal, e recomendadas para chegar aos pontos de interesse turístico do Município e seu entorno, assim como, sua integração e compartilhamento de espaço físico com a rota pedonal, ciclovias e ciclofaixas. O intuito é a atratividade de utilização da bicicleta (residentes e turistas), percorrendo pontos de atratividade local, como: fazendas e sítios de produtores locais, monumentos históricos, pousadas, restaurantes, locais no entorno montanhoso, entre outros.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Secretaria de Desenvolvimento Econômico.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.2.3 Macroação 3 – Plano Cicloviário Municipal (PCVM) e Programa de Incentivo ao Uso de Bicicletas

- **Ação 1 – Elaboração e regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a definição das regras que irão nortear a rede cicloviária municipal. No regulamento, aprovado mediante legislação específica deverá constar: informação dos materiais necessários para sua construção, tipo de sinalização, rotas / itinerários, pontos de estacionamento de bicicletas, normas de utilização, elementos de segurança obrigatórios para o ciclista, conforme CTB e normas afins, assim como, direitos e obrigações de cada uma das partes, definição de penalidades e multas por infração às normas, entre outros.

Inserido no PCVM, deverá ser criado o Programa de Incentivo ao Uso de Bicicletas, aproveitando a infraestrutura que será disponibilizada nos próximos anos e fazendo especial menção aos benefícios com a saúde e respeito ao meio ambiente, e sempre com segurança e respeito à sinalização.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Câmara Municipal de Cruzeiro e sociedade civil em geral.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.2.4 Macroação 4 – Plano Municipal de Acessibilidade

- **Ação 1 – Elaboração e regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a elaboração e aprovação do Plano Municipal de Acessibilidade, sendo este um instrumento de desenvolvimento urbano sustentável que tem como objeto a implementação de ações e projetos que garantam o acesso das pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida a todos os bens, produtos e serviços disponibilizados na sociedade,

tendo como referência a Lei Federal nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, Lei Federal nº 10.098, de 19 de novembro de 2000, o Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, as normas técnicas de acessibilidade, em especial a ABNT NBR 9050:2015, bem como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, além de considerar os critérios de acessibilidade estabelecidos na Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, aprovada pela ONU em 2006 e ratificada pelo Brasil em 2008, ganhando status de Emenda Constitucional em 2009.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Câmara Municipal de Cruzeiro e sociedade civil em geral.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.2.5 Macroação 5 – Áreas de acesso e/ou circulação restrita e/ou controlada

- **Ação 1 – Projeção e regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a seleção de áreas situadas no centro do Município com intuito de restringir a circulação de veículos em datas programadas para uso exclusivo dos pedestres, podendo ser utilizada para atividades recreativas, individuais ou coletivas, por meio da implantação de infraestrutura (sinalização, segurança e fiscalização) e serviços adequados à sua utilização.

Para a devida implantação desta ação, o órgão responsável deve definir os objetivos da restrição de acesso de veículos, e também identificar os trechos e perímetros nos quais serão implantadas as restrições, assim como, o estudo de impacto no trânsito para definição das rotas a serem utilizadas pelos meios motorizados. Para melhor adaptação por parte da população, o órgão responsável deverá estabelecer e aprovar um cronograma de implantação com a definição de áreas, datas e horários de restrição, bem como, os tipos de serviços que serão oferecidos e o custo de implantação e manutenção.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Secretaria de Administração e Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.2.6 Macroação 6 – Programa de Recuperação das Calçadas

- **Ação 1 – Criação e regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a criação do Programa que irá revitalizar as calçadas existentes. Para a devida aplicação das ações, o órgão responsável deverá realizar vistorias nas áreas de circulação públicas (calçadas e espaços públicos) para identificar a necessidade de readequação da infraestrutura voltada à circulação de pedestres, em especial às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida, tendo como principal objetivo propiciar mobilidade e garantir acessibilidade à cidade e aos serviços urbanos.

Com base no conjunto de informações obtidas durante a vistoria e, tendo em conta a legislação municipal afim, quanto à padronização e acessibilidade, o agente promotor deve determinar soluções de acordo com o local de intervenção e a adequação a ser executado, detalhar tais soluções em projetos, avaliar a viabilidade de implantação dos projetos elaborados, priorizar as propostas de acordo com as carências e demandas de cada área, elaborar um cronograma de execução e sua implantação, seguindo a priorização estabelecida. Servirá como apoio para o levantamento das informações e determinação do Índice de Qualidade das Calçadas a metodologia descrita no Caderno de Diagnóstico.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Padronização de calçadas na área central com acessibilidade.**

Esta ação tem como objetivo a implantação de ações voltadas à padronização das calçadas da área central do Município (largura, inclinação, revestimento, entre outros). A área com mais adensamento populacional, devido à oferta de comércio e serviços urbanos, é zona mais transitada pela população cruzeirense, sendo assim, esta ação visa à realização de obras de adequação e padronização de materiais, modelos e métodos de construção, para readequação da infraestrutura para pedestres e acessibilidade universal.

Partes interessadas: Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.3 Eixo 3 – Transporte Coletivo

4.3.1 Macroação 1 – Projeção e construção do Terminal Rodoviário Municipal

- **Ação 1 – Projeção e construção da rodoviária municipal.**

Esta ação tem como objetivo a projeção e construção da rodoviária municipal, sendo que a atual rodoviária não pertence aos serviços municipais e sim a um particular. A projeção e o planejamento para posterior construção deverá contemplar todas as funcionalidades para atendimento das necessidades dos agentes envolvidos na sua operação, assim como, na sua utilização.

Atualmente, a infraestrutura da rodoviária não oferece acessibilidade universal e não oferece serviços de qualidade aos usuários, sendo que suas instalações são precárias e sua instalação não oferece todas as funcionalidades operacionais e de serviços necessárias.

Quanto à localização, a atual rodoviária está situada distante do Centro do Município, o qual dificulta a interação e integração com outros modais de transporte e, em definitiva, a mobilidade urbana.

Figura 4. Proposta de localização da nova rodoviária.



Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

O projeto deverá contemplar uma nova localização que maximize o nível de serviço oferecido aos clientes que o utilizem, projeto arquitetônico com conceito de sustentabilidade (qualidade

estética, entretenimento, áreas de espera, acessibilidade, circulação interna, dispositivos tecnológicos, segurança, estacionamento de veículos, comunicação e sinalização visual, auditiva e tátil, entre outros) e serviços.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Secretaria de Administração e Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.3.2 Macroação 2 – Pontos de embarque e desembarque de passageiros

- **Ação 1 – Implantação de pontos de ônibus e pontos de parada.**

Esta ação tem como objetivo a implantação de abrigos nos pontos de embarque / desembarque de passageiros em número total de 30 unidades, conforme disponibilização caracterizada no Contrato de Concessão do Sistema de Transporte público Coletivo de Passageiros (item 4.3.1.6 do Contrato de Concessão nº 060/2019).

Esta ação visa à melhora na infraestrutura do Sistema de Transporte público Coletivo de Passageiros, sendo que, o órgão responsável do Poder Executivo deverá acompanhar a sua implantação e posterior manutenção, priorizando a área central do Município.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Concessionária.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Construção de baias fora da faixa de rolamento.**

Esta ação tem como objetivo a construção de baias fora da faixa de rolamento (sempre que possível) para parada de veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros, visando à segurança do tráfego em geral e dos usuários no momento do embarque e desembarque do veículo.

Deverá ser realizado o mapeamento dos pontos de embarque / desembarque de passageiros e a avaliação de remanejamento e construção para sua adaptação.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 3 – Manutenção de pontos de ônibus e pontos de parada.**

Esta ação tem como objetivo a manutenção de abrigos e sinalização de pontos de parada nos pontos de embarque / desembarque de passageiros.

Esta ação visa à melhora na infraestrutura do Sistema de Transporte público Coletivo de Passageiros, sendo que, será o órgão responsável do Poder Executivo quem deva manter em perfeito estado de conservação e limpeza os itens correspondentes ao longo de toda a infraestrutura do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

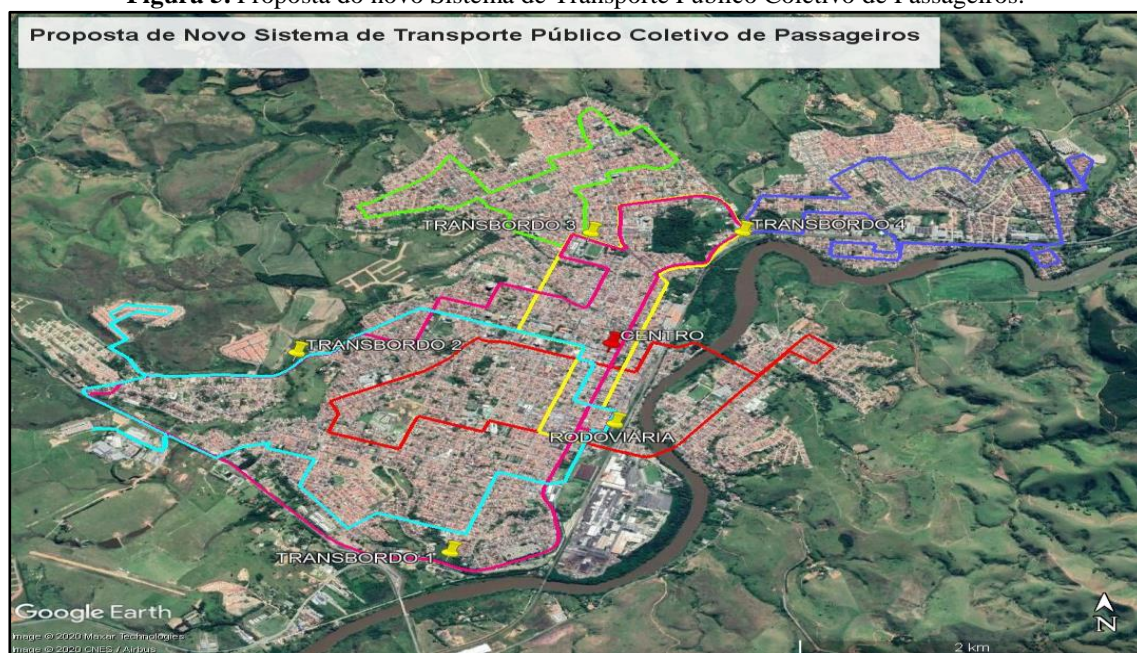
Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.3.3 Macroação 3 – Novo Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros

- **Ação 1 – Projeção e redesenho de linhas, itinerários e horários de atendimento operacional do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros.**

Esta ação tem como objetivo a projeção de um novo Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros visando reestruturação, modernização e integração de diferentes meios de transporte. A ideia é criar 05 pontos transbordo de passageiros (incluindo a nova rodoviária) para realização de viagens mais curtas, com o consequente ganho de eficiência operacional e uma possível redução de tarifa, fazendo o transporte coletivo mais atraente para os munícipes. As áreas / bairros mais distantes do Município (Batedor, Brejetuba e Várzea Alegre), seriam atendidos a partir dos pontos de transbordo 01 e 02, assim como, desde a rodoviária.

Figura 5. Proposta do novo Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros.



Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

Além dos pontos de transbordo, seria criada uma linha circular que percorreria todos os pontos de transbordo, reduzindo e comunicando as áreas do Município de uma forma mais eficiente e prática.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Câmara Municipal de Cruzeiro, Concessionária do Sistema de Transporte e Permissionários do Sistema de Transporte Complementar (caso houver).

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.3.4 Macroação 4 – Programa de Informação e Transparência do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros

- **Ação 1 – Criação do Programa de informação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros.**

Esta ação tem como objetivo oferecer um sistema de transporte público coletivo democrático, acessível e eficiente, por meio da ampliação do alcance dos sistemas de informação ao usuário.

Para a implantação da ação, deve-se definir a tecnologia para a elaboração do projeto de padronização de mobiliário de suporte ao sistema de informação ao usuário em pontos de

parada, estações de transbordo e rodoviária. Posteriormente, o agente promotor deve elaborar cronogramas de implantação e manutenção preventiva periódica dos dispositivos e informações disponibilizadas.

O alcance desta ação também contempla propostas em âmbito metropolitano, estabelecendo um canal de comunicação permanente com órgãos metropolitanos (como a EMTU) para a troca de informações sobre planos e projetos de interesse comum no âmbito da RMVPLN.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Setor de Comunicação e sociedade civil em geral.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.3.5 Macroação 5 – Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros em áreas rurais e pontos de interesse turístico

- **Ação 1 – Projeção da expansão de linhas e itinerários.**

Esta ação tem como objetivo o atendimento do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros em áreas rurais, existentes e de nova criação, assim como, a criação de linhas turísticas com pontos de parada em conformidade com os locais de interesse turístico definidos no Plano Turístico Municipal.

Esta última ação visa à proximidade da população cruzeirense e dos visitantes à cultura e história do Município, com rotas guiadas pelos diferentes espaços e locais do entorno. A definição de rotas, disponibilização de guias e sistema de informação para sua implantação, dependerão do Setor de Turismo da Administração Local (a implantação dependerá da real demanda do serviço).

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Desenvolvimento Econômico.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.3.6 Macroação 6 – Integração física, temporal e tarifária de diferentes meios de transporte

- **Ação 1 – Construção de pontos / estações de integração.**

Esta ação tem como objetivo a projeção para construção dos pontos de integração / transbordo do Sistema de Transporte público Coletivo de Passageiros, visando sua integração física, temporal e tarifária com outros meios de transporte locais.

Após sua viabilização e construção, o órgão responsável do Poder Executivo deverá realizar ações manutenção preventiva periódica para sua devida conservação.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a regulamentação do novo Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros, definindo os direitos e obrigações de cada um dos atores (Poder Público, Concessionária, Permissionários e usuários), assim como, os elementos de fiscalização, o cumprimento das metas de cobertura espacial do sistema, especificando áreas com serviços regulares e áreas com serviços específicos, definindo frequência mínima para serviços regulares e número de viagens diárias / por período para serviços específicos, definindo itens de avaliação da qualidade do serviço, estabelecendo disposições sobre penalidades contratuais, observância de gratuidades, fontes alternativas de receitas e repartição de riscos, entre outros.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Administração e Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.4 Eixo 4 – Transporte Individual Motorizado

4.4.1 Macroação 1 – Estacionamento privado de veículos

- **Ação 1 – Regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a regulamentação da gestão de estacionamento no planejamento urbano municipal, de modo que a atividade seja vista como um componente do sistema de mobilidade. Para sua devida implantação, o órgão responsável deve identificar e mapear as áreas com maior pressão de estacionamento, que requeiram compensação de capacidade pela remoção de vagas em vias públicas.

Posteriormente, é preciso estabelecer metas de capacidade adicional, identificar locais com possibilidade de instalação de parques / bolsões de estacionamento e edifícios garagem, e promover oportunidades de execução dos mesmos pelo próprio Poder Público ou junto a potenciais desenvolvedores privados. Por último, devem ser definidas as diretrizes estratégicas para a atividade e realizada a regulamentação do serviço, tanto para os novos estacionamentos como para os existentes, definindo: capacidade máxima, acessibilidade no interior da instalação, número de vagas por tipo, sinalização interna e externa, tipo de pavimento, medidas das faixas de manobra, medidas das vagas de estacionamento por tipo, penalidades e multas por descumprimento, entre outros.

Como forma de garantir a qualidade do espaço público e a atratividade das calçadas para os pedestres, deve-se incluir na regulamentação a exigência da utilização do pavimento térreo dos edifícios garagem para comércio e serviços voltados à via pública (fachada ativa).

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Administração, Câmara Municipal de Cruzeiro, possíveis interessados em exploração de novas áreas e donos de garagens existentes.

Tipo de ação: Gestão da demanda.

4.4.2 Macroação 2 – Veículos táxi adaptados para o transporte de pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida

- **Ação 1 – Outorga de Alvará de Permissão mediante Concorrência Pública.**

Esta ação tem como objetivo a promoção à inclusão do táxi como componente do sistema de mobilidade, garantindo sua utilização por pessoas com deficiência e/ou pessoas com mobilidade reduzida, que necessitem de um médio de locomoção para as diferentes atividades do cotidiano e, inclusive, o deslocamento a outros municípios para atendimento médico por meio de um veículo que ofereça conforto e segurança, além de uma tarifa acessível.

Para a devida implantação da ação, devem ser realizados uma pesquisa de demanda e um estudo de viabilidade e, posteriormente, definir a frota mínima na alteração da Lei que regulamenta o serviço de táxi, assim como, o correspondente processo licitatório para outorga das permissões. Poderá ser avaliada a viabilização de aplicativos para atendimento à demanda do tipo: Acesso Já ou Atende.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Administração, Secretaria de Saúde, Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social, Câmara Municipal de Cruzeiro e entidades representativas locais da pessoa com deficiência.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.4.3 Macroação 3 – Revisão tarifária dos veículos táxi para integração no Sistema de Mobilidade Urbana Municipal

- **Ação 1 – Regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a revisão da tarifa de táxi visando à integração do sistema específico ao sistema de mobilidade municipal, de modo a flexibilizar o serviço e torná-lo mais atrativo. Para implementação desta ação, deverá ser avaliada a opinião dos atuais motoristas da categoria, assim como, a opinião popular, visando um entendimento entre todas as partes interessadas e instituindo uma tarifa acessível para os usuários, com intuito de maior utilização do Sistema e qualidade do serviço, a partir do estudo dos custos das atividades.

Esta ação também contempla a possível implantação de um aplicativo específico para o serviço de táxi municipal e sua regulamentação.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Administração, Câmara Municipal de Cruzeiro e Associação Municipal de Taxistas.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

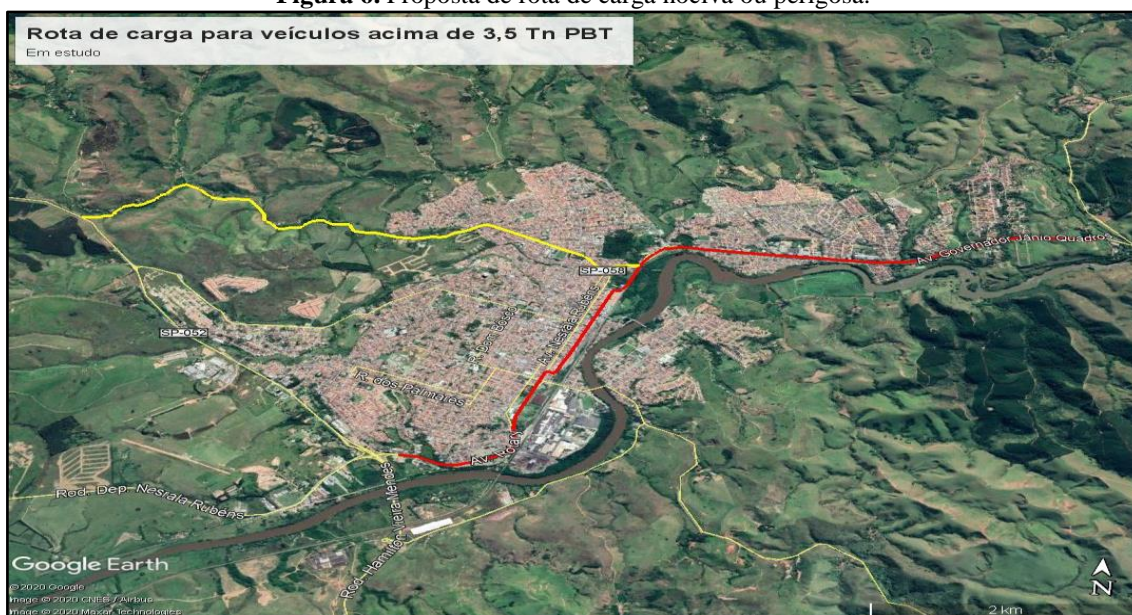
4.5 Eixo 5 – Transporte de Carga

4.5.1 Macroação 1 – Rotas de carga em geral e rotas de cargas nocivas ou perigosas

- **Ação 1 – Projeção e regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a normatização e compatibilização entre a operação do transporte de carga urbana e a dinâmica do sistema de mobilidade local, priorizando os deslocamentos intraurbanos e acesso aos usuários locais, sem descartar a importância da atividade para o abastecimento do comércio local. Sua implantação considera a inclusão do perímetro definido para esta centralidade na revisão / elaboração de regulamentação do transporte de cargas, que implicará na definição de restrições por tipo de veículo e de carga, horário de circulação, carga e descarga, pontos de carga e descarga, estacionamento e rotas preferenciais.

Figura 6. Proposta de rota de carga nociva ou perigosa.



Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos, empresários do comércio local e moradores das áreas afetadas.

Tipo de ação: Gestão da demanda.

- **Ação 2 – Implantação de sinalização específica.**

Esta ação tem como objetivo a implantação de sinalização específica para a(s) rota(s) de carga definida(s). Uma vez seja projetada e viabilizada a construção e adequação da rota, esta deverá ser sinalizada, horizontal e verticalmente, em conformidade com o projeto viário correspondente, em atendimento ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

A implantação do projeto deverá contemplar a mudança / adequação de sinalização de vias adjacentes à nova rota, assim como, a possível mudança e adequação em conformidade com a hierarquização viária municipal.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.5.2 Macroação 2 – Linha ferroviária

- **Ação 1 – Adequação e manutenção das passagens em nível.**

Esta ação tem como objetivo garantir a segurança e conforto aos usuários dos diferentes modos de transporte, motorizados e não motorizados, ao atravessar as passagens em nível distribuídas ao longo do Município, eliminando conflitos com o transporte ferroviário.

Para adequação da sinalização das passagens será necessário analisar os parâmetros:

- ✓ Fator Ponderado de Acidentes (FPA), definido pela ABNT NBR 11440;
- ✓ Grau de Importância (Gi), definido pela ABNT NBR 10938;
- ✓ Momento de Circulação (MC), definido pela ABNT NBR 7613.

Além das normas referencias acima, deverão ser realizados os estudos referentes à: classificação da via (conforme hierarquização viária), volume de tráfego rodoviário e ferroviário, velocidade máxima autorizada, trânsito de pedestres, número de vias férreas, histórico de acidentes no local (quantidade e gravidade), alicive / declive da rampa de aproximação e condições do pavimento entre os trilhos, tangente e nível (conforme ABNT NBR 15680), número de faixas de rodagem, tipo de iluminação, níveis de ruído, existência de poluição atmosférica e Distância de Visibilidade de Parada (DVP).

Para a adequada intervenção, deverão ser revistas também as medidas da faixa de domínio da ferrovia, assim como, das construções próximas, tomando como referência o eixo da ferrovia.

Dependendo dos valores obtidos no estudo, o tipo de sinalização de controle deverá ser adequado para a real demanda de cada uma das passagens, realizando avaliações sobre a condição atual de segurança da passagem, podendo resultar em melhorias ou até a mudança do tipo de proteção utilizada.

As passagens em nível identificadas estão situadas em: Rua Benedito Costa, Rua João Alves Silva e Rua Rafael Zapa.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Concessionária.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Revitalização e manutenção de transposições e passarelas para pedestres e veículos.**

Esta ação tem como objetivo garantir a segurança e conforto aos usuários de modos motorizados e não motorizados nas transposições da linha férrea, eliminando conflitos, prevendo a realização de estudo de viabilidade de adequação das transposições e elaboração de projeto específico. O estudo deverá contemplar o estado estrutural das pontes, assim como, pavimentação e sinalização específica para os diferentes modais de transporte.

As transposições identificadas ao longo da linha férrea estão situadas em: Rua Dr. Othon Barcellos, Av. Prof. José Santana de Castro e Rua Euclides Cavalheiro,

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Concessionária.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 3 – Limpeza e manutenção do entorno da linha ferroviária.**

Esta ação tem como objetivo a preservação do meio ambiente em áreas próximas à operação da linha ferroviária a fim de determinar o correto funcionamento para a operação ferroviária.

A NBR ISO 14001:2015, define impacto ambiental como:

[...] qualquer modificação do meio ambiente, adversa ou benéfica, que resulte, no todo ou em parte, das atividades, produtos ou serviços de uma organização. Juridicamente, o conceito de impacto ambiental refere-se exclusivamente aos efeitos da ação humana sobre o meio ambiente (NBR ISO, 2015).

A Resolução nº 479, de 15 de março de 2017, do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de baixo potencial de impacto ambiental e a regularização dos empreendimentos em operação.

Deverá ser realizado Estudo de Impacto Ambiental (EIA) nas Áreas de Influência Direta (AID) e Indireta (AII), com o consequente Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) a fim de determinar a conformidade e regularização da operação atual.

Além dos estudos de impactos ambientais, deverá ser realizada periodicamente a manutenção em toda a extensão da faixa de domínio da linha férrea, retirando o possível lixo acumulado devido a diferentes ocorrências.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Concessionária.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 4 – Construção de barreiras acústicas.**

Esta ação tem como objetivo a implantação de barreiras acústicas ao longo da linha férrea para evitar ruídos provenientes da locomotiva, o acionamento da buzina para fins de alerta aos motoristas e pedestres e, em alguns casos, os dispositivos sonoros quando do acionamento das cancelas em passagens em nível com sinalização ativa.

Em virtude da variação de critérios referentes aos níveis de ruídos, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) estabeleceu normas gerais de emissão de ruídos através da Resolução nº 001, de 08 de março de 1990, estabelecendo:

I – A emissão de ruídos, em decorrência de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas, inclusive as de propaganda política, obedecerá, no interesse da saúde, do sossego público, aos padrões, critérios e diretrizes estabelecidos nesta Resolução (CONAMA, 1990).

Segundo a referida Resolução, as fontes sonoras devem ser limitadas a níveis que atendam à ABNT NBR 10151, que recomenda, como níveis máximos de ruído externo para **conforto acústico**, os valores constantes da seguinte tabela:

Tabela 6. Nível de Critério de Avaliação (NCA) do nível de ruído para ambientes externos, em dB.

Tipos de áreas	Diurno	Noturno
Áreas de sítios e fazendas	40	35
Áreas estritamente residencial urbana ou de hospitais e escolas	50	45
Área mista, predominantemente residencial	55	50
Área mista, com vocação comercial e administrativa	60	55
Área mista, com vocação recreacional	65	55
Área predominantemente industrial	70	60

Fonte: ABNT.

Para sua devida implantação, também deverá ser considerada a ABNT NBR 10152, que define os níveis de ruído para conforto acústico, a seleção de materiais a serem utilizados para atenuação do ruído, conforme Norma DNIT 073/2006, assim como, as determinações do Programa Nacional de Educação e Controle da Poluição Sonora – “SILÊNCIO”, coordenado pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA (somente como referência comparativa de valores).

Deverá ser realizado estudo de impacto do ruído ao longo da Av. Jânio Quadros, Rua Voluntários Paulistas, Rua Eng. Antônio Penido e Rua Rodrigues Alves.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Concessionária.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.6 Eixo 6 – Segurança Viária

4.6.1 Macroação 1 – Treinamento e capacitação

- **Ação 1 – Cursos de capacitação dos agentes das diferentes áreas de trânsito, transportes e mobilidade urbana.**

Esta ação tem como objetivo o levantamento de necessidades de capacitação dos agentes dos diferentes setores da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural (trânsito, transportes e mobilidade urbana), por meio de questionários e entrevistas, para depois firmar parcerias com terceiros para oferta de cursos à distância ou de forma presencial.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.6.2 Macroação 2 – Núcleo de educação de trânsito

- **Ação 1 – Criação e regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a criação do Núcleo de Educação de Trânsito, inserido e dependente do Setor de Trânsito Municipal, com o objetivo de orientar e conscientizar condutores e pedestres que transitam diariamente pelas vias do Município sobre a segurança viária e a importância do respeito à sinalização e a os outros atores que compartilham a via.

Dentre as atribuições do Núcleo estão: executar, promover e participar das atividades de orientação e educação para a segurança no trânsito, bem como desenvolver trabalho contínuo e permanente de prevenção de acidentes de trânsito, informar ao órgão de infraestrutura, sobre as condições da via, da sinalização e do tráfego que possam comprometer a segurança do trânsito, solicitando e adotando medidas emergenciais à sua proteção, manter articulação com os órgãos de Trânsito, Transporte, Segurança Pública, Inteligência, Polícia e Defesa Civil, para promover o intercâmbio de informações, objetivando a promoção da segurança no trânsito e à implementação de ações integradas, entre outros.

O Núcleo deverá ser regulamentado e, para início de sua operação, deverá ser aprovado mediante legislação específica.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Administração e Câmara Municipal de Cruzeiro.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Realização de campanhas de educação de trânsito.**

Esta ação tem como objetivo realização de campanhas de conscientização, respeito às normas, orientação e educação sobre a segurança viária e a percepção de risco no trânsito.

Deverão ser planejadas e executadas ações acompanhando o calendário nacional de ações, em especial: Maio Amarelo, Dia do Ciclista, Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito, Lei Seca, Parada pela Vida, prevenção de acidentes em épocas sazonais e feriados prolongados, entre outros.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Setor de Comunicação.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.6.3 Macroação 3 – Faixas para travessia de pedestres

- **Ação 1 – Manutenção, conservação, restauração e adequação das faixas elevadas.**

Esta ação tem como objetivo a adequação das faixas de pedestres existentes às normas CONTRAN, em sua forma física, local de implantação, medidas, tipo de pintura e sinalização.

Para as faixas elevadas de pedestres, os padrões e critérios para a instalação deverão acompanhar as definições contidas na Resolução CONTRAN nº 738, de 06 de setembro de 2018.

Outro objetivo é conscientizar as pessoas sobre a importância de preservar a própria vida, atravessando a rua sempre na faixa de pedestres e reforçando e reforçando o papel dos motoristas e a hierarquia de responsabilidades.

Para a devida implantação desta ação, deverá ser realizada vistoria nos locais com existência de faixas e determinar o estado físico e localização na via para depois proceder em conformidade com as normas reguladoras.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.6.4 Macroação 4 – Sinalização semafórica para travessia de pedestres

- **Ação 1 – Implantação de semáforos para travessia de pedestres.**

Esta ação tem como objetivo principal aumentar a segurança dos pedestres nos cruzamentos com controle semafórico. Além da segurança, esta ação visa minimizar os conflitos e disciplinar a utilização das vias por veículos e pedestres, conjuntamente com a sinalização horizontal auxiliar das faixas para travessia de pedestres.

Para este fim, serão implantados, inicialmente, semáforos para travessia de pedestres na área central do Município e serão realizadas campanhas de conscientização de trânsito, para motoristas e pedestres, da utilização e respeito à sinalização.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Setor de Comunicação.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.6.5 Macroação 5 – Implantação de Zona 30 (Traffic Calming)

- **Ação 1 – Adequação de sinalização horizontal e vertical.**

Esta ação tem como objetivo permitir o uso seguro das vias públicas pelos modos não motorizados em coexistência com os motorizados, reduzindo o trânsito de passagem e melhorando a qualidade ambiental, ampliando também as possibilidades de utilização do espaço público para lazer e o estabelecimento de relações sociais. O intuito é a moderação de velocidade e intensidade de tráfego nas áreas centrais do Município (*traffic calming*).

Sua implantação se dará a partir do estabelecimento de perímetros caracterizados pelo deslocamento intensivo de pedestres e desejo de uso por ciclistas, os quais receberão sinalização de início e fim de perímetro, apontando também a possibilidade de circulação de bicicletas no leito carroçável, e elementos físicos visando à redução de velocidade.

Esta ação deve ser precedida e acompanhada por campanhas educativas acerca das características de uso destes locais, a serem expressas por sinalização apropriada, e do comportamento esperado pelos usuários na coexistência com outros modais.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.6.6 Macroação 6 – Rede de videomonitoramento

- **Ação 1 – Implantação de equipamentos e conectividade com o Centro de Operações Integradas (COI).**

Esta ação tem como objetivo a implantação de rede de videomonitoramento nas ruas do Município e sua conectividade com o Centro de Operações Integradas (COI).

O órgão responsável deverá projetar os locais de implantação das câmaras e sua conectividade com a rede de fibra ótica para fazer chegar o sinal até o COI. Deste modo, a gestão de responsabilidade do Poder Público se vê fortalecida pela capacidade técnica, administrativa e operativa.

A previsão inicial é implantar 70 câmaras para vigilância da segurança viária / pública nos próximos 02 anos.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Segurança Pública e Secretaria de Administração.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.6.7 Macroação 7 – Equipamentos de controle e fiscalização de velocidade

- **Ação 1 – Implantação de equipamentos de radar fixo e conectividade com COI.**

Esta ação tem como objetivo a implantação de equipamentos de controle e fiscalização de velocidade em pontos críticos de fluxo de trânsito e sua conectividade com o Centro de Operações Integradas (COI).

O órgão responsável deverá projetar os locais de implantação dos dispositivos e sua conectividade com a rede de fibra ótica para fazer chegar o sinal até o COI. Deste modo, a gestão de responsabilidade do Poder Público se vê fortalecida pela capacidade técnica, administrativa e operativa.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Administração.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Aquisição de equipamentos de radar móvel.**

Esta ação tem como objetivo a aquisição de equipamento móvel para controle e fiscalização de velocidade para operação, principalmente, em locais sem infraestrutura de comunicação via fibra ótica. Deste modo, a gestão de responsabilidade do Poder Público se vê fortalecida pela capacidade técnica, administrativa e operativa.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Administração.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.6.8 Macroação 8 – Sinalização viária e turística

- **Ação 1 – Manutenção, conservação, restauração e adequação da sinalização existente (vertical).**

Esta ação tem como objetivo a realização de melhorias na sinalização vertical, assim como, sua manutenção ao longo das vias do Município, com intuito da redução de acidentalidade, sobretudo em pontos críticos já apontados. Sua adequação se dará a partir de um estudo viário, considerando a hierarquização viária definida em legislação específica, assim como, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Manutenção, conservação, restauração e adequação da sinalização existente (horizontal).**

Esta ação tem como objetivo a realização de melhorias na sinalização horizontal, assim como, sua manutenção ao longo das vias do Município, com intuito da redução de acidentalidade, sobretudo em pontos críticos já apontados.

Sua adequação se dará a partir de um estudo viário, considerando a hierarquização viária definida em legislação específica, assim como, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 3 – Implantação de nova sinalização (turística).**

Esta ação tem como objetivo a valorização do patrimônio cultural, proporcionando aos cidadãos o conhecimento deste, bem como acesso a pontos de interesse local. Além da implantação de sinalização de trânsito pertinente aos pontos de interesse, será projetada e implantada uma rota pedonal direcionando os pedestres aos locais com presença de edificações e espaços públicos culturais e socialmente significativos, buscando estabelecer interligação com trechos comerciais, permitindo o acesso por ciclistas em baixa velocidade.

Os locais e rotas de implantação serão definidos no Plano Municipal de Turismo.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Desenvolvimento Econômico (setor de Turismo).

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.6.9 Macroação 9 – Estações de contagem e classificação de veículos

- **Ação 1 – Implantação de equipamentos e conectividade com COI.**

Esta ação tem como objetivo a aquisição e implantação de equipamentos de contagem e classificação de veículos em locais pré-determinados para melhorar o planejamento viário urbano, composição do tráfego de passagem e volume médio diário (VMD). Os dados fornecidos pelos dispositivos ajudarão no cálculo de capacidade da via, determinação de

intervalo de sinais (semáforos), estudo de acidentes, tendência de crescimento do tráfego em determinado local / horário, taxa de ocupação, nível de serviço e projeção geométrica de interseções e cruzamentos. Os dispositivos deverão estar conectados / integrados com o COI para controle e recebimento automático dos dados gerados. Os dispositivos poderão ser do tipo pneumático (intrusivos à pista), por meio de laços indutivos (intrusivos à pista), por micro-ondas (não intrusivo à pista) ou por vídeo analítico (não intrusivo à pista), conforme padrões do DNIT. Deste modo, a gestão de responsabilidade do Poder Público se vê fortalecida pela capacidade técnica, administrativa e operativa.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Secretaria de Administração.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.6.10 Macroação 10 – Projetos com órgãos estatais e federais de trânsito e transportes

- **Ação 1 – Projeção, construção e manutenção de transposições, passarelas e cruzamentos (SP-052 e SP-058).**

Esta ação tem como objetivo a segurança e conforto dos diferentes meios de transportes, motorizados e não motorizados, nas transposições, passarelas e cruzamentos das vias estaduais que atravessam o Município (SP-052 e SP-058), eliminando conflitos detectados nas vias locais adjacentes. Nos diferentes projetos, deverá ser adequada a sinalização existente.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Departamento de Estradas de Rodagem (DER).

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

- **Ação 2 – Iluminação de vias estaduais.**

Esta ação tem como objetivo a implantação de iluminação em vias estaduais que cortam o Município (SP-052 e SP-058), através de convênio com o Departamento de Estradas de Rodagem (DER). A ação visa à segurança no trânsito em vias com pouca visibilidade.

As áreas de concentração desta ação serão: (I) trevo de entrada / saída do Município pela Rodovia Hamilton Vieira Mendes (SP-052) até o cruzamento com a Estrada Municipal

Cláudio Fortes, (II) entrada / saída do Município sentido o município de Cachoeira Paulista pela Rodovia Dep. Nersalla Rubez (SP-058), até a entrada do Recinto de Exposições de Cruzeiro, (III) entrada / saída do Município sentido o município de Lavrinhas pela Rodovia Júlio Fortes (SP-058), até a rotatória Rotary Club.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Departamento de Estradas de Rodagem (DER).

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.6.11 Macroação 11 – Pátio para recolhimento de veículos

- **Ação 1 – Implantação e operação.**

Esta ação tem como objetivo a implantação e operação do pátio para recolhimento de veículos, com estrutura de transporte (guinchos) para remoção, recolhimento, apreensão, guarda, leilão e depósito de veículos apreendidos, removidos e recolhidos, em decorrência de infrações à legislação de trânsito ou de abandono na via pública, ou solicitação dos demais órgãos pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito e conveniados com o Município para o mesmo fim.

Esta ação contempla a concorrência em modo concessão do tipo maior oferta de repasse para a Prefeitura, efetivando um recurso para melhoras na mobilidade urbana municipal.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Segurança Pública.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.6.12 Macroação 12 – Medidas moderadoras de tráfego (*Traffic Calming*).

- **Ação 1 – Elaboração e execução de projetos em cruzamentos, entroncamentos e travessias com alto índice de acidentes.**

Esta ação tem como objetivo a promoção da segurança viária, a partir da identificação de pontos de conflito e com alto índice de acidentes, como: nós, entroncamentos, cruzamentos e travessias, prevendo a elaboração de projeto que eleja dispositivos moderadores de velocidade

apropriados para cada situação enfrentada (estreitamentos, rotatórias, diminuição do raio de giro, almofadas, chicanas, ilhas, travessias elevadas, entre outras). As medidas moderadoras (redução de velocidade ou indução a um modo prudente de dirigir) incluem muitas vezes alterações na geometria e traçado da via, ordenamento de fluxos de tráfego e diferenciação de pavimentos. A redução de velocidade reduz o número e a severidade de acidentes, assim como, o ruído ambiental e a emissão de poluentes no ar.

Manter velocidades mais baixas em ambientes urbanos ajuda a tornar a convivência entre motoristas, pedestres e ciclistas melhor, pois na medida em que prioriza ações para redução do tráfego motorizado, incentiva o uso e aumenta a segurança para os deslocamentos não motorizados.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.6.13 Macroação 13 – Combate ao transporte irregular e clandestino de cargas e passageiros

- **Ação 1 – Fiscalização conjunta com a Polícia Militar.**

Esta ação tem como objetivo a participação em parceria da PM nas ações de fiscalização do Departamento Municipal de Trânsito face ao transporte clandestino de passageiros e cargas no entorno municipal. A ideia é a realização de policiamento ostensivo ou velado (dependendo da situação) para desestruturar possíveis redes organizadas de transporte irregular de cargas e/ou passageiros e o desestímulo a quem pratica este crime.

As ações serão coordenadas conjuntamente e a apreensão de veículos flagrados será encaminhada ao pátio de recolhimento de veículos, os quais estarão sujeitos às devidas penalidades, conforme legislação municipal e outras afins.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Segurança Pública.

Tipo de ação: Gestão da demanda.

4.7 Eixo 7 – Meio Ambiente

4.7.1 Macroação 1 – Educação ambiental para redução da emissão de poluentes

- **Ação 1 – Campanhas de conscientização.**

Esta ação tem como objetivo a realização de campanhas de conscientização e informação visando à racionalização da matriz de transportes do município para priorização dos modos ambientalmente mais eficientes, além da exposição de diferentes alternativas menos poluentes em diferentes campos de atuação.

Para sua devida implementação, o órgão responsável deverá apresentar durante as campanhas a comparativa de eficiência dos diferentes modos de deslocamento do ponto de vista ambiental, mostrando dados sobre poluição atmosférica e concentração de gases do efeito estufa (GEE).

Poderão ser realizadas campanhas educativas nas escolas da rede de ensino municipal (públicas e privadas).

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Meio Ambiente.

Tipo de ação: Gestão da demanda.

4.7.2 Macroação 2 – Medidas de micro e macro drenagem nas margens do Rio Paraíba

- **Ação 1 – Criação e manutenção do Programa de Drenagem das Margens do Rio Paraíba.**

Esta ação tem como objetivo a criação de mecanismos de gestão da infraestrutura urbana, relacionados com o escoamento das águas nas margens do Rio Paraíba e sua consequência nos córregos e arroios na área urbana em época de crescimento do leito do rio pelas chuvas.

A microdrenagem é definida pelo sistema de condutos pluviais ou canais de rede primária urbana, com intuito de coletar e conduzir a água até o sistema de macrodrenagem. Este tipo de sistema de drenagem é projetado para atender a drenagem de precipitações com risco moderado.

A macrodrenagem envolve os sistemas coletores de diferentes sistemas de micro drenagem e corresponde à drenagem natural existente antes da ocupação dos terrenos (igarapés, canais, rios e riachos).

Este planejamento visa evitar perdas econômicas, melhorar as condições de saneamento e qualidade do meio ambiente da cidade, dentro de princípios econômicos, sociais e ambientais definidos pelo Plano Diretor Integrado de Desenvolvimento Urbano e Rural e Lei de Uso e Ocupação do Solo.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano, Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Secretaria de Meio Ambiente.

Tipo de ação: Gestão da demanda.

4.7.3 Macroação 3 – Áreas urbanas, áreas de várzea e córregos urbanos

- **Ação 1 – Criação e manutenção do Programa de Fiscalização do Meio Ambiente em áreas habitadas.**

Esta ação tem como objetivo a criação do Programa de Fiscalização do Meio Ambiente em Áreas Habitadas com intuito de controlar as possíveis construções ilegais nas margens do Rio Paraíba, além do cumprimento da regulamentação afim em áreas de várzea e córregos urbanos. O Programa deverá incluir também os itens referentes à poluição visual e sonora.

Para sua devida implementação, o órgão responsável deverá realizar um estudo prévio e apresentar um cronograma de ações a serem implementadas para a correta fiscalização e possível solução dos problemas encontrados.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Secretaria de Meio Ambiente.

Tipo de ação: Gestão da demanda.

4.7.4 Macroação 4 – Preservação ambiental nos fundos do Vale do Paraíba

- **Ação 1 – Criação do Programa de Preservação Ambiental dos Fundos do Vale do Paraíba.**

Esta ação tem como objetivo a criação do Programa de Preservação Ambiental dos Fundos do Vale do Paraíba na região do município de Cruzeiro, com intuito de preservar o patrimônio ambiental em bom estado de conservação e a segurança perante possíveis incêndios, preservando também as diferentes espécies animais do entorno.

Para instituição do Programa deverá ser realizado um levantamento das áreas de degradação ambiental e um plano de manejo para sua recuperação, além de um cronograma com as ações necessárias.

Poderá ser incluída (se possível), a criação de um Parque Linear nos Fundos do Vale com intuito de promoção do ecoturismo, a partir de trilhas que levam à montanha, assim como, espaços de lazer em família, como: ciclovias, espaços para caminhadas, academia, pista de corrida, entre outros.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Secretaria de Meio Ambiente e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.7.5 Macroação 5 – Arborização urbana

- **Ação 1 – Criação do Programa de Arborização Urbana.**

Esta ação tem como objetivo garantir os elementos de atratividade e conforto necessários à circulação de pedestres, por meio da elaboração de um Programa de Arborização Urbana, atrelado ao conjunto de Programas voltados à qualificação de espaços públicos e de calçadas.

Para a devida implementação da ação, o órgão responsável deverá realizar um levantamento dos espaços / locais críticos e suas carências específicas.

A partir desse estudo, deverão ser definidas as espécies recomendadas para uso em área urbana, assim como as diretrizes de plantio e poda.

Será necessária a elaboração de um cronograma de implantação das ações necessárias em curto, médio e longo prazo, assim como, os investimentos necessários à sua viabilização.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, Secretaria de Obras e Serviços Públicos e Secretaria de Meio Ambiente.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.7.6 Macroação 6 – Matriz energética municipal

- **Ação 1 – Construção de planta de geração e distribuição de energia elétrica.**

Esta ação tem como objetivo estimular o desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes na matriz energética municipal por meio da implantação de uma planta de geração e distribuição de energia elétrica a partir da queima do lixo municipal (WTE).

Pode-se definir WTE (*Waste to Energy*) como a geração de energia elétrica a partir da biodigestão ou tratamento térmico de resíduos, sejam eles orgânicos ou inorgânicos, através do uso de diversas tecnologias existentes. A implementação de usinas WTE tem sido a solução encontrada em diversos países para a destinação final dos Resíduos Sólidos Urbanos (RSU) que não foram aproveitados no processo de reciclagem ou compostagem, ou seja, os resíduos que seriam destinados aos aterros, sendo que estes, mesmo os sanitários, trazem riscos de contaminação irreversível ao meio ambiente.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.8 Eixo 8 – Comunicação

4.8.1 Macroação 1 – Conselho de Mobilidade Urbana

- **Ação 1 – Criação e regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a criação do Conselho de Mobilidade Urbana, o qual será um órgão permanente, paritário, consultivo, de supervisão, fiscalização e avaliação da política municipal de mobilidade urbana. Sua criação tem como objetivo aprofundar a discussão do tema da mobilidade e construir coletivamente a visão de cidade, em sinergia com as discussões relativas ao planejamento territorial municipal. A definição do Conselho deverá ser regulamentada por legislação específica, assim como, a criação de seu Regimento Interno, sendo sugerido que os mandatos de cada conselheiro não ultrapassem o período de 04 (quatro) anos.

Partes interessadas: Secretarias, entidades participantes e sociedade civil em geral.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

4.8.2 Macroação 2 – Eventos para participação popular

- **Ação 1 – Realização de audiências e consultas públicas.**

Esta ação tem como objetivo a comunicação e transparência para com a sociedade civil, por parte da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, assim como, o Conselho de Mobilidade Urbana, das ações que estarão acontecendo no Município referente à Mobilidade Urbana, sendo sugerida a realização de 01 (uma) Audiência por cada semestre do ano.

Esta ação servirá também como aperfeiçoamento do canal de orientação à população, que permite que esta possa obter esclarecimentos sobre temas cotidianos de mobilidade, incluindo: requisitos para adequação de calçadas às normas de acessibilidade universal e modelo padrão do Município (largura, inclinação, revestimento, entre outros); parâmetros de projeto para novos loteamentos (tipos de pavimentação, geometria de vias, calçadas, ciclovias e transporte coletivo); dúvidas, sugestões e reclamações sobre o Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros (linhas, itinerários, paradas, tabela horária, integração, compra/recarga de bilhete eletrônico, entre outros); ações de divulgação e transparência

acerca dos planos e projetos em desenvolvimento e implantação no Município (objetivos dos projetos, custos, tipo de financiamento obtido, prazo de execução, benefícios esperados, transtornos previstos durante as obras e medidas de mitigação).

Uma diferença apontada pela jurisprudência entre audiência e consulta pública refere-se ao fato de que na primeira há a participação direta e verbal dos interessados e da sociedade em geral, ao passo que a segunda é mais formal, ao permitir uma participação apenas indireta, com a apresentação de peças e memoriais escritos.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, entidades participantes e sociedade civil em geral.

Tipo de ação: Melhoria da oferta.

4.8.3 Macroação 3 – Fundo Municipal de Mobilidade Urbana

- **Ação 1 – Criação e regulamentação.**

Esta ação tem como objetivo a criação do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU) como instrumento de concentração de recursos para promoção dos suportes técnico e financeiro necessários às políticas de melhoria da mobilidade urbana local, focadas nos aspectos de segurança, acessibilidade universal, democrática, inclusiva e sustentável, priorizando a implementação de ações e medidas para garantir a qualidade e eficiência do transporte coletivo, dos meios não motorizados e da integração entre os diferentes modais de transportes, em atendimento à Lei Federal nº 12.587, e 03 de janeiro de 2012.

a) O Fundo Municipal de Mobilidade Urbana se constituirá de:

- Dotações alocadas no orçamento anual do Município (LOA) e créditos adicionais suplementares a ele destinados;
- Pela totalidade das receitas das multas de trânsito arrecadadas pelos órgãos executivos de trânsito do Município, descontados o percentual estabelecido em legislação específica;
- Doações, auxílios, contribuições e legados de pessoas físicas ou jurídicas, entidades nacionais e internacionais, governamentais ou não, voltadas para o objetivo do FMMU;
- Recursos transferidos de instituições federais, estaduais e outras;

- Pelo produto de convênios firmados pelo Município de Cruzeiro com outras entidades públicas ou Parcerias Públicas Privadas e que se destinem aos programas cujos gastos são financiados com os recursos financeiros do FMMU;
- Pelo produto da arrecadação de taxas e tarifas cobradas pela concessão da prestação de serviços na área de trânsito, transportes e terminal rodoviário e urbano;
- Pelos rendimentos provenientes da aplicação dos recursos financeiros constituintes do FMMU;
- Pelos rendimentos de publicidade em mobiliário de trânsito;
- Pelas taxas que venham a ser criadas e que incidam sobre a prestação do serviço de transporte urbano;
- Pelas multas aplicadas às concessionárias ou permissionárias de transporte em qualquer modalidade em razão de descumprimento de cláusulas contratuais nos serviços concedidos ou permitidos;
- Pelos repasses efetuados em decorrência da concessão onerosa para a exploração do serviço de estacionamento rotativo remunerado de veículos;
- Pelos repasses efetuados em decorrência da concessão onerosa para a exploração do serviço de pátio de recolhimento de veículos;
- Por outros recursos que lhe forem destinados provenientes de outras fontes.

b) Os recursos financeiros do FMMU deverão ser aplicados exclusivamente em:

- Financiamento e investimento em planos, programas, projetos, ações e serviços relacionados à mobilidade urbana no Município;
- Criação, desenvolvimento e aperfeiçoamento de programas, soluções e mecanismos de gerenciamento, planejamento, tecnologia, inovação, preservação e sustentabilidade ambiental e sistemas inteligentes, relacionados à gestão do transporte público em qualquer modalidade;
- Realização de estudos e pesquisas relacionados ao transporte público e afins;

- Manutenção, modernização, melhoria da qualidade e expansão dos serviços públicos municipais de transporte coletivo de passageiros;
- Execução de medidas e ações destinadas a garantir maior eficiência ao transporte coletivo de passageiros;
- Fomento e investimento na estrutura e infraestrutura de mobilidade urbana, notadamente em relação ao transporte coletivo de passageiros e meios não motorizados;
- Outras ações relacionadas às diretrizes instituídas para a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Em atendimento ao §2º do artigo 320 do CTB:

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito [...] **§2º.** O órgão responsável deverá publicar, anualmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação (CTB, 2016).

Os recursos do FMMU deverão ser depositados em conta bancária específica do Fundo, ficando vinculada diretamente à Secretaria responsável pelo Departamento Municipal de Mobilidade Urbana, ou órgão que venha a substituí-lo.

Partes interessadas: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural e Secretaria de Obras e Serviços Públicos.

Tipo de ação: Gestão da demanda e melhoria da oferta.

5. INDICADORES PARA ACOMPANHAMENTO DAS AÇÕES

O estabelecimento de indicadores para acompanhamento da implementação de ações serve como métrica de avaliação, permitindo revisar o planejamento periodicamente. Sendo assim, estes nos permitirão monitorar se as metas definidas no cronograma de ações estão sendo alcançadas.

No caso de estabelecimentos de indicadores para acompanhamento de ações de Planos e Políticas Públicas focadas em Mobilidade Urbana, os indicadores comumente utilizados são: eficiência, eficácia e efetividade; sendo que estes indicadores ajudarão na medição do desempenho dos recursos alocados e os resultados obtidos com a sua implementação.

Eficiência: Refere-se a fazer corretamente, utilizando produtivamente os recursos com o melhor custo-benefício e o mínimo de perdas e/ou desperdícios para implementação dos princípios, diretrizes e objetivos do PlanMob. Possui foco nos **custos envolvidos**.

Eficácia: Refere-se a fazer a o que deve ser feito e à capacidade para atingir os objetivos e implementar as diretrizes e princípios, visando o atingimento das metas previamente estabelecidas no PlanMob. Possui foco nos **resultados obtidos**.

Efetividade: Refere-se a fazer corretamente o que tem que ser feito, transformando a situação existente, se necessário, e propondo mudanças para um novo desenvolvimento, visando à implementação dos princípios, diretrizes e objetivos do PlanMob. Relação entre a produção e a capacidade de produzir. Possui foco nos **impactos gerados / causados**.

Além dos indicadores envolvidos no processo de acompanhamento e avaliação por parte da Administração, existem outros dois indicadores de grande relevância à hora de avaliar a satisfação do munícipe, o de valor percebido e o de a qualidade entregue.

Valor percebido: Refere-se ao benefício percebido ou expectativa gerada pelo munícipe em relação à implantação e desenvolvimento das ações programadas. Relação entre a satisfação de necessidades atendidas e os recursos utilizados para esse fim.

Qualidade: Neste caso, refere-se à qualidade e durabilidade dos materiais empregados na implementação das ações programadas (tipo de pintura viária, materiais utilizados na fabricação das placas de sinalização, classificação do pavimento, entre outros).

Tabela 7. Indicadores para monitoramento e avaliação da efetividade da PNMU.

Referências	Definições		
	Eficiência	Eficácia	Efetividade
COSTA, F. L. & CASTANHAR, J. C. (2003)	Termo originado nas ciências econômicas que significa a menor relação custo/benefício possível para o alcance dos objetivos estabelecidos no programa.	Medida do grau em que o programa atinge os seus objetivos e metas.	Indica se o projeto tem efeitos (positivos) no ambiente externo em que interveio em termos técnicos, econômicos, institucionais e ambientais.
SANO, H.; MONTENEGRO FILHO, M. J. F. (2013)	Significa fazer mais com menos recursos.	Resulta da relação entre metas alcançadas versus metas pretendidas.	É percebida mediante a avaliação das transformações ocorridas a partir da ação.
BRASIL (2012)	Essa medida possui estreita relação com produtividade, ou seja, o quanto se consegue produzir com os meios disponibilizados. Assim, a partir de um padrão ou referencial, a eficiência de um processo será tanto maior quanto mais produtos forem entregues com a mesma quantidade de insumos.	Aponta o grau com que um programa atinge metas e objetivos planejados, ou seja, uma vez estabelecido o referencial (linha de base) e as metas a serem alcançadas, utiliza-se indicadores de resultado para avaliar se estas foram atingidas ou superadas.	Mede os efeitos positivos ou negativos na realidade que sofreu a intervenção, ou seja, aponta se houve mudanças socioeconômicas, ambientais ou institucionais decorrentes dos resultados obtidos pela política, plano ou programa. É o que realmente importa para efeitos de transformação social.

Fonte: Ministério das Cidades, novembro 2018.

5.1 Identificação dos Elementos

Tomando como referência os objetivos estratégicos definidos no PlanMob, identificou-se um conjunto de componentes passíveis de serem monitorados por meio de um conjunto de indicadores de desempenho, conforme tabela a seguir.

Tabela 8. Identificação de elementos.

Objetivos Estratégicos	Componente Monitorado
Fortalecimento institucional, estruturação e otimização da gestão pública.	- Administração Pública.
Estruturação do espaço urbano.	- Espaço Urbano.

Acondicionamento da mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade.	<ul style="list-style-type: none"> - Espaço Urbano; - Aspecto Social; - Sistema viário; - Sistema de Transporte Público Coletivo; - Sistema de Transporte não Motorizado; - Administração Pública (normatização); - Tecnologia.
Integração do PlanMob à política de desenvolvimento urbano e rural e às políticas setoriais.	<ul style="list-style-type: none"> - Administração Pública.
Promoção do transporte não motorizado.	<ul style="list-style-type: none"> - Espaço Urbano; - Sistema de Transporte não Motorizado.
Mitigação de custos ambientais, sociais e econômicos.	<ul style="list-style-type: none"> - Sistema de Transporte Público Coletivo; - Sistema de Transporte Individual Motorizado; - Sistema de Transporte não Motorizado; - Sistema de Transporte de Cargas; - Aspecto Social; - Aspecto Ambiental; - Aspecto Econômico.
Promoção da segurança no trânsito e redução do número de acidentes.	<ul style="list-style-type: none"> - Sistema de Trânsito; - Sistema Viário; - Acidentes de Trânsito.
Garantia da qualidade da prestação do serviço.	<ul style="list-style-type: none"> - Administração Pública.
Promoção da integração do sistema de transporte não motorizado.	<ul style="list-style-type: none"> - Espaço Urbano; - Sistema de Transporte não Motorizado.
Eficiência, acessibilidade, atratividade e racionalização do Transporte Público Coletivo frente ao transporte individual motorizado.	<ul style="list-style-type: none"> - Sistema de Transporte Público Coletivo; - Sistema de Transporte Individual Motorizado; - Sistema de Trânsito; - Sistema Viário.
Aproveitamento do espaço urbano.	<ul style="list-style-type: none"> - Espaço Urbano.
Atendimento às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.	<ul style="list-style-type: none"> - Sistema de Transporte Público Coletivo; - Sistema de Transporte Individual Motorizado; - Sistema de Trânsito; - Sistema Viário; - Aspecto Social.
Racionalização do uso do transporte individual motorizado.	<ul style="list-style-type: none"> - Espaço Urbano; - Sistema de Transporte Individual Motorizado; - Sistema de Trânsito; - Sistema Viário; - Aspecto Social.
Conciliação do transporte de carga com o restante de meios de transporte municipais.	<ul style="list-style-type: none"> - Espaço Urbano; - Sistema de Transporte Público Coletivo; - Sistema de Transporte Individual Motorizado; - Sistema de Transporte não Motorizado; - Sistema de Transporte de Cargas.
Segurança pública.	<ul style="list-style-type: none"> - Espaço Urbano; - Administração Pública; - Aspecto Social.

Preservação ambiental.	- Espaço Urbano; - Aspecto Ambiental; - Aspecto Social.
Regulação da drenagem urbana.	- Espaço Urbano; - Sistema Viário; - Aspecto Ambiental.
Estímulo ao desenvolvimento e uso de energias renováveis e menos poluentes.	- Aspecto Ambiental; - Aspecto Econômico.
Acompanhamento e fiscalização das ações e programas.	- Administração Pública; - Aspecto Social.
Captação de recursos.	- Administração Pública.
Participação popular.	- Administração Pública; - Aspecto Social.
Divulgação de informações.	- Administração Pública; - Aspecto Social.

Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

Após a identificação de componentes que formam parte do Sistema de Mobilidade Urbana municipal, serão definidos os correspondentes indicadores para acompanhamento das ações.

As medidas propostas buscam minimizar os impactos das tendências observadas nos últimos anos, assim como, criar medidas capazes de acondicionar e/ou reverter situações traçadas neste instrumento.

Sendo assim, foram propostos os indicadores que, em uma avaliação preliminar, poderão compor a ferramenta de monitoramento do Sistema de Mobilidade Urbana e Rural do município de Cruzeiro. Os indicadores propostos deverão ser capazes de avaliar tanto o desempenho da oferta, quanto o nível de atendimento da demanda, podendo ser aperfeiçoados ao logo do tempo, devido ao dinamismo do próprio Sistema de Mobilidade.

5.2 Indicadores de Monitoramento das Ações

O seguinte estágio é definir os indicadores capazes de avaliar o desempenho do Sistema de Mobilidade Urbana e Rural, conforme eixos de atuação e componentes considerados.

Tabela 9. Indicadores de monitoramento das ações.

Eixo	Indicadores de Monitoramento / Acompanhamento
Espaço Urbano e Planejamento.	<ul style="list-style-type: none"> - Número de estabelecimentos comerciais e de serviços implantados nas novas centralidades; - Número de empregos ofertados nas novas centralidades; - Número de equipamentos culturais e de lazer implantados nas novas centralidades; - Índices de Mobilidade (renda por região); - Número de vagas de estacionamento, respeita a porcentagem por tipo, conforme legislação afim; - Número de vagas de estacionamento rotativo implantadas; - Número de lâmpadas à led implantadas; - Quantidade de m² de recapeamento asfáltico em vias principais de intensa utilização pelo Sistema de Transporte Público Coletivo; - Quantidade de m² de pavimentação asfáltica em novas vias; - Quantidade de m² de recapeamento asfáltico em vias pavimentadas (manutenção, conservação e revitalização); - Quantidade de m² de vias construídas com blocos de concreto; - Quantidade de m² implantados de requalificação de espaços públicos (acessibilidade); - Número de incidências detectadas / chamados atendidos; - Início de operação (COI); - Início de operação do Sistema de Gestão / Operabilidade; - Quilômetros de FO implantada; - Número de colaboradores contratados; - Número de cursos de capacitação / reciclagem contratados e realizados; - Estruturação e dotação orçamentária do Departamento Municipal de Mobilidade Urbana e Rural.
Transporte não motorizado.	<p>CICLOVIÁRIO:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quilometragem de ciclovias e ciclofaixas restauradas ou adequadas; - Quilômetros de ciclovias e ciclofaixas criados; - Número de paraciclos implantados; - Número de bicicletários implantados; - Projeção e integração de ciclorrotas (Turismo x Mobilidade). <p>PEDESTRES:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projeção, regulamentação e implantação de áreas de acesso e/ou circulação restrita e/ou controlada; - Quilômetros de calçadas reabilitadas e/ou padronizadas.
Transporte Coletivo.	<ul style="list-style-type: none"> - Projeção e construção da Rodoviária Municipal; - Número de pontos de ônibus (abrigos) implantados; - Número de pontos de parada (sinal) implantados; - Número de baias revitalizadas / implantadas; - Número de manutenções realizadas (pontos de ônibus); - Quilometragem de novas linhas / itinerários para atendimento da população; - Número de terminais de integração implantados.

Transporte individual motorizado.	<p>TÁXI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realização de processo licitatório para outorga de permissões para exploração do Sistema de Veículos tipo Táxi Adaptado, para atendimento exclusivo às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.
Transporte de carga.	<p>RODOVIÁRIO:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projeção e implantação das novas rotas de carga; - Projeção e implantação de sinalização específica das rotas de carga. <p>FERROVIÁRIO:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Número de passagens em nível revitalizados; - Número de transposições e passarelas revitalizadas; - Número de manutenções / limpeza realizadas ao longo da ferrovia (trecho urbano); - Número de barreiras acústicas implantadas (tipo painel).
Segurança viária.	<ul style="list-style-type: none"> - Número de cursos de capacitação / reciclagem realizados nas diferentes áreas de trânsito, transportes e mobilidade urbana; - Implantação do Núcleo de Educação de Trânsito; - Número de campanhas de educação de trânsito realizadas; - Número de faixas para travessia de pedestres revitalizadas; - Número de semáforos para travessia de pedestres implantados; - Implantação de conceito Zona 30 (sinalização); - Número de câmeras de videomonitoramento implantadas e com comunicação e operação desde o COI; - Número de equipamentos de radar fixo implantados e com comunicação e operação desde o COI; - Número de equipamentos e radar móvel adquiridos; - Número de sinais de trânsito revitalizadas; - Quilometragem de sinalização horizontal revitalizada; - Número de sinais de trânsito (turismo) implantadas; - Número de estações de classificação e contagem de veículos implantadas e com comunicação e operação desde o COI; - Número de manutenções realizadas (transposições, passarelas e cruzamentos com rodovias estaduais); - Número de luminárias implantadas (vias estaduais); - Início de operação do pátio para recolhimento de veículos; - Número de locais onde foram implementadas medidas moderadoras do trânsito de veículos; - Número de ações de fiscalização realizadas.
Meio ambiente.	<ul style="list-style-type: none"> - Número de campanhas de conscientização para redução da emissão de poluentes realizadas; - Quilometragem de ruas, avenidas praças e parques urbanos revitalizados com plantio de árvores e áreas verdes; - Quantidade de energia gerada e distribuída para o Município (planta de geração de energia a partir do lixo).
Comunicação.	<ul style="list-style-type: none"> - Número de eventos abertos ao público realizados para discussão local dos Planos e Projetos do PlanMob.

Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

Com intuito de fortalecer a infraestrutura urbana, como pode ser observado na tabela acima, existe a prioridade, conforme pesquisa realizada e analisada durante o diagnóstico, como

preferência para a população do município de Cruzeiro, do fortalecimento do planejamento e adequação do espaço urbano, o transporte coletivo e a segurança, ficando estes eixos com mais ações a serem implementadas nos próximos anos.

5.3 Indicadores de Monitoramento dos Programas e Planos

Além dos indicadores específicos das ações, existem diferentes Programas e Planos que deverão ser criados e/ou elaborados e regulamentados para poder viabilizar as ações, sendo estes:

Tabela 10. Indicadores de monitoramento dos programas e planos.

Eixo	Indicadores de Monitoramento / Acompanhamento
Espaço Urbano e Planejamento.	<ul style="list-style-type: none"> - Manutenção do Programa Pavimenta Cruzeiro; - Manutenção do Programa Ilumina Cruzeiro; - Revisão / criação / aprovação de legislação de transportes em concordância com os princípios e objetivos do PlanMob; - Criação da estrutura e hierarquia viária; - Regulamentação e implantação do Plano Viário Municipal (PVRM); - Regulamentação e implantação do Código de Posturas; - Regulamentação e implantação do Código de Obras e Edificações; - Regulamentação e implantação do Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS); - Revisão e aprovação do Código Tributário Municipal; - Revisão e aprovação do Plano Integrado de Saneamento Básico e Resíduos Sólidos.
Transporte não motorizado.	<p>CICLOVIÁRIO:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regulamentação e implantação do Plano Cicloviário Municipal (PCVM); - Regulamentação e implantação do Programa de Incentivo ao Uso de Bicicletas. <p>PEDESTRES:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regulamentação e implantação do Plano Municipal de Acessibilidade; - Regulamentação e implantação do Programa de Recuperação das Calçadas.
Transporte Coletivo.	<ul style="list-style-type: none"> - Projeção, regulamentação e implantação de novo Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros; - Regulamentação e implantação do Programa de informação e transparência do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros (incluindo pesquisas de opinião e satisfação); - Regulamentação do Sistema de Integração temporal, física e tarifária do Sistema de Transporte Público.

Transporte individual motorizado.	ESTACIONAMENTO: - Regulamentação do Sistema de Estacionamento Privado. TÁXI: - Regulamentação e implantação da nova tarifa do Sistema de Táxi.
Transporte de carga.	N / A
Segurança viária.	N / A
Meio ambiente.	- Regulamentação do Programa de Drenagem das Margens do Rio Paraíba; - Regulamentação do Programa de Fiscalização do Meio Ambiente; - Regulamentação do Programa de Preservação dos Fundos do Vale (Serra da Mantiqueira).
Comunicação.	- Regulamentação e operação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana; - Regulamentação do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana.

Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

Desta forma, vendo o grande trabalho que deverá ser desenvolvido, podemos definir o primeiro ano de efetivação das ações como específico para a regulamentação e criação de programas para, assim, mais tarde, poder realizar as ações de uma forma planejada e assertiva.

Acreditamos que poucas serão as ações que efetivamente terão sua forma física final durante o ano 2021. Ruas revitalizadas, vias recapeadas, convênios assinados, calçadas revitalizadas ou padronizadas, etc.; não poderão ser apreciados pelos munícipes, sem que anteriormente seja realizado o devido planejamento e sua correspondente normatização.

6. RECURSOS E FONTES DE FINANCIAMENTO

Para poder viabilizar as ações, programas, planos e projetos definidos no PlanMob, o município de Cruzeiro precisará de recursos humanos, físicos e, sobretudo, monetários.

Em conformidade com a PNMU, formam parte da Política de Mobilidade o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação de seus princípios, diretrizes e objetivos.

6.1 Fontes de Recursos

A lei indica algumas possibilidades de atuação dos entes federativos com o intuito de fomentar e viabilizar o desenvolvimento da Mobilidade Urbana local, como: fundos, recursos, linhas de crédito e instrumentos municipais.

Tabela 11. Recursos e fontes de financiamento.

RECURSO	TIPO	PROGRAMA / ASSUNTO	RESPONSÁVEL / AÇÃO
FEDERAL	Financiamento	<p>AVANÇAR CIDADES</p> <p>1. Programa de Urbanização, Transporte e Infraestrutura:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pró-transporte; - Pró-municípios; - Mobilidade Urbana. <p>2. Habitação Popular:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minha Casa, Minha Vida - Pró-moradia; - Urbanização e Regulamentação de Assentamentos; - Habitação de Interesse Social. <p>3. Meio Ambiente e Saneamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Serviços Urbanos de Água e Esgoto; - Saneamento Ambiental Urbano; - Gestão de Recursos Hídricos; - Infraestrutura Hídrica; - Resíduos Sólidos Urbanos; - Bacia do Rio Paraíba do Sul; - Sistema de Drenagem Urbana e Sustentável. 	Caixa Econômica Federal (CAIXA)
	Financiamento	FINEM	BNDES
		Fundo Clima	

	Orçamento Geral da União (OGU)	Ministério do Desenvolvimento Regional Programa 2219	Ação 10SR Ação 10SS Ação 10ST Ação 15UE Ação 2D47
ESTADUAL	Financiamento	Programa Desenvolve São Paulo	Via SP
			Linha de Apoio a Investimentos Municipais
MUNICIPAL	Instrumentos do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 julho de 2001)	Outorga onerosa	Através de dispositivos regulamentados no Plano Diretor, Lei de Uso e Ocupação do Solo, Código de Obras e Edificações, Código de Posturas e Código Tributário
		Estudo de impacto de vizinhança (EIV)	
		Estudo de impacto ambiental (EIA)	
	Impostos, taxas, arrecadações e contribuições	Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), Contribuições de melhoria, multas, IPVA, licenciamento de veículos automotores	Conforme legislação municipal em vigor
	Instrumentos da Política Municipal	Estacionamento rotativo pago de veículos	Taxa de outorga de Concessão
		Pátio de recolhimento de veículos e leilão	
		Fundo Municipal de Mobilidade Urbana	Taxas / Contribuição de Melhoria
PPA / LDO / LOA		Orçamento Municipal	
OUTROS	Repasse	Convênios	Órgãos Federais e Estaduais
	Contrapartida	Emendas Parlamentares	Órgãos Federais e Estaduais
	Contrapartida	Parceiras Público-Privadas	Entidades Privadas
	Fontes internacionais	Programas de Financiamento de Obras e Serviços para países em desenvolvimento	Banco Mundial

		Programas de Financiamento para melhoria da saúde, a educação e a infraestrutura através do apoio financeiro e técnico aos países que trabalham para reduzir a pobreza e a desigualdade	Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)
--	--	---	---

Fonte: Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

6.1.1 Recursos Federais

6.1.1.1 Programa Avançar Cidades (CAIXA)

O programa Avançar Cidades é um projeto do governo federal, lançado em 2017, vinculado ao Ministério do Desenvolvimento Regional, que atua na área de saneamento e mobilidade urbana. O projeto visa uma melhor circulação de pessoas nos espaços urbanos, trabalhando na qualificação de espaços, vias e transporte no âmbito das cidades, assim como, a melhora e distribuição nas redes de saneamento básico de todo o país.

O projeto faz parte do sistema PROINVEST, que oferece uma linha de crédito obtida pelo Governo junto à Caixa Econômica Federal (CAIXA) com o objetivo de financiar uma série de obras estruturantes. Os créditos disponibilizados no Avançar Cidades impõem juros de até 6% a.a., com quatro anos de carência e, a partir desse prazo, 20 anos de financiamento.

O Avançar Cidades funciona oferecendo recursos de financiamento provenientes do FGTS, sendo que, àqueles que podem adquirir o recurso se dividem em dois grupos: sendo o primeiro grupo de municípios com população igual ou inferior a 250 mil habitantes (GRUPO 1) e o segundo com o número da população superior a 250 mil habitantes (GRUPO 2).

Dentre as diferentes áreas inseridas no Programa Avançar Cidades estão:

- Urbanização, Transporte e Infraestrutura;
- Habitação Popular;
- Meio Ambiente e Saneamento.

6.1.1.1.1 Urbanização, Transporte e Infraestrutura

A área de urbanização, transportes e infraestrutura conta com diferentes subprogramas, a seguir.

➤ **Programa Pró-Transporte.**

O programa é destinado aos Estados, Distrito Federal e Municípios, e tem como objetivo contribuir para a melhora da qualidade de vida nas cidades.

As modalidades de distribuição e financiamento de recursos são:

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:

- a) Veículos do sistema de transporte sobre trilhos;
- b) Veículos do sistema de transporte sobre pneus;
- c) Veículos do sistema de transporte público hidroviário;
- d) Obras civis e equipamentos de vias segregadas, vias exclusivas, faixas exclusivas e corredores dos sistemas de veículos sobre trilhos e pneus, inclusive sinalização;
- e) Terminais, incluindo bicicletários e garagens nos locais de integração dos modais, e pontos de conexão de linhas de transporte público coletivo urbano, em todas as modalidades;
- f) Abrigos nos pontos de parada de transporte público coletivo urbano de passageiros;
- g) Estudos e projetos de concepção, projetos executivos para o empreendimento, desde que incluídos no escopo da proposta de implementação;
- h) Equipamentos e sistemas de informática e/ou telecomunicações para aplicação de uso embarcado e não embarcado, inclusive tecnologias que otimizem a integração, o controle e a modernização do sistema de transporte público coletivo urbano, como bilhetagem eletrônica e central de controle operacional.

NOTA: Para as propostas de aquisição de equipamentos e/ou veículos, é necessário que estas se enquadrem nas normas da ABNT e também que os veículos sejam zero quilômetro.

Ações voltadas à inclusão social, à mobilidade urbana e à acessibilidade (*) ():**

- a) 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;
- b) 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;
- c) 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;
- d) Estudos e projetos de concepção, projetos executivos para o empreendimento, desde que incluídos no escopo da proposta de implementação, limitados a 1,5% (um e meio por cento) do valor do investimento.
- e) Serviços de recuperação prévia do pavimento, aceito somente como contrapartida.

(*) Serão admitidas obras de recapeamento em vias já pavimentadas, limitado seu valor a 20% (vinte por cento) do total de investimento do projeto de qualificação e pavimentação de vias.

(**) Os projetos de qualificação e pavimentação de vias objeto das ações financiáveis deverão contar com anuência das concessionárias responsáveis pelas redes de abastecimento de água e esgotamento sanitário existentes ou a serem implantadas, quanto à sua regularidade no tocante a materiais, dimensionamento e demais normas técnicas.

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.

➤ **Programa Pró-Municípios.**

a) Implantação ou melhoria de infraestrutura urbana.

Contempla intervenções voltadas a áreas identificadas pelo Poder Público onde se configure a necessidade de investimentos em intervenções estruturantes do espaço urbano, abrangendo: implantação de corredores de transporte, pavimentação (incluindo construção de guias,

sarjetas e obras associadas de drenagem pluvial), capeamento e recapeamento de pavimentos, calçamento de vias públicas (incluindo construção de calçadas e rótulas, guias, sarjetas e obras associadas de drenagem pluvial), recuperação/reconstrução de unidades habitacionais em municípios em situação de emergência comprovada, construção de obras de arte especiais (tais como pontes, viadutos, passarelas, túneis, passagens molhadas, trincheiras e outras) que objetivem facilitar o trânsito de veículos e de pedestres, sendo admitidos projetos que prevejam obras de ampliação dessas estruturas (entretanto, não são admitidas obras que se configurem como de reforma, e não é admitido o apoio a obras que se caracterizem como custeio).

b) Resíduos sólidos urbanos.

Promove o desenvolvimento de ações integradas de limpeza pública, acondicionamento, coleta e transporte, disposição final e tratamento de resíduos sólidos urbanos para contribuir com a universalização da cobertura, aumentar a eficiência e a eficácia da prestação destes serviços nas áreas mais carentes do país e promover a inserção social de catadores associada à erradicação de lixão.

c) Abastecimento de água.

Contribui para a universalização dos serviços de abastecimento nas áreas mais carentes dos municípios com população total igual ou superior a 30 mil habitantes.

d) Esgotamento sanitário.

Contribui para a universalização dos serviços de esgotamento nas áreas mais carentes com população total igual ou superior a 30 mil habitantes.

e) Drenagem urbana.

Modalidade voltada a promover o desenvolvimento de ações necessárias para a implantação de infraestrutura de drenagem urbana em municípios, incluindo obras de canalização de cursos de água, redes de galerias pluviais, obras complementares de pavimentação e outros serviços de urbanização.

f) Elaboração de Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.

Fortalece institucionalmente os municípios brasileiros para o planejamento e gestão do desenvolvimento urbano, por intermédio do apoio à elaboração de planos diretores e à implantação dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade.

g) Melhoria das condições da mobilidade urbana e do transporte público.

Voltada para a melhoria da mobilidade urbana com a priorização do transporte coletivo, melhoria da acessibilidade nos espaços públicos e edifícios para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e desenvolvimento dos meios de transporte não motorizados.

h) Produção ou aquisição de unidades habitacionais.

Modalidade somente permitida em situações que se caracterizem como emergenciais, contempla intervenções necessárias à construção ou à aquisição de unidades habitacionais em parcelas legalmente definidas de uma área, que venham a dispor, no mínimo, de acesso por via pública e de soluções adequadas de abastecimento de água, esgotamento sanitário e energia elétrica.

i) Urbanização de assentamentos precários.

Modalidade somente permitida em situações que se caracterizem como emergenciais, contempla a execução de intervenções necessárias à segurança, salubridade e habitabilidade de população localizada em área inadequada à moradia, visando a sua permanência ou realocação.

➤ **Mobilidade Urbana.**

O Programa Mobilidade Urbana, operado com recursos do Orçamento Geral da União (OGU), busca promover a articulação das políticas de transporte, trânsito e acessibilidade e, desse modo, gerar acesso ao espaço de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

A proposta é dar prioridade à implementação de sistemas de transportes coletivos, dos meios não motorizados (pedestres e ciclistas), da integração entre diversas modalidades de transportes, além da implementação do conceito “*acessibilidade universal*”, garantindo a mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade.

a) Apoio a projetos de corredores estruturais de transporte coletivo urbano.

Apoiar projetos que buscam auxiliar intervenções viárias, operacionais e de sinalização que priorizam o coletivo urbano por meio da geração de faixas exclusivas para esse modo de transporte.

b) Apoio à elaboração de projetos de sistemas integrados de transporte coletivo urbano.

Financiar projetos completos de transporte público, incluindo sua integração com todos os modos possíveis – bicicletas, táxis, ônibus, trens, metrô, barcas –, além da infraestrutura necessária – terminais, estações de transferência, pontos de parada, corredores exclusivos, calçadas e ciclovias.

c) Apoio a projetos de sistemas de circulação não motorizada.

Apoiar projetos que buscam promover a valorização da circulação não motorizada por meio da implantação de passeios, ciclovias, ciclofaixas, incentivando sua integração com os demais sistemas de transporte, priorizando o transporte coletivo.

d) Apoio a projetos de acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência.

Apoiar intervenções que facilitem a acessibilidade às pessoas com restrição de mobilidade e pessoas com deficiência física ou sensorial, utilizando a implantação de infraestrutura que garanta sua circulação pela cidade por meio da integração entre os sistemas coletivos e não motorizados com conforto e segurança.

6.1.1.1.2 Habitação Popular

Dentre os diferentes subprogramas associados a esta área estão:

➤ **Minha Casa, Minha Vida (Recursos FAR e Associativo).**

O Fundo de Arrendamento Residencial (FAR) recebeu recursos transferidos do Orçamento Geral da União (OGU) para viabilizar a construção de unidades habitacionais para atender ao déficit habitacional urbano para famílias com renda até R\$ 1.800,00 (conforme norma). O Município pode indicar famílias para serem beneficiadas com recursos do Fundo de Arrendamento Residencial – FAR.

Criado para atender às necessidades habitacionais de famílias de baixa renda, o Minha Casa Minha Vida – Associativo, é uma linha de crédito do Governo Federal para financiamento da produção de empreendimentos habitacionais e da reabilitação de empreendimentos urbanos, com financiamento direto às pessoas físicas e formalizado mediante parceria com uma entidade organizadora. Estados ou Municípios, atuando diretamente ou por meio da Administração Indireta, podem promover empreendimentos habitacionais na planta, com recursos oriundos do FGTS e taxas a partir de 5,5% a.a. para os participantes.

➤ **Pró-Moradia.**

O programa do Governo Federal tem o objetivo de ajudar famílias em situação de risco social a conseguir melhor moradia e mais qualidade de vida. O Programa utiliza recursos do FGTS e a contrapartida do solicitante, oferecendo financiamento para que estados, municípios, Distrito Federal e empresas públicas não dependentes possam atender a famílias de baixa renda.

As modalidades de atendimento são: Urbanização e Regularização de Assentamentos Precários (obras e serviços voltados a segurança, salubridade e condições básicas de moradia das habitações, assim como para a regularização jurídico-formal de sua ocupação e uso), Produção e Aquisição de Conjuntos Habitacionais (obras e serviços para construção de unidades habitacionais inseridas em parcelas legalmente definidas de uma área, e dotadas de padrões mínimos de moradia, salubridade e segurança, definidos pela legislação municipal) e Desenvolvimento Institucional (capacitação técnica, jurídica, financeira e organizacional da administração pública para aumentar a eficácia na gestão urbana e na implantação de políticas públicas no setor habitacional).

➤ **Urbanização e Regulamentação de Assentamentos.**

O Programa Urbanização, Regularização e Integração de Assentamentos Precários tem gestão do Ministério e é operado com recursos do Orçamento Geral da União. O objetivo do programa é promover a urbanização, a prevenção de situações de risco e a regularização de assentamentos precários. Isso é feito por meio da articulação de ações que atendam às necessidades básicas da população para, assim, melhorar sua condição de habitabilidade e inclusão social.

➤ **Habitação de Interesse Social.**

Os programas de Habitação de Interesse Social têm como objetivo viabilizar à população de baixa renda o acesso à moradia adequada e regular, bem como o acesso aos serviços públicos, reduzindo a desigualdade social e promovendo a ocupação urbana planejada.

Podem pleitear participação no programa os estados, o Distrito Federal, os municípios e as entidades das respectivas administrações, diretas e indiretas, que demandem os recursos federais e que tenham feito adesão ao Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS).

6.1.1.1.3 Meio Ambiente e Saneamento

Dentre os diferentes subprogramas associados a esta área estão:

➤ **Serviços Urbanos de Água e Esgoto.**

Apoio a sistemas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário em municípios de regiões metropolitanas, de regiões integradas de desenvolvimento econômico, municípios com mais de 50 mil habitantes ou integrantes de consórcios públicos com mais de 150 mil habitantes.

➤ **Saneamento Ambiental Urbano.**

O programa tem como principal objetivo a ampliação da cobertura e o aumento da qualidade dos serviços de saneamento ambiental urbano em municípios com população superior a 30 mil habitantes. Os recursos, provenientes do Orçamento Geral da União (OGU), podem ser utilizados para financiar dois tipos de ação, sendo: Apoio à implantação e ampliação dos sistemas de abastecimento de água ou apoio à implantação e ampliação dos sistemas de coleta e tratamento de esgotos.

➤ **Gestão de Recursos Hídricos.**

O programa Gestão de Recursos Hídricos integra projetos e atividades a fim de recuperar e preservar a qualidade e a quantidade dos recursos hídricos das bacias hidrográficas, como despoluições, melhoria das condições de nascentes, mananciais, e cursos d'água em áreas urbanas, além da prevenção de impactos de secas e enchentes.

➤ **Infraestrutura Hídrica.**

Os Programas de Infraestrutura Hídrica são destinados aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios e têm como objetivo garantir mais saúde e conforto para a população, além de incentivar a geração de empregos, aumentar a renda da população e colaborar para a redução de desigualdades sociais. A ação se desdobra em dois programas: Drenagem Urbana Sustentável e Pro-Água Infraestrutura, que vão ao encontro desses objetivos, por meio da construção de obras de irrigação, de abastecimento hídrico e de macrodrenagem.

➤ **Resíduos Sólidos Urbanos.**

O programa, administrado pelo Ministério, utiliza recursos do Orçamento Geral da União (OGU) para incentivar municípios a adotar boas práticas no tratamento de resíduos sólidos.

A iniciativa oferece apoio à implantação dos sistemas de limpeza pública, acondicionamento, coleta, disposição final e tratamento de resíduos sólidos urbanos. O resultado esperado é a salubridade ambiental, a eliminação de lixões e a inserção de catadores, tudo por meio das seguintes ações:

- Desativação de lixões e implantação ou adequação de unidades de disposição final - aterros sanitários ou aterros controlados;
- Implantação ou adequação de unidades de tratamento - centrais de triagem e compostagem, incluindo a infraestrutura para a coleta seletiva por parte dos catadores;
- Implantação de unidades de transferência intermediária - estações de transbordo;
- Sistemas de acondicionamento, coleta e transporte de resíduos domésticos e de vias e logradouros públicos.

➤ **Bacia do Rio Paraíba do Sul.**

A Agência da Bacia do Rio Paraíba do Sul (AGEVAP) tem a função de receber os recursos oriundos da cobrança pelo uso da água bruta na bacia e investi-los segundo o plano aprovado pelo Comitê da Bacia. Podem pleitear recursos financeiros do Programa de Preservação dos Recursos Hídricos da Bacia do Rio Paraíba do Sul os estados e municípios localizados na área de abrangência da Bacia do Rio Paraíba do Sul.

As modalidades para pleitear recursos são:

- Despoluição de Corpos D'Água;

- Recuperação e Preservação de Nascentes, Mananciais e Cursos D'Água em Áreas Urbanas e Rurais;
- Prevenção dos impactos das Enchentes.

➤ **Sistema de Drenagem Urbana e Sustentável.**

Contempla intervenções estruturais voltadas à redução das inundações e melhoria das condições de segurança sanitária, patrimonial e ambiental dos municípios, por meio da execução de obras que privilegiem a redução, retardamento e amortecimento do escoamento das águas pluviais.

6.1.1.2 Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é uma empresa pública federal, com sede no Rio de Janeiro, cujo principal objetivo é o financiamento de longo prazo e investimento em todos os segmentos da economia brasileira.

Um dos maiores bancos públicos do mundo, apesar de conter "desenvolvimento" em seu nome, o BNDES não é banco de desenvolvimento, conforme a Resolução nº 394/1976 (todo banco de desenvolvimento deve ser estadual), o BNDES, é uma entidade que compõe a administração pública indireta e atualmente vinculada ao Ministério da Economia, em busca de apoiar empreendedores de todos os portes, inclusive, pessoas físicas, na realização de seus planos de modernização, expansão e concretização de novos negócios, tendo em vista o potencial de geração de empregos, renda e inclusão social no Brasil.

Desde a sua fundação, em 1952, é um órgão de fomento no contexto do desenvolvimento econômico, que vem financiando os grandes empreendimentos industriais e de infraestrutura, tendo marcante posição no apoio aos investimentos na agricultura, no comércio e serviço, nas micro, pequenas e médias empresas, e aos investimentos sociais direcionados para a educação e saúde, agricultura familiar, saneamento básico e ambiental e transporte coletivo de massa.

Suas linhas de apoio contemplam financiamentos de longo prazo e custos competitivos, para o desenvolvimento de projetos de investimentos e para a comercialização de máquinas e equipamentos novos, fabricados no país, bem como para o incremento das exportações

brasileiras. Contribuí, também, para o fortalecimento da estrutura de capital das empresas privadas e desenvolvimento do mercado de capitais.

Entre outros programas de financiamento, o BNDES oferece duas linhas focadas em cidades: o Financiamento a Empreendimentos (FINEM) e o Fundo Clima.

➤ **FINEM.**

Linha de Crédito para investimentos que tenham por objetivo:

- Urbanização e implantação de infraestrutura básica no município, inclusive em áreas de risco e de sub-habitação;
- Oferta de infraestrutura e equipamentos públicos de educação, saúde, assistência social, esporte, lazer e outros;
- Recuperação e revitalização de áreas degradadas, de interesse histórico, cultural, turístico ou ambiental;
- Saneamento ambiental (abastecimento de água, esgotamento sanitário, resíduos sólidos e drenagem urbana);
- Transportes públicos de passageiros (urbanos, metropolitanos e rurais; hidroviário, sobre trilhos e sobre pneus; equipamentos e infraestrutura) e racionalização dos sistemas de transporte urbano (implantação de terminais, material rodante de sistemas de BRT e BRS, integração (tarifária e física), acessibilidade universal, sistemas de tecnologia e gestão e fiscalização);
- 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;
- Expansão ou modernização dos serviços de segurança pública prestados pelo Poder Público (monitoramento e inteligência (IoT), ferramentas para gestão integrada, infraestrutura para custódia, equipamentos e sistemas, unidades laboratoriais e operacionais de suporte às ações de segurança);
- Redução do consumo de energia e aumento da eficiência do sistema de iluminação pública municipal (renovação ou expansão do parque de iluminação pública, luminárias e equipamentos credenciados e softwares e serviços técnicos especializados);

- Modernização da gestão pública municipal (sistemas de tecnologia da informação, máquinas e equipamentos, serviços técnicos especializados (georreferenciamento, cadastro multifinalitário, etc.) e aumento da capacidade em reduzir e mitigar riscos ambientais);
- Apoio a projetos multissetoriais (urbanização e infraestrutura, saneamento, equipamentos públicos, revitalização de áreas degradadas e habitações de interesse social).
- Apoio a projetos que tenham como objetivo a mitigação das mudanças climáticas (cidades sustentáveis, florestas nativas, resíduos sólidos, máquinas e equipamentos eficientes e recuperação de passivos ambientais).

➤ **Fundo Clima.**

O Programa Fundo Clima se destina a aplicar a parcela de recursos reembolsáveis do Fundo Nacional sobre Mudança do Clima, ou Fundo Clima, criado pela Lei Federal nº 12.114, de 09 de dezembro de 2009, atualmente regido pelo Decreto Federal nº 10.143, de 28 de novembro de 2019.

O Fundo Clima é um dos instrumentos da Política Nacional sobre Mudança do Clima e se constitui em um fundo de natureza contábil, vinculado ao Ministério do Meio Ambiente com a finalidade de garantir recursos para apoio a projetos ou estudos e financiamento de empreendimentos que tenham como objetivo a mitigação das mudanças climáticas.

O principal objetivo é apoiar a implantação de empreendimentos, a aquisição de máquinas e equipamentos e o desenvolvimento tecnológico relacionado à redução de emissões de gases do efeito estufa e à adaptação às mudanças do clima e aos seus efeitos.

O Programa Fundo Clima possui nove subprogramas:

a) Mobilidade Urbana.

Destinado a projetos que contribuam para reduzir a emissão de gases do efeito estufa e de poluentes locais no transporte coletivo urbano de passageiros e para a melhoria da mobilidade urbana em regiões metropolitanas.

b) Cidades Sustentáveis e Mudança do Clima.

Apoio a projetos que aumentem a sustentabilidade das cidades, melhorando sua eficiência global e reduzindo o consumo de energia e de recursos naturais.

c) Máquinas Equipamentos Eficientes.

Voltado ao financiamento à aquisição e à produção de máquinas e equipamentos com maiores índices de eficiência energética ou que contribuam para a redução de emissão de gases do efeito estufa.

d) Energias Renováveis.

Apoio a investimentos em geração e distribuição local de energia renovável a partir do uso de biomassa, exceto cana-de-açúcar, da captura da radiação solar, dos oceanos e da energia eólica no caso de sistemas isolados; e investimentos em atividades voltadas para o desenvolvimento tecnológico dos setores de energia solar, dos oceanos, energia eólica e da biomassa, bem como para o desenvolvimento da cadeia produtiva dos setores de energia solar e dos oceanos.

e) Resíduos Sólidos.

Apoio a projetos de racionalização da limpeza urbana e disposição de resíduos preferencialmente com aproveitamento para geração de energia localizados em um dos municípios prioritários identificados pelo Ministério do Meio Ambiente.

f) Carvão Vegetal.

Destinado a investimentos para a melhoria da eficiência e sustentabilidade da produção de carvão vegetal.

g) Florestas Nativas.

Voltado a projetos associados ao manejo florestal sustentável; ao plantio florestal com espécies nativas, incluindo a cadeia de produção; ao beneficiamento; e ao consumo de produtos florestais de origem sustentável; bem como ao desenvolvimento tecnológico destas atividades.

h) Gestão e Serviços de Carbono.

Destinado a projetos que melhorem a gestão de emissões de carbono ou que efetivamente reduzam as emissões de gases de efeito estufa.

i) Projetos Inovadores.

Apoio a projetos inovadores relacionados aos empreendimentos apoiáveis nos demais subprogramas do Programa Fundo Clima.

6.1.1.3 Programa 2219

A Lei da Mobilidade Urbana (12.587/2.012) é o instrumento que identifica as diretrizes, princípios e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana visando o desenvolvimento da mobilidade urbana com objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, conforme estabelece a Constituição.

A melhoria da qualidade dos deslocamentos das pessoas, em especial moradia/trabalho/escola, com redução dos custos generalizados, neles incluídos as externalidades negativas, tais como poluição ambiental, longos períodos de tempo desperdiçados nos deslocamentos e custo social dos acidentes e as externalidades positivas, como a redução de tempo de viagem para os usuários e/ou carga e a diminuição do número de acidentes, requerem investimentos em infraestrutura.

O crescimento urbano e a carência de planejamento ratificam a necessidade de requalificação da mobilidade urbana nos grandes centros urbanos e aglomerados urbanos.

Para atendimento destas demandas propõem-se o apoio aos entes federados, seja por meio de recursos orçamentários quanto de financiamento, com vistas à implantação de infraestrutura de novos sistemas de transporte público coletivo urbano e de expansão e melhorias nos sistemas existentes que contemplem mecanismos de integração intermodal física e tarifária, prioritariamente, os sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade.

É no sentido de dotar o país de infraestrutura de mobilidade urbana que utilizem soluções adequadas e compatíveis com o porte e adensamento populacional, viabilizando a sustentabilidade dos deslocamentos urbanos, considerando as métricas sociais e de espaço-tempo, priorizando o transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado e o não motorizado sobre o motorizado, que está estruturado o Programa 2219 Mobilidade Urbana.

Ações do Programa Mobilidade Urbana:

- Ação 10SR - Estudos e projetos relativos à mobilidade urbana;

- Ação 10SS - Sistemas de transporte público coletivo urbano;
- Ação 10ST - Transporte não motorizado;
- Ação 15UE - Planos de Mobilidade Urbana locais;
- Ação 2D47 - Moderação de tráfego.

6.1.1.3.1 Ação 10SR – Estudos e Projetos relativos à Mobilidade Urbana

Esta ação objetiva qualificar a concepção de empreendimentos de infraestrutura de mobilidade urbana para maior efetividade em sua implantação, em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

São passíveis de elaboração pela Ação 10SR estudos e projetos associados a empreendimentos de mobilidade urbana, como:

- a) Projetos básicos;
- b) Projetos executivos;
- c) Estudos e planos de concepção (estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA), estudos de demanda, estudos de reorganização e integração do transporte público coletivo, estudos de tráfego e planos operacionais.

6.1.1.3.2 Ação 10SS – Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano

Esta ação visa apoiar a melhoria da infraestrutura da mobilidade urbana de transporte público coletivo. Os itens apoiáveis da ação abrangem a implantação e/ou adequação de todos os componentes dos Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano dos modos rodoviário, ferroviário e hidroviário:

- a) Vias e faixas exclusivas e preferenciais;
- b) Pavimentação de vias componentes de itinerários de ônibus;
- c) Abrigos, estações e terminais;
- d) Centros de controle operacional;
- e) Equipamentos e sistemas;
- f) Aquisição de veículos;
- g) Obras de arte especiais.

A implantação pode contemplar serviços complementares ao sistema, como: instalações operacionais, recuperação ambiental, remanejamento, adequação de interferências, contenção de encostas, entre outros.

6.1.1.3.3 Ação 10ST – Transporte não Motorizado

Esta ação visa melhorar as condições de deslocamento de pedestres e ciclistas, em conformidade com as prioridades estabelecidas na PNMU. Integram o rol de itens passíveis de financiamento a implantação e/ou adequação de:

- a) Calçadas e vias exclusivas para pedestres;
- b) Passarelas e travessias para pedestres e ciclistas;
- c) Ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas;
- d) Bicicletários e paraciclos;
- e) Sinalização viária (horizontal, vertical, indicação e semafórica).

A implantação dos itens pode contemplar serviços complementares, como: iluminação pública, mobiliário urbano, recuperação ambiental, remanejamento e adequação de interferências, entre outros.

6.1.1.3.4 Ação 15UE – Planos de Mobilidade Urbana Locais

Esta ação visa apoiar a melhoria da gestão e do planejamento da mobilidade urbana nas cidades e regiões metropolitanas, em conformidade com a PNMU. Contempla a elaboração de planos relativos à mobilidade urbana, incluindo planos cicloviários, planos de logística de carga urbana e outros instrumentos de planejamento.

Constituem-se itens apoiáveis a elaboração de elementos como:

- a) Planos de Mobilidade Urbana, em conformidade com o disposto no artigo 24 da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e suas revisões;
- b) Estudos e planos de transporte público coletivo;
- c) Estudos e planos de circulação viária e de estacionamentos;
- d) Estudos e planos cicloviários;
- e) Estudos e planos de acessibilidade;

- f) Estudos e planos de integração;
- g) Estudos e planos de logística de carga urbana;
- h) Pesquisas e diagnósticos de mobilidade urbana.

6.1.1.3.5 Ação 2D47 – Moderação de Tráfego

Esta ação intenta promover a segurança viária através de ações que minimizem os conflitos entre os diferentes modos de transporte. Os projetos deverão apresentar soluções técnicas de infraestrutura que contribuam para o controle da velocidade veicular. Os motoristas devem ser induzidos a um comportamento seguro no trânsito e proporcionando aos cidadãos um ambiente urbano cujo desenho priorize o deslocamento a pé e em bicicleta, minimizando os conflitos entre os diversos modos.

O conjunto de intervenções que podem ser financiadas compreende implantação e/ou adequação de:

- a) Pavimentos intertravados ou em paralelepípedos e pedras toscas;
- b) Adequação Geométrica de Vias;
- c) Alterações no pavimento, tais como aplicação de cores e texturas no pavimento;
- d) Equipamentos urbanos;
- e) Dispositivos de redução de velocidade.

6.1.2 Recursos Estaduais

6.1.2.1 Programa Desenvolve São Paulo

Desenvolve SP é uma instituição financeira do Governo do Estado de São Paulo que oferece opções de financiamento contribuindo para a melhoria da qualidade de vida da população paulista e impulsionando o crescimento dos municípios.

As linhas de financiamento para o setor público oferecem juros baixos e prazos longos para apoiar a administração municipal na realização dos investimentos necessários à infraestrutura da cidade, sem comprometer a saúde financeira do município.

Vinculada à Secretaria da Fazenda e Planejamento, a Desenvolve SP foi criada pela Lei Estadual nº 10.853/01, e regulamentada pelo Decreto Estadual nº 52.142/07.

Existem várias linhas de atuação com diferentes opções de crédito, sendo:

- Linha economia verde municípios;
- Linha água limpa;
- Linha arena multiusos;
- Linha Distrito Industrial;
- Linha distribuição e abastecimento;
- Linha iluminação pública;

- Via SP;
- Linha de apoio a investimentos municipais;
- Linha integralização de capital.

Dentre as opções acima, as mais interessantes, neste momento, para a realidade do Município, poderiam ser: Via SP e Linha de Apoio a Investimentos Municipais.

6.1.2.1.1 Via SP

O objetivo é financiar projeto municipal destinado à execução de obras de pavimentação urbana, recape ou pavimentação de vias vicinais. O programa trabalha com cotas do ICMS e/ou do FPM, até 100% do valor dos itens financiáveis.

As ações financiáveis são:

- a) Serviços preliminares de topografia e sondagem de terrenos;
- b) Projetos técnicos;
- c) Obras de recapeamento ou asfaltamento, incluindo-se terraplanagem, movimento de terra, guias e sarjetas e drenagem sob o asfalto;
- d) Serviços complementares de sinalização da via e pintura asfáltica;
- e) Máquinas e equipamentos relativos às intervenções viárias.

6.1.2.1.2 Linha de Apoio a Investimentos Municipais

A linha de crédito visa ao incremento da infraestrutura de atendimento ao público, bem como de administração do município nas diversas áreas de atuação, desde que tenha relação direta com as atividades públicas e existam ganhos para a população em geral e para a

administração. O programa trabalha com cotas do ICMS e/ou do FPM, até 100% do valor dos itens financiáveis.

As ações financiáveis são:

- a) Aquisição de Máquinas e Equipamentos novos, nacionais ou importados;
- b) Aquisição de veículos utilitários para transporte de carga;
- c) Aquisição de veículos para frota municipal;
- d) Aquisição de soluções tecnológicas;
- e) Aquisição de móveis e utensílios;
- f) Obras civis para reformas, modernização e ampliação dos prédios públicos;
- g) Cursos para capacitação técnica dos servidores públicos;
- h) Outros bens ou serviços a serem previamente aprovados pela Desenvolve SP.

6.1.3 Recursos Municipais

6.1.3.1 Instrumentos do Estatuto da Cidade

6.1.3.1.1 Outorga Onerosa

O artigo 4º, inciso V, alínea “n” da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), menciona, como instrumento da Política Urbana, a outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso.

Este item é regulamentado no Capítulo II, Seção IX da mesma Lei:

[...]

“**Art. 28.** O plano diretor poderá fixar áreas nas quais o direito de construir poderá ser exercido acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário.

§1º. Para os efeitos desta Lei, coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificável e a área do terreno.

§2º O plano diretor poderá fixar coeficiente de aproveitamento básico único para toda a zona urbana ou diferenciado para áreas específicas dentro da zona urbana.

§3º. O plano diretor definirá os limites máximos a serem atingidos pelos coeficientes de aproveitamento, considerando a proporcionalidade entre a infraestrutura existente e o aumento de densidade esperado em cada área.

Art. 29. O plano diretor poderá fixar áreas nas quais poderá ser permitida alteração de uso do solo, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário.

Art. 30. Lei municipal específica estabelecerá as condições a serem observadas para a outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso, determinando:

I – A fórmula de cálculo para a cobrança;

II – Os casos passíveis de isenção do pagamento da outorga;

III – A contrapartida do beneficiário.

Art. 31. Os recursos auferidos com a adoção da outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso serão aplicados com as finalidades previstas nos incisos I a IX do art. 26 desta Lei.”

[...]

As finalidades previstas estão descritas no artigo 26 a seguir:

[...]

“**Art. 26.** O direito de preempção será exercido sempre que o Poder Público necessitar de áreas para:

I – Regularização fundiária;

II – Execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;

III – Constituição de reserva fundiária;

IV – Ordenamento e direcionamento da expansão urbana;

V – Implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

VI – Criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;

VII – Criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;

VIII – Proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico;

IX – (VETADO)

Parágrafo único. A lei municipal prevista no §1º do art. 25 desta Lei deverá enquadrar cada área em que incidirá o direito de preempção em uma ou mais das finalidades enumeradas por este artigo.”

[...]

Conforme determinações contidas no artigo 23 do Plano Diretor Integrado de Desenvolvimento Urbano e Rural, Lei Municipal nº 4.776, de 25 de fevereiro de 2019, a regulamentação de outorga onerosa deverá ser estabelecida e regulamentada através de Lei Municipal.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo, Lei Municipal nº 4.855, de 16 de outubro de 2019, em seu artigo 44, também menciona a regulamentação e as áreas específicas e seus instrumentos urbanísticos próprios, sendo: estudo de impacto de vizinhança, operação urbana consorciada, outorga onerosa, direito de preempção e parcelamento, edificações ou utilizações compulsórias.

Os coeficientes de aproveitamento entre área construída e área total do terreno estão delimitados no Anexo II da Lei de Uso e Ocupação do Solo, sendo que as fórmulas para cobrança, isenção de pagamento e contrapartidas deverão estar regulamentadas através do Código de Obras e Edificações ou em lei específica.

6.1.3.1.2 Estudo de Impacto de Vizinhança

O artigo 4º, inciso VI, da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), menciona, como forma de mitigação e compensação de impactos da construção, a regulamentação municipal de impacto de vizinhança.

Este item é regulamentado no Capítulo II, Seção XII da mesma Lei:

[...]

“**Art. 36.** Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV)

para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal.

Art. 37. O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

I – Adensamento populacional;

II – Equipamentos urbanos e comunitários;

III – Uso e ocupação do solo;

IV – Valorização imobiliária;

V – Geração de tráfego e demanda por transporte público;

VI – Ventilação e iluminação;

VII – Paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Parágrafo único. Dar-se-á publicidade aos documentos integrantes do EIV, que ficarão disponíveis para consulta, no órgão competente do Poder Público municipal, por qualquer interessado.

Art. 38. A elaboração do EIV não substitui a elaboração e a aprovação de estudo prévio de impacto ambiental (EIA), requeridas nos termos da legislação ambiental.”

[...]

O artigo 6º do Plano Diretor Integrado de Desenvolvimento Urbano e Rural, Lei Municipal nº 4.776, de 25 de fevereiro de 2019, define quando os imóveis deverão ser submetidos ao Estudo do Impacto de Vizinhança. Já o artigo 21 institui o EIV, sendo que, o artigo 35 da mesma lei menciona a obrigatoriedade de sua regulamentação.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo, Lei Municipal nº 4.855, de 16 de outubro de 2019, em seu artigo 44, também menciona a regulamentação e as áreas específicas e seus instrumentos urbanísticos próprios, sendo: estudo de impacto de vizinhança, operação urbana consorciada, outorga onerosa, direito de preempção e parcelamento, edificações ou utilizações compulsórias.

Os coeficientes de aproveitamento entre área construída e área total do terreno estão delimitados nos Anexo I e II da Lei de Uso e Ocupação do Solo, sendo que as fórmulas para cobrança, isenção de pagamento e contrapartidas deverão estar regulamentadas através do Código de Obras e Edificações ou em lei específica.

6.1.3.2 Impostos, Taxas, Arrecadações e Contribuições

6.1.3.2.1 Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE)

A CIDE combustíveis foi criada pela Lei Federal nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001. Esta contribuição é incidente sobre a importação e a comercialização de gasolina, diesel e respectivas correntes, querosene de aviação e derivados, óleos combustíveis (fuel-oil), gás liquefeito de petróleo (GLP), inclusive o derivado de gás natural e de nafta, e álcool etílico combustível.

Essa contribuição incide sobre os produtos importados e sua comercialização. Têm como fato gerador os combustíveis em geral. Os contribuintes são o produtor (refinaria), o formulador (laboratórios de pesquisas) e o importador (pessoa física ou jurídica) dos combustíveis elencados no art. 3º da Lei Federal nº 10.336/2001.

A porcentagem de distribuição entre Distrito Federal, Estados e Municípios está relacionada no Artigo 1º-A da Lei. Conforme artigo 1º da Lei, os recursos serão aplicados em:

[...]

“**Art. 1º.** Fica instituída a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), a que se referem os artigos 149 e 177 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 11 de dezembro de 2001.

§1º. O produto da arrecadação da Cide será destinado, na forma da lei orçamentária, ao:

I - Pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;

II - Financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; e

III - Financiamento de programas de infraestrutura de transportes.”

[...]

No ano 2019, o repasse da CIDE para o município de Cruzeiro foi de R\$80.631,42, conforme dados do Tesouro Nacional.

Figura 7. Transferência CIDE (2019).

UF ▼	Município ▼	Ano ▼	Transferência ▼	Valor Consolidado ▼	Código IBGE ▼	Código SIAFI ▼
SP	Cruzeiro	2019	CIDE-Combustíveis	R\$80.631,42	3513405	6369

⚠ Nota explicativa
 A partir de 1998, dos valores do FPM, FPE, IPI-Exportação e ICMS LC 87/96, já está descontada a parcela de 15 % (quinze por cento) destinada ao FUNDEF.
 A partir 2007, dos valores do FPM, FPE, IPI-Exportação e ICMS LC 87/96 e do ITR, já estão descontados da parcela destinada ao FUNDEB.

Fonte: Tesouro Nacional Transparente.

Tendo em conta as diretrizes de utilização dos recursos, o Município poderia utilizá-los na promoção de acessibilidade, melhora da qualidade das calçadas, infraestrutura cicloviária e infraestrutura de acesso ao transporte público.

6.1.3.2.2 Contribuições de melhoria

A contribuição de melhoria é um tributo que pode ser exigido pelo Poder Público (União, Estados, Distrito Federal e Municípios) quando houver:

- A realização de uma obra pública;
- Uma valorização imobiliária decorrente desta obra.

Sem estas duas características, ou então ocorrendo somente uma delas (apenas a obra pública ou a valorização), não é possível criar uma contribuição de melhoria. A finalidade desse tributo é custear a obra pública.

Segundo o artigo 3º do Código Tributário Nacional (CTN), Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, o tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

Por seu turno, a contribuição de melhoria é uma das espécies de tributo, cuja competência é comum de todos os entes federativos, per expressa previsão do artigo 145 da Constituição Federal. A contribuição de melhoria constitui um tributo através do qual a população beneficiada com uma obra pública é convidada a participar das despesas que esta obra acarreta, dividindo com o poder público seu ônus financeiro, em decorrência do fato gerador de benefício da comunidade e de valorização imobiliária.

[...]

“**Art. 145.** A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:

[...]

III - contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas.”

[...]

Para regulamentação da Contribuição de Melhoria foi sancionado o Decreto-Lei nº 195, de 24 de fevereiro de 1967, onde, em seu artigo 2º, são enumeradas as situações em que esta contribuição pode ser devida:

[...]

“**Artigo 2º.** Será devida a Contribuição de Melhoria, no caso de valorização de imóveis de propriedade privada, em virtude de qualquer das seguintes obras públicas:

I - Abertura, alargamento, pavimentação, iluminação, arborização, esgotos pluviais e outros melhoramentos de praças e vias públicas;

II - Construção e ampliação de parques, campos de desportos, pontes, túneis e viadutos;

III - Construção ou ampliação de sistemas de trânsito rápido inclusive todas as obras e edificações necessárias ao funcionamento do sistema;

IV - Serviços e obras de abastecimento de água potável, esgotos, instalações de redes elétricas, telefônicas, transportes e comunicações em geral ou de suprimento de gás, funiculares, ascensores e instalações de comodidade pública;

V - Proteção contra secas, inundações, erosão, ressacas, e de saneamento de drenagem em geral, diques, cais, desobstrução de barras, portos e canais, retificação e regularização de cursos d'água e irrigação;

VI - Construção de estradas de ferro e construção, pavimentação e melhoramento de estradas de rodagem;

VII - Construção de aeródromos e aeroportos e seus acessos;

VIII - Aterros e realizações de embelezamento em geral, inclusive desapropriações em desenvolvimento de plano de aspecto paisagístico.”

[...]

Quanto ao valor da contribuição de melhoria existem duas limitações:

- **Individual.** Deve ser observado o quanto foram valorizados os imóveis, de modo que não poderá ser cobrado dos proprietários contribuição de melhoria em valor superior ao da valorização imobiliária.
- **Global.** Refere-se ao preço total da obra pública. Sob este aspecto a soma de todas as contribuições de melhoria dos moradores da região não pode ultrapassar os gastos totais da obra pública.

Antes da cobrança da contribuição de melhoria, o Poder Público deve promover a publicação de memorial descritivo do projeto, orçamento do custo da obra e todos os detalhes e informações acerca de sua realização, bem como o valor da contribuição de melhoria, que será cobrada em uma única vez.

Note-se que para instituir o tributo a obra já deve ter sido finalizada, pois só a partir daí se tem a possibilidade de analisar se houve ou não valorização dos imóveis ao redor. Mas, em se tratando de grandes obras, pode-se dividi-las em partes, quando as partes finalizadas já serem suficientes para analisar a valorização da região.

Tendo em conta que este tributo está em desuso, deverá ser analisada, por parte do Departamento Jurídico municipal, a possível instituição de uma Contribuição de Melhoria aplicada a Mobilidade Urbana (a depender das diferentes obras e projetos a serem realizados).

6.1.3.2.3 Multas

Conforme o artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

[...]

“**Art. 320.** A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

§1º. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito (FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito).

§2º. O órgão responsável deverá publicar, anualmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação.”

[...]

O valor arrecadado, conforme a Portaria DENATRAN nº 85, de 09 de maio de 2018, deve ser divulgada, assim como, sua destinação.

[...]

“**Art. 1º.** Esta Portaria estabelece procedimentos para a publicação na rede mundial de computadores (internet) dos dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação, nos termos do art. 320, §2º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).”

[...]

Em 2019, a arrecadação do município de Cruzeiro com multas previstas na legislação de trânsito foi de R\$208.300,49.

6.1.3.2.4 Licenciamento de Veículos Automotores / IPVA

Segundo o artigo 158 da Constituição Federal, que diz respeito à repartição das receitas tributárias para os Municípios:

[...]

“**Art. 158.** Pertencem aos Municípios:

I - O produto da arrecadação do imposto da União sobre renda e proventos de qualquer natureza, incidente na fonte, sobre rendimentos pagos, a qualquer título, por eles, suas autarquias e pelas fundações que instituírem e mantiverem;

II - Cinquenta por cento do produto da arrecadação do imposto da União sobre a propriedade territorial rural, relativamente aos imóveis neles situados;

II - Cinquenta por cento do produto da arrecadação do imposto da União sobre a propriedade territorial rural, relativamente aos imóveis neles situados, cabendo à totalidade na hipótese da opção a que se refere o art. 153, § 4º, III;

III - Cinquenta por cento do produto da arrecadação do imposto do Estado sobre a propriedade de veículos automotores licenciados em seus territórios;

IV - Vinte e cinco por cento do produto da arrecadação do imposto do Estado sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação.

Parágrafo único. As parcelas de receita pertencentes aos Municípios, mencionadas no inciso IV, serão creditadas conforme os seguintes critérios:

I - 65% (sessenta e cinco por cento), no mínimo, na proporção do valor adicionado nas operações relativas à circulação de mercadorias e nas prestações de serviços, realizadas em seus territórios;

II - Até 35% (trinta e cinco por cento), de acordo com o que dispuser lei estadual, observada, obrigatoriamente, a distribuição de, no mínimo, 10 (dez) pontos percentuais com base em indicadores de melhoria nos resultados de aprendizagem e de aumento da equidade, considerado o nível socioeconômico dos educandos.

[...]

De acordo ao entendimento do artigo, metade do valor arrecadado com IPVA fica no Município e a outra metade fica para o Estado de São Paulo.

Como este valor tem denominação de imposto, o recurso não poderia ser vinculado diretamente ao Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (a ser criado), sendo que deveriam ser

estabelecidos parâmetros legais para o reparto de uma parcela, ou o valor total, em conceito de reparto orçamentário à hora de estabelecimento e aprovação de Lei Orçamentária Anual.

Em 2019, a arrecadação líquida do município de Cruzeiro com o licenciamento de veículos foi de R\$8.311.016,21.

Figura 8. Relação de receitas por forma de lançamento - IPVA.

Conta		Recurso				Valores Lançados por			Total
Ficha	Conta	Cód. Dedução	Cód. Fonte	Cód. Fonte STN	Cód. Aplicação	Pedido de Receita	Lançamento	Reversão	Valor
93	1.7.2.8.01.2.1.00 - Cota-Parte do IPVA -		01	1.001.0000	110.0000	0,00	10.392.637,97	-3.869,22	10.388.768,75
94	1.7.2.8.01.2.1.00 - Cota-Parte do IPVA -	9.5	01	1.001.0000	110.0000	0,00	-2.078.526,37	773,83	-2.077.752,54
						0,00	8.314.111,60	-3.095,39	8.311.016,21
<input checked="" type="checkbox"/> (Conta-Conta = 1.7.2.8.01.2.1.00 - Cota-Parte do IPVA - Principal)									

Fonte: Portal da transparência Prefeitura de Cruzeiro.

6.1.3.3 Instrumentos da Política Municipal

6.1.3.3.1 Estacionamento Rotativo Pago de Veículos

O Sistema de Estacionamento Rotativo Pago de Veículos (Zona Azul), Lei Municipal nº 3.745, de 05 de outubro de 2006, foi licitado e implantado em 2018.

A infraestrutura do Sistema conta com 25 parquímetros, pagamento através de sistema digital via smartphone aos monitores em campo e 1.200 vagas até o ano 2021.

Conforme o contrato de concessão, a Prefeitura deverá receber, a partir do terceiro ano de seu funcionamento e até o término da concessão, 20% de repasse da arrecadação bruta do Sistema, o que supõe por volta de R\$25.000,00 / mês.

Este recurso deverá ser direcionado ao Fundo Municipal de Mobilidade para viabilização e realização das ações previstas no PlanMob.

6.1.3.3.2 Pátio de Recolhimento de Veículos e Leilão

Os serviços públicos de administração, operação e gestão de pátios, com estrutura de transporte (guinchos) para remoção, recolhimento, apreensão, guarda, leilão e depósito de veículos apreendidos, removidos e recolhidos, em decorrência de infrações à legislação de trânsito ou de abandono na via pública, ou solicitação dos demais órgãos pertencentes ao

Sistema Nacional de Trânsito, conveniados com o município de Cruzeiro para o mesmo fim, foram licitados em 2019 e estão regulamentados através da Lei Municipal nº 4.800, de 24 de abril de 2019.

O município de Cruzeiro é integrante do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, conforme previsto no artigo 5º da Lei Federal nº 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB), cuja competência municipal está descrita no artigo 24 do Código, onde no inciso XI, prevê que é responsabilidade do Município a arrecadação de valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos.

Conforme previsão legal descrita no §4º do artigo 271, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, a remoção, o depósito e a guarda do veículo devem ser realizados diretamente por órgão público ou serão contratados por licitação pública.

Conforme o contrato de concessão, a Prefeitura deverá receber, desde o momento de sua implantação e início de operação, a quantia aproximada de R\$13.000,00 / mês até o término da concessão, o que supõe 11% de repasse da arrecadação bruta da concessão em conceito de aluguel de espaço e repasse mensal.

Este recurso deverá ser direcionado ao Fundo Municipal de Mobilidade para viabilização e realização das ações previstas no PlanMob.

6.1.3.3 Fundo Municipal de Mobilidade Urbana

O Fundo deverá estar vinculado à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural, que deverá estabelecer as diretrizes e as premissas para a gestão da mobilidade urbana e dos sistemas de trânsito e de transporte do Município.

Poderão constituir receitas do Fundo principalmente os recursos provenientes de:

- Dotações orçamentárias que lhes sejam destinadas pelo Município;
- Receitas originadas de convênios, termos de cooperação ou contratos associados à gestão do transporte público e do trânsito no município, firmados entre a Prefeitura Municipal de Cruzeiro e outras entidades, públicas ou privadas;
- Recursos repassados pela União ou pelo governo estadual ou por órgãos a estes vinculados;

- Recursos provenientes da mitigação de impactos no sistema viário do Município decorrentes da implantação de novos empreendimentos ou polos geradores de tráfego;
- Contribuições, transferências de recursos, subvenções, auxílios ou doações do Poder Público ou do setor privado;
- Taxas decorrentes do exercício regular do poder de polícia administrativa, bem como multas administrativas previstas nas concessões municipais sob gestão da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural;
- Créditos suplementares especiais;
- Rendimentos e juros provenientes de aplicações financeiras.

Os recursos do Fundo poderão ser aplicados principalmente para as seguintes finalidades:

- Desenvolvimento e implantação das ações previstas no Plano de Mobilidade Urbana e diferentes Programas nele inseridos;
- Aquisição de material permanente ou de consumo e outros insumos necessários para o planejamento, projeto, implantação, operação e manutenção dos sistemas de mobilidade do Município;
- Contratação de estudos, projetos, planos ou implantações específicas vinculadas à mobilidade urbana e seus diferentes sistemas;
- Contratação de pesquisas e implantação de programas de melhoria da qualidade dos sistemas de trânsito e de transportes (motorizados e não motorizados);
- Desenvolvimento, capacitação e aprimoramento de recursos humanos envolvidos na gestão e na prestação dos serviços vinculados à Secretaria no âmbito da Mobilidade Urbana e seus diferentes sistemas;
- Investimentos em infraestrutura urbana de suporte aos sistemas de trânsito, transporte motorizado e não motorizado e acessibilidade;
- Investimentos em equipamentos e capacitação tecnológica para gestão aplicada a Mobilidade Urbana;
- Desenvolvimento de ações e serviços de apoio aos usuários e de garantia de segurança aos pedestres na circulação viária;
- Custeio de atividades e/ou prestação de serviços desenvolvidos pela Secretaria na gestão da circulação e dos serviços dos sistemas de trânsito e de transporte, incluindo ações de educação de trânsito;

- Custeio e investimento em outras atividades associadas à Mobilidade Urbana.

O Fundo deverá ser regulamentado por Lei específica e contar com conta bancária especial, em instituição financeira oficial, que permita a identificação das diferentes fontes de receitas, bem como as alocações e utilizações realizadas.

No caso de extinção do Fundo, seus bens e direitos deverão reverter ao patrimônio do Município.

A ideia de criação do Fundo consiste em um grande potencial para organização do financiamento necessário para viabilização das ações contidas no PlanMob e cumprimento da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Com motivo de sua criação e regulamentação, poderá ser avaliada a mudança de conceito de captação de recursos para não engessar seu cometido em ações meramente de mobilidade municipal, podendo ser, alternativamente, Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural.

6.1.3.3.4 PPA / LDO / LOA

O orçamento anual destinado para Mobilidade Urbana, através da Lei Orçamentária Anual (LOA), e diferentes instrumentos orçamentários municipais, serão, a princípio, o grande suporte de recurso municipal para gestão e viabilização de ações para atingimento das metas planejadas.

Como foi comentado anteriormente, deverá se achar um caminho legal para a destinação de recursos provenientes da cobrança de tributos como IPVA, a serem incluídos na LOA como orçamento próprio da Secretaria em conceito de repartido orçamentário.

6.1.4 Outras Fontes de Recursos

6.1.4.1 Convênios, Contratos de Repasse e Termos de Parceria

Convênio, contratos de repasse e termos de parceria são acordos feitos entre União e entidades governamentais dos demais entes da Federação, ou organizações não governamentais, para transferência de recursos financeiros a serem utilizados na execução de um objetivo comum.

No contrato de repasse, preferencialmente destinado para obras, há um intermediário do recurso. Uma instituição ou agente financeiro público federal, que atuará como representante da União na execução e fiscalização da transferência.

No convênio, não há necessidade de intermediário, mas deve haver interesse recíproco entre os participantes do mesmo na realização do objeto acordado (realização de projeto, atividade, serviço, aquisição de bens ou evento de interesse recíproco).

A União, ao firmar um convênio, não apenas transfere recursos para um município, acordando ao princípio da descentralização, ela também busca realizar um objetivo de seu interesse. É esta mutualidade que legitima a transferência de recursos previstos no Orçamento da União para execução descentralizada de uma ação do Governo Federal.

6.1.4.2 Emendas Parlamentares

Anualmente, o governo federal precisa elaborar um projeto de lei orçamentária que determinará os gastos no ano seguinte. Para dar maior transparência ao processo, o orçamento precisa ser apresentado ao Congresso Nacional (momento que podem ser apresentadas as emendas parlamentares).

De acordo com a Constituição, a emenda parlamentar é o instrumento que o Congresso Nacional possui para participar da elaboração do orçamento anual. Elas são uma forma de descentralizar e dar eficiência à alocação dos recursos públicos afinal, deputados e senadores conhecem mais da realidade de seus estados e regiões do que o governo federal.

Eles podem então, aperfeiçoar a proposta encaminhada acrescentando novas programações orçamentárias com o objetivo de atender às demandas das comunidades que representam.

Ao todo, cada parlamentar tem o direito de apresentar até 25 projetos detalhados de emendas individuais que justifiquem o uso dos recursos. Em 2020, são distribuídos R\$ 15,9 milhões por parlamentar, o que significa que o destino de R\$ 9,5 bilhões será decidido pelos 513 deputados e 81 senadores da federação.

Através da Emenda Constitucional 86, aprovada em março de 2015, conhecida como PEC do orçamento impositivo, foi estabelecido um valor mínimo vindo de emendas parlamentares que devem, obrigatoriamente, ser executadas no ano seguinte. Esse valor equivale a 1,2% da

receita corrente líquida do ano anterior. Isso significa que hoje, para cada parlamentar brasileiro, é garantida uma cota individual de pouco mais de R\$ 15 milhões, que podem ser destinados a um máximo de 25 emendas diferentes. Mas existe uma ressalva importante: metade do valor das emendas precisa ir para a área da saúde.

Além dos deputados, as bancadas estaduais também podem apresentar emendas ao orçamento. Os recursos são destinados a projetos de grande relevância para os estados ou regiões dos parlamentares.

Além das bancadas estaduais, as Comissões Permanentes do Senado e da Câmara, além das Comissões Mistas Permanentes (que incluem senadores e deputados federais) são mais um grupo com direito a emendar o orçamento. O limite é de oito emendas por comissão, mas não há teto para os valores propostos.

No âmbito estadual, as emendas ao Projeto de lei Orçamentária são proposições legislativas acessórias, feitas pelos Deputados Estaduais durante a tramitação do projeto e seguem as disposições da Constituição e do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo – ALESP. A alocação dos recursos é definida por meio de uma lei aprovada pelo Legislativo, que ao longo de sua tramitação é "emendada" pelos parlamentares. Cada político costuma direcionar dinheiro às cidades ou regiões de interesse, onde são suas bases eleitorais.

Conforme dados do Portal da Transparência da Controladoria-Geral da União, em 2019 o valor total empenhado em emendas parlamentares foi:

Figura 9. Emendas Parlamentares (2019).

QUANTIDADE DE EMENDAS CRIADAS		TOTAL EMPENHADO
8.150		R\$ 12,97 BILHÕES
FUNÇÃO	VALOR EMPENHADO	
10 - Saúde		R\$ 6.712.417.085,09
15 - Urbanismo		R\$ 1.901.284.961,69
12 - Educação		R\$ 1.323.165.160,14
06 - Segurança pública		R\$ 696.756.746,20
20 - Agricultura		R\$ 651.669.773,32
Outros		R\$ 1.688.476.508,88
Total		R\$ 12.973.770.235,32

Fonte: Controladoria-Geral da União.

6.1.4.3 Parcerias Público-Privadas (PPP)

Parceria Pública Privada (PPP) é o contrato pelo qual o parceiro privado assume o compromisso de disponibilizar a administração pública ou à comunidade certa utilidade mensurável mediante a operação e manutenção de uma obra por ele previamente projetada, financiada e construída. Em contrapartida há uma remuneração periódica paga pelo Estado e vinculada ao seu desempenho no período de referência.

Os últimos anos têm sido marcados por um aumento da colaboração entre setor público e o privado para o desenvolvimento e operação de infraestruturas para um leque alargado de atividades econômicas. Assim os acordos das parcerias público-privadas (PPP) são guiados por limitações dos fundos públicos para cobrir os investimentos necessários, mas também dos esforços para aumentar a qualidade e a eficiência dos serviços públicos.

As quatro principais regras para o setor privado num esquema de PPP são:

- a) Providenciar capital adicional;
- b) Fornecer capacidades alternativas de gestão e implementação;
- c) Acrescentar valor ao consumidor e ao público em geral;
- d) Melhorar a identificação das necessidades e a otimização dos recursos.

Uma das ações vinculadas ao PlanMob, como por exemplo, a central de geração e distribuição de energia após tratamento do lixo, poderia ser desenvolvida visando uma PPP.

6.1.4.4 Fontes Internacionais

6.1.4.4.1 Banco Mundial

O Grupo Banco Mundial, uma agência especializada independente do Sistema das Nações Unidas, é a maior fonte global de assistência para o desenvolvimento, proporcionando cerca de US\$ 60 bilhões anuais em empréstimos e doações aos 187 países membros.

O Banco (Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD) atua como uma cooperativa de países, que disponibiliza seus recursos financeiros, o seu pessoal altamente treinado e a sua ampla base de conhecimentos, para apoiar os esforços das nações

em desenvolvimento para atingir um crescimento duradouro, sustentável e equitativo. O objetivo principal é a redução da pobreza e das desigualdades.

A instituição possui critérios objetivos e rígidos, não só para a concessão do financiamento, como na verificação da aplicação correta desses recursos. A prioridade de liberação de verbas está destinada para projetos de relevância e em cidades que tem necessidade de melhorar sua estrutura, utilizando como indicador o número de famílias que podem ser beneficiadas pelo projeto.

Dentre as linhas de investimento estão:

- a) Escolas;
- b) Centros de saúde;
- c) Fornecimento de água e energia;
- d) Combate a doenças;
- e) Proteção ao meio ambiente.

São duas as principais linhas de crédito na área governamental:

- **SIL (Linha de Investimento Específica).** Destinada à constituição de infraestrutura econômica e manutenção das unidades produtivas;
- **SIM (Linha de Apoio a Investimentos Setoriais).** Destinada diretamente ao setor público, na busca pela eficiência do gasto público mediante ajuste nos projetos e despesas.

6.1.4.4.2 Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)

A área de atuação do BID é América Latina e Caribe. A disponibilidade de financiamento é para ações voltadas a melhorar a saúde, a educação e a infraestrutura, através do apoio financeiro e técnico aos países que trabalham para reduzir a pobreza e a desigualdade, para alcançar o desenvolvimento numa forma sustentável e ecológica.

As áreas atuais de intervenção do Banco incluem três desafios de desenvolvimento:

- a) Inclusão social e equidade;
- b) Produtividade e inovação;
- c) Integração econômica.

Além das áreas de desenvolvimento, o Banco trabalha em três temas transversais:

- f)** Igualdade de gênero e diversidade;
- g)** Mudança climática e sustentabilidade do meio ambiente;
- h)** Capacidade institucional do Estado e Estado de direito.

7. SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, MONITORAMENTO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA

A implantação de um sistema de monitoramento e acompanhamento somente terá sentido se o mesmo possibilita a avaliação e a evolução do sistema que se pretende monitorar. Deste modo, os indicadores obtidos deverão ser analisados não apenas em termos de sua evolução ao longo do tempo, mas também em relação a outros sistemas com características semelhantes, de maneira a comparar o desempenho em função das metas estabelecidas e, especialmente, em relação a sistemas considerados como referências internacionais.

O processo de monitoramento e avaliação deve ocorrer paralelamente à execução de ações determinadas no PlanMob. Com o atingimento de metas e ações realizadas deverá ser atualizado continuamente o Plano, com o objetivo de facilitar a sua revisão e adaptação.

Para seu monitoramento, deverá ser criada uma estrutura de gestão e fiscalização para fazer as coisas acontecerem, adaptando e moldando o Plano, ações e projeções à situação real de desenvolvimento urbano.

7.1 Monitoramento

Para acompanhamento dos prazos e metas estabelecidos no PlanMob e monitoramento dos indicadores definidos, deverão ser elaborados relatórios periódicos de desempenho para sua divulgação à população. Estes relatórios deverão conter informações sistematizadas com intuito de eliminar possíveis obstáculos à hora de implementar as ações programadas, determinar possíveis ajustes e avaliar alternativas.

Outro item importante a ser desenvolvido será a pesquisa, por meio de questionários e estudos com participação popular. Segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades:

Um segundo cuidado não se refere propriamente ao conteúdo do Plano, mas a forma como ele é concebido e implementado, quando deve contar com ampla participação e o máximo envolvimento da sociedade em todas as suas etapas, desde a população usuária até os principais agentes econômicos e políticos locais (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015).

Outra ação será a promoção de eventos para apresentação de projetos que afetem diretamente o dia-a-dia dos bairros e comunidades, e discussão sobre as ações realizadas e a serem realizadas.

Para acompanhamento, análise, monitoramento e fiscalização das ações e programas; será definida uma estrutura interna na Secretaria com responsabilidades claras de seus objetivos. O pessoal destinado a esta estrutura deverá ser apoiado pelos membros do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

Todas as ações deverão ser amplamente divulgadas, disponibilizando para a população um endereço eletrônico de correspondência e um canal de informação.

7.2 Acompanhamento e Fiscalização dos Trabalhos

A Comissão Técnica de Acompanhamento, Monitoramento e Fiscalização dos Trabalhos terá as seguintes responsabilidades:

- Obter as informações oriundas e pertinentes de outros organismos públicos detentores de dados utilizados no monitoramento;
- Centralizar as informações pertinentes que estão sob a responsabilidade dos diversos setores da Prefeitura;
- Coordenar o planejamento e a execução das pesquisas necessárias para a geração dos indicadores de desempenho da Mobilidade Urbana;
- Processar os dados e manter atualizada a base de dados;
- Emitir os relatórios de acompanhamento segundo a periodicidade estabelecida;
- Fornecer as informações consolidadas para a equipe de especialistas responsável pela análise da evolução dos indicadores;
- Consolidar as análises críticas dos especialistas de maneira a garantir que as avaliações publicadas representem a opinião da Secretaria;
- No que se refere à execução das pesquisas de campo, deverá ser utilizada, sempre que possível, a estrutura existente na Secretaria responsável pelo levantamento de dados, a qual deverá ser acionada através de solicitação da área responsável pelo monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana de Cruzeiro.

A equipe da Secretaria poderá ter uma estrutura própria ou definida a partir da nomeação de um grupo de trabalho permanente, cuja atribuição deverá estar concentrada no monitoramento do desempenho do sistema de mobilidade. Esta estrutura deverá ser composta, pelo menos, pelos seguintes profissionais:

- **Chefe de Seção de Acompanhamento, Monitoramento e Fiscalização do Plano de Mobilidade Urbana.** Coordenar as atividades da equipe, responsável pelos contatos em nível gerencial com os demais órgãos para garantir a obtenção dos dados segundo um cronograma adequado à produção dos relatórios, responsável sobre o levantamento direto dos dados em campo ou sobre a contratação da empresa de pesquisa e, especialmente, sobre a qualidade dos dados levantados, dos processamentos realizados e da base de dados desenvolvida;
- **Equipe Técnica.** Formada por, no mínimo, dois técnicos com conhecimento em pesquisas de transporte e tráfego e de manipulação de banco de dados, que terão a responsabilidade de supervisionar os levantamentos em campo, processar as informações obtidas tanto em campo quanto de outras fontes, preparar os dados para a análise dos especialistas e organizar as informações que irão compor os relatórios.

Para acompanhamento e apoio das ações, poderá ser requerida a ação dos membros do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

7.3 Revisão Periódica

Após acompanhamento e monitoramento das ações definidas no PlanMob, será necessária a sua atualização periódica. Conforme indicações federais, a revisão não poderá exceder os 10 (dez) anos, sendo que esta situação deverá ser aprovada na Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

De acordo a esta premissa, a sua revisão deverá acontecer até o final do ano 2030.

8. SISTEMA DE INFORMAÇÃO MUNICIPAL DA MOBILIDADE

Considerando a necessidade de divulgação dos dados coletados durante as pesquisas e o monitoramento de ações planejadas, o Município deverá criar um sistema próprio de informações da Mobilidade Urbana, para envio e atualização das informações dos órgãos estaduais e federais de trânsito e transportes, e armazenando as informações periodicamente para atualização do PlanMob e apoio aos diferentes Planos Municipais Setoriais.

Os dados conterão informações de diferentes áreas, como:

- Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros;
- Acidentes de Trânsito;
- Pontos críticos e de acidentes;
- Contagem volumétrica de veículos;
- Pesquisas de Satisfação e Opinião;
- Dados de diferentes Programas;
- Frota de Veículos;
- Qualidade dos serviços;
- Avanço de ações programadas;
- Fontes de recursos utilizados;
- Instrumentos de gestão;
- Cálculos, estudos e metodologias aplicadas;
- Outros.

9. ESTIMATIVA DE INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS NA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E RURAL (2020-2030)

A seguir é estimado o custo das ações contidas no PlanMob até o ano 2030, data que deverá ser atualizado o Plano.

Não estão considerados na planilha os custos com Programas de elaboração municipal, elaboração de normas e outros custos que até a presente data carecem de uma estimativa que possa acompanhar a situação real. Estas situações especiais terão uma aproximação de custo inicial uma vez seja aprovado o PlanMob e tenha começado a elaboração de ações.

As estimativas de orçamento gerado estão divididas em:

- Custo Público Próprio. Cofre público municipal;
- Custo Privado. Ações que poderiam ser desenvolvidas por empresas com interesse de desenvolvimento urbano (contrapartida);
- Custo de Concessionárias. Empresas que possuem contrato de prestação de serviços em Concessão (transporte público coletivo de passageiros, zona azul, pátio de recolhimento de veículos, outros);
- Custo Indireto. Que provém de outro setor da Política Pública mas se relaciona com a Política de Mobilidade Urbana;
- Sem custo / Sem estimativa de custo. Ações que ainda não possuem uma estimativa de custo e ações desenvolvidas diretamente pelo pessoal da Administração Municipal.

O valor bruto estimado inicialmente para os próximos 10 anos é de aproximadamente R\$46,4 milhões, sendo em média um investimento de R\$4,64 milhões por ano.

Este investimento poderá ser maior devido à aquisição de sistemas / plataformas / dispositivos de tecnologia aplicada à Mobilidade Urbana.

Nº EIXO	EIXO	OBJETIVO(S) ESTRATÉGICO(S)	ITEM	MACROAÇÃO	SUBITEM	AÇÃO ESPECÍFICA	QUANTIDADE TOTAL	INDICADORES PARA ACOMPANHAMENTO DOS OBJETIVOS	CUSTO UNITÁRIO / MEDIDA	METAS					INVESTIMENTO TOTAL (R\$)	TIPO DE RECURSOS	
										Curto Prazo (2020 a 2022)	Investimento no período (R\$)	Médio Prazo (2023 a 2026)	Investimento no período (R\$)	Longo Prazo (2027 a 2030)			Investimento no período (R\$)
1	ESPAÇO URBANO E PLANEJAMENTO	Fortalecimento institucional, estruturação e otimização da gestão pública, estruturação do espaço urbano, acondicionamento da mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade, Integração do PlanMob à política de desenvolvimento urbano e rural e às políticas setoriais	1.1	Descentralização das atividades geradoras de tráfego	1.1.1	Promoção e criação de infraestrutura de circulação, emprego e serviços para os novos centros urbanos	-	Quantidade de Bancos e Caixas, mercados, lotéricas, oficina de Correios, e outros serviços implantados, assim como, quantidade de empregos gerados	Indefinido	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Próprios / Privados / 3º Setor
			1.2	Melhoria da gestão dos estacionamentos públicos	1.2.1	Regulamentação, manutenção e adaptação para pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e idosos (conforme % da legislação em vigor) e fiscalização	150 vagas	Porcentagem de número de vagas conforme legislação federal (manutenção)	R\$ 85,00	100	R\$ 17.000,00	125	R\$ 42.500,00	150	R\$ 51.000,00	R\$ 110.500,00	Próprios / Emendas
			1.3	Normatização dos diferentes tipos de transporte motorizados e não motorizados (incluído o transporte por tração animal)	1.3.1	Revisão e/ou regulamentação	-	-	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprios
			1.4	Estacionamento rotativo nas áreas centrais da cidade	1.4.1	Ampliação da quantidade de vagas de estacionamento rotativo (inicial 600 vagas)	1.000 vagas	Quantidade de vagas de estacionamento rotativo implantadas	R\$ 15,00	800	R\$ 24.000,00	1.000	R\$ 60.000,00	1.000	R\$ 60.000,00	-R\$ 144.000,00	Repasse da empresa Concessionária (20% da arrecadação mensal do Sistema)
			1.5	Melhoria do pavimento nos itinerários do Transporte Público Municipal	1.5.1	Recapeamento asfáltico	45.000 m²	Quantidade de m² implantados	R\$ 120,00	15.000	R\$ 1.800.000,00	15.000	R\$ 1.800.000,00	15.000	R\$ 1.800.000,00	R\$ 5.400.000,00	Próprios / Entes Federativos / Convênios / Emendas
			1.6	Iluminação à led em locais / vias com visibilidade reduzida ou nula, pontos de ônibus e terminal de transporte	1.6.1	Instalação de lâmpadas led	6.000 unidades	Quantidade de lâmpadas led implantadas	R\$ 583,33	2.000	R\$ 1.166.660,00	2.000	R\$ 1.166.660,00	2.000	R\$ 1.166.660,00	R\$ 3.499.980,00	Financiamento com Banco do Brasil (troca de todas as lâmpadas do Município) - Programa Ilumina Cruzeiro
			1.7	Criação de um Plano Viário Municipal (PVRM)	1.7.1	Regulamentação	1 unidade	-	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprios
			1.8	Criação da estrutura e hierarquia viária	1.8.1	Regulamentação	1 unidade	-	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprios
			1.9	Programa de recuperação do pavimento - Pavimenta Cruzeiro (preferencialmente em bairros desprovidos de infraestrutura)	1.9.1	Pavimentação de novas vias	10.000 m²	Quantidade de m² implantados	R\$ 180,00	3.000	R\$ 540.000,00	4.000	R\$ 720.000,00	3.000	R\$ 540.000,00	R\$ 1.800.000,00	Próprios / Convênios / Emendas
					1.9.2	Manutenção, conservação e revitalização de vias pavimentadas	30.000 m²	Quantidade de m² implantados	R\$ 130,00	10.000	R\$ 1.300.000,00	10.000	R\$ 1.300.000,00	10.000	R\$ 1.300.000,00	R\$ 3.900.000,00	Próprios / Convênios / Emendas
					1.9.3	Construção de vias com bloco de concreto	25.000 m²	Quantidade de m² implantados	R\$ 70,00	10.000	R\$ 700.000,00	7.500	R\$ 525.000,00	7.500	R\$ 525.000,00	R\$ 1.750.000,00	Próprios / Convênios / Emendas
			1.10	Pavimentação das ruas e logradouros, após a realização de serviços de manutenção realizados na cidade	1.10.1	Criação do programa de recuperação da pavimentação devido a obras municipais (água, esgoto, entre outros)	-	Número de incidências detectadas no pavimento municipal por cada ação realizada / chamado	Indefinido	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Programa Pavimenta Cruzeiro
			1.11	Requalificação de espaços públicos	1.11.1	Manutenção, conservação, restauração e adequação de acessibilidade nos prédios públicos	1.500 m²	Quantidade de m² implantados	R\$ 80,00	500	R\$ 40.000,00	500	R\$ 40.000,00	500	R\$ 40.000,00	R\$ 120.000,00	Próprios / Emendas
			1.12	Anel viário	1.12.1	Planejamento, projeção e construção de anel viário	Indefinido	Implantação de fases conforme projeto	Indefinido	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Convênios / Financiamento / Parceira Pública ou Pública Privada (PPP)
			1.13	Centro de Operações Integradas (COI)	1.13.1	Implantação	1 unidade	Operabilidade	R\$ 6.000.000,00	1	R\$ 6.000.000,00	0	R\$ 0,00	0	R\$ 0,00	R\$ 6.000.000,00	Próprios
					1.13.2	Aquisição e manutenção de Plataforma Integrada de Gestão Municipal	1 unidade	Operabilidade	R\$ 1.500.000,00	1	R\$ 500.000,00	1	R\$ 500.000,00	1	R\$ 500.000,00	R\$ 1.500.000,00	Próprios
			1.14	Rede de fibra ótica	1.14.1	Implantação e manutenção de rede de dados de FO para conexão de diferentes dispositivos e internet	100 km	Quantidade de km implantados	R\$ 22.000,00	50	R\$ 1.100.000,00	30	R\$ 660.000,00	20	R\$ 440.000,00	R\$ 2.200.000,00	Próprios / Convênios / Emendas
			1.15	Estruturação do Departamento de Mobilidade Urbana	1.15.1	Concurso público	Indefinido	Número de colaboradores contratados	Indefinido	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Próprio
					1.15.2	Treinamento e capacitação de agentes de fiscalização	3 unidades	Número de cursos de capacitação / reciclagem	R\$ 10.000,00	1	R\$ 10.000,00	1	R\$ 10.000,00	1	R\$ 10.000,00	R\$ 30.000,00	Próprio
					1.15.3	Orçamento próprio	1 unidade	Recursos definidos na LOA	R\$ 2.500.000,00	0,2	R\$ 500.000,00	0,4	R\$ 1.000.000,00	0,4	R\$ 1.000.000,00	R\$ 2.500.000,00	Próprio
1.15.4	Aquisição de materias para estruturação do Departamento	Indefinido			Computadores, mesas, impressoras e materiais necessários	R\$ 50.000,00	1	R\$ 50.000,00	0	R\$ 0,00	0	R\$ 0,00	R\$ 50.000,00	Próprio			
1.15.5	Aquisição de veículo elétrico para ações de fiscalização	2 unidades			Quantidade de veículos adquiridos	R\$ 150.000,00	0	R\$ 0,00	2	R\$ 300.000,00	0	R\$ 0,00	R\$ 300.000,00	Próprio / Convênio			
1.16	Digitalização da Administração Pública	1.16.1	Aquisição de Plataforma de Gestão e Controle Municipal	1 unidade	Operabilidade	Indefinido	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Próprio / Convênio			
1.17	Planos, estudos e projetos	1.17.1	Elaboração do Código de Posturas	1 unidade	Aprovação na Câmara Municipal	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio		
		1.17.2	Elaboração do Código de Obras e Edificações	1 unidade	Aprovação na Câmara Municipal	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio		
		1.17.3	Elaboração do Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS)	1 unidade	Aprovação na Câmara Municipal	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio		
		1.17.4	Revisão e atualização do Código Tributário Municipal	1 unidade	Aprovação na Câmara Municipal	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio		
		1.17.5	Revisão e atualização do Plano Integrado de Saneamento Básico e Resíduos Sólidos	1 unidade	Aprovação na Câmara Municipal	R\$ 100.000,00	1	R\$ 100.000,00	0	R\$ 0,00	0	R\$ 0,00	R\$ 100.000,00	Próprio			

Nº FIXO	FIXO	OBJETIVO(S) ESTRATÉGICO(S)	ITFM	MACROAÇÃO	SUBITFM	AÇÃO ESPECÍFICA	QUANTIDADE TOTAL	INDICADORES PARA ACOMPANHAMENTO DOS OBJETIVOS	CUSTO UNITÁRIO / MEDIDA	METAS					INVESTIMENTO TOTAL (R\$)	TIPO DE RECURSOS		
										Curto Prazo (2020 a 2022)	Investimento no período (R\$)	Médio Prazo (2023 a 2026)	Investimento no período (R\$)	Longo Prazo (2027 a 2030)			Investimento no período (R\$)	
2	TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO	Promoção do transporte não motorizado, mitigação de custos ambientais, promoção da segurança no trânsito e redução do número de acidentes, garantia da qualidade de prestação do serviço, promoção da integração do Sistema	2.1	Rede de ciclovias e ciclofaixas	2.1.1	Manutenção, conservação, restauração e adequação de ciclofaixas e ciclovias existentes	2 km	Revitalização efetivada	R\$ 20.000,00	0	R\$ 0,00	2	R\$ 40.000,00	0	R\$ 0,00	R\$ 40.000,00	Próprio / Emendas	
					2.1.2	Implantação de bicicletários e paraciclos	50 vagas (5 vagas cada)	Quantidade de bicicletários implantados	R\$ 500,00	5	R\$ 2.500,00	3	R\$ 1.500,00	2	R\$ 1.000,00	R\$ 5.000,00	Próprio / Emendas	
					2.1.3	Criação de novas ciclovias e ciclofaixas	15 km	Quantidade de km implantados	R\$ 80.000,00	2	R\$ 160.000,00	5	R\$ 400.000,00	8	R\$ 640.000,00	R\$ 1.200.000,00	Próprios / Convênios / Emendas	
			2.2	Ciclorrotas	2.2.1	Promoção de ciclorrotas e sua integração (Plano Turístico x Plano de Mobilidade Urbana)	Indefinido	Operabilidade	Indefinido	-	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio
					2.3	Plano Cicloviário Municipal (PCVM) e o Programa de Incentivo ao uso de bicicletas	2.3.1	Regulamentação	-	Aprovação na Câmara Municipal	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00
			2.4	Plano Municipal de Acessibilidade	2.4.1	Regulamentação	-	Aprovação na Câmara Municipal	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio
			2.5	Área de acesso e/ou circulação restrita e/ou controlada	2.5.1	Regulamentação de datas e horários de acesso restrito em áreas centrais da cidade	-	Criação e Implantação	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio
			2.6	Programa de recuperação das calçadas	2.6.1	Regulamentação	Índice de qualidade apurado (IQC)	Aprovação na Câmara Municipal	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00
2.6.1	Padronização de calçadas na área central com acessibilidade	5.000 m²			Quantidade de km reabilitados / padronizados	R\$ 75,00	1.000	R\$ 75.000,00	2.000	R\$ 150.000,00	2.000	R\$ 150.000,00	R\$ 375.000,00	Próprio / Emendas				
3	TRANSPORTE COLETIVO	Eficiência, acessibilidade, atratividade e racionalização do Transporte Público Coletivo frente ao transporte individual motorizado e mitigação de custos ambientais	3.1	Terminal / Rodoviária municipal	3.1.1	Construção da rodoviária municipal	1 unidade	Construção e operação	R\$ 10.000.000,00	0	R\$ 0,00	0,5	R\$ 5.000.000,00	0,5	R\$ 5.000.000,00	R\$ 10.000.000,00	Convênios / Financiamento	
			3.2	Pontos de embarque / desembarque de passageiros (pontos de ônibus e pontos de parada)	3.2.1	Implantação de pontos de ônibus e sinalização de ponto de parada	30 unidades	Quantidade de pontos de ônibus implantados	R\$ 8.000,00	10	R\$ 80.000,00	15	R\$ 120.000,00	5	R\$ 40.000,00	-R\$ 240.000,00	Incluído no contrato de concessão do Transporte Público Coletivo de Passageiros de linhas regulares	
					3.2.2	Construção de baias para parada de veículos de transporte coletivo fora da faixa de rolamento	Indefinido	Realização	Indefinido	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Próprios / Convênios / Emendas	
					3.2.3	Manutenção de pontos de ônibus e pontos de parada	Conforme demanda	Realização	R\$ 500,00	10	R\$ 5.000,00	15	R\$ 7.500,00	15	R\$ 7.500,00	R\$ 20.000,00	Próprio	
			3.3	Sistema de Transporte Público Coletivo	3.3.1	Projeto de redesenho de linhas e itinerários de transporte público coletivo de linhas regulares	-	Criação e Implantação	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio	
			3.4	Informação do Transporte Público Coletivo	3.4.1	Programa de Informação e transparência do Sistema de Transporte Público Coletivo	-	Criação e Implantação / Pesquisa de Opinião e Satisfação	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio
			3.5	Expansão do Transporte Público Coletivo para áreas rurais e pontos de interesse turístico com veículos adaptados conforme demanda	3.5.1	Criação de novas linhas e itinerários	Indefinido	Operabilidade	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio
			3.6	Integração temporal, física e tarifária de linhas e diferentes meios de transporte	3.6.1	Criação de pontos / estações de integração	5 unidades	Implantação e operação integrada	R\$ 20.000,00	1	R\$ 20.000,00	2	R\$ 40.000,00	2	R\$ 40.000,00	R\$ 100.000,00	Próprio	
3.6.2	Regulamentação	Indefinido			Aprovação na Câmara Municipal	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Próprio			
4	TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO	Melhor aproveitamento do espaço urbano, atendimento às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida, racionalização do uso do transporte motorizado individual	4.1	Regulamentação do estacionamento privado	4.1.1	Regulamentação	-	Aprovação na Câmara Municipal	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio	
			4.2	Veículos táxi adaptados para PCD e/ou com mobilidade reduzida	4.2.1	Outorga de alvará mediante concorrência pública	3 unidades	Realização	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio	
			4.3	Revisão tarifária do serviço de táxi para sua incorporação no Sistema de Mobilidade Urbana municipal	4.3.1	Regulamentação	-	Aprovação na Câmara Municipal	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprio	
5	TRANSPORTE DE CARGA	Mitigação de custos ambientais, sociais e econômicos, conciliação do transporte de carga com o restante de meios de transporte municipais	5.1	Rotas de carga em geral e rotas de cargas nocivas ou perigosas	5.1.1	Projeto de engenharia de trânsito para desenho de rotas de carga com minimização do impacto de sua interferência na área central e área periférica urbanizada	Indefinido	Aprovação na Câmara Municipal	Indefinido	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Próprio	
					5.1.2	Implantação de sinalização específica para a(s) rota(s) de carga	Indefinido	Implantação	R\$ 500,00	-	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Próprio
			5.2	Linha ferroviária	5.2.1	Adequação e manutenção de passagens em nível (construção e sinalização)	Indefinido	Realização	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Concessionária da linha do trem (MRS) juntamente com a Amsted Maxom
					5.2.2	Revitalização e manutenção de transposições e passarelas para travessia de pedestres e veículos	4 unidades	Revitalização efetivada	R\$ 300.000,00	0	R\$ 0,00	2	R\$ 600.000,00	2	R\$ 600.000,00	R\$ 1.200.000,00	Concessionária da linha do trem (MRS) juntamente com a Amsted Maxom / Próprios / Emendas	
					5.2.3	Limpeza e manutenção do entorno da linha ferroviária	Indefinido	Realização	R\$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Concessionária da linha do trem (MRS) juntamente com a Amsted Maxom
5.2.4	Construção de barreiras acústicas (painéis 2 x 3 m)	1.800 unidades	Implantação	R\$ 350,00	250	R\$ 87.500,00	350	R\$ 122.500,00	1.200	R\$ 420.000,00	R\$ 630.000,00	Concessionária da linha do trem (MRS) juntamente com a Amsted Maxom / Próprios / Emendas						

Nº FIXO	FIXO	OBJETIVO(S) ESTRATÉGICO(S)	ITFM	MACROAÇÃO	SUBITFM	AÇÃO ESPECÍFICA	QUANTIDADE TOTAL	INDICADORES PARA ACOMPANHAMENTO DOS OBJETIVOS	CUSTO UNITÁRIO / MEDIDA	METAS					INVESTIMENTO TOTAL (R\$)	TIPO DE RECURSOS		
										Curto Prazo (2020 a 2022)	Investimento no período (R\$)	Médio Prazo (2023 a 2026)	Investimento no período (R\$)	Longo Prazo (2027 a 2030)			Investimento no período (R\$)	
6	SEGURANÇA VIÁRIA	Segurança no trânsito, redução do número de acidentes de trânsito e segurança pública	6.1	Treinamento e capacitação	6.1.1	Realização de cursos de capacitação dos agentes das diferentes áreas de trânsito, transportes e mobilidade	2 / ano	Realização	R\$ 12.000,00	4	R\$ 48.000,00	8	R\$ 96.000,00	8	R\$ 96.000,00	R\$ 240.000,00	Próprio	
						6.2.1	Criação do Núcleo de Educação de Trânsito	1 unidade	Realização	R\$ 30.000,00	2	R\$ 60.000,00	4	R\$ 120.000,00	4	R\$ 120.000,00	R\$ 300.000,00	Próprio
			6.2	Educação de trânsito	6.2.2	Realização de campanhas de educação de trânsito em datas específicas	4 / ano	Realização	R\$ 6.000,00	8	R\$ 48.000,00	16	R\$ 96.000,00	16	R\$ 96.000,00	R\$ 240.000,00	Próprios / Convênios / Emendas	
						6.3.1	Manutenção, conservação, restauração e adequação das faixas de pedestres	30 unidades	Quantidade de faixas de pedestres revitalizadas	R\$ 5.000,00	10	R\$ 90.000,00	10	R\$ 90.000,00	10	R\$ 90.000,00	R\$ 270.000,00	Próprio / Convênios / Emendas
			6.4	Sinalização semafórica para travessia de pedestres	6.4.1	Implantação de semáforos de pedestres nos cruzamentos existentes com sinalização semafórica de veículos	20 unidades	Quantidade de semáforos implantados	R\$ 12.000,00	12	R\$ 144.000,00	8	R\$ 96.000,00	0	R\$ 0,00	R\$ 240.000,00	Próprio	
			6.5	Implantação de conceito de Zona 30 na área central da cidade e vias arteriais	6.5.1	Adequação de sinalização horizontal e vertical (traffic calming)	Indefinido	Revitalização efetivada	R\$ 100.000,00	1	R\$ 100.000,00	1	R\$ 100.000,00	1	R\$ 100.000,00	R\$ 300.000,00	Próprio / Convênios / Emendas	
			6.6	Rede de vídeo monitoramento	6.6.1	Implantação de equipamentos e conectividade com o COI	70 unidades	Realização	R\$ 10.000,00	35	R\$ 350.000,00	35	R\$ 350.000,00	0	R\$ 0,00	R\$ 700.000,00	Próprios	
			6.7	Equipamentos de controle e fiscalização de velocidade (radar)	6.7.1	Implantação de equipamentos de radar fixo e conectividade com o COI	3 unidades	Quantidade de radar implantados	R\$ 90.000,00	1	R\$ 90.000,00	2	R\$ 180.000,00	0	R\$ 0,00	R\$ 270.000,00	Próprios	
						6.7.2	Aquisição de equipamento de radar móvel	2 unidades	Realização	R\$ 35.000,00	1	R\$ 35.000,00	0	R\$ 0,00	1	R\$ 35.000,00	R\$ 70.000,00	Próprios
			6.8	Sinalização viária (vertical, horizontal e turística) e sua adequação à hierarquia viária	6.8.1	Manutenção, conservação, restauração e adequação da sinalização existente (vertical)	500 unidades	Quantidade de sinalização revitalizada	R\$ 250,00	100	R\$ 25.000,00	200	R\$ 50.000,00	200	R\$ 50.000,00	R\$ 125.000,00	Próprios / Emendas	
						6.8.2	Manutenção, conservação, restauração e adequação da sinalização existente (horizontal)	75 km	Quantidade de sinalização revitalizada	R\$ 5.000,00	25	R\$ 125.000,00	25	R\$ 125.000,00	25	R\$ 125.000,00	R\$ 375.000,00	Próprio / Convênios / Emendas
						6.8.3	Implantação de nova sinalização (turística)	Indefinido	-	R\$ 350,00	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Próprio / Convênios / Emendas
			6.9	Estações de contagem e classificação de veículos	6.9.1	Implantação de equipamentos e conectividade com o COI	6 unidades	Quantidade de estações implantadas	R\$ 80.000,00	0	R\$ 0,00	4	R\$ 320.000,00	2	R\$ 160.000,00	R\$ 480.000,00	Próprio / Convênios	
6.10	Projetos com órgãos estaduais e federais (DCTRAM, DNIT, ANTT e DER)	6.10.1	Construção e manutenção de transposições, passarelas e cruzamentos	Indefinido	Quantidade de ações realizadas	Indefinido	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Convênios				
			6.10.2	Iluminação de vias estaduais	100 unidades	Quantidade de lâmpadas led implantadas	R\$ 583,33	0	R\$ 0,00	60	R\$ 34.999,80	40	R\$ 23.333,20	R\$ 58.333,00	Convênios			
6.11	Pátio de recolhimento de veículos	6.11.1	Implantação do pátio para recolhimento de veículos	R\$2.500,00 / mês	Quantidade de veículos recolhidos / Quantidade de veículos enviados a leilão	R\$ 2.500,00	24	R\$ 60.000,00	48	R\$ 120.000,00	48	R\$ 120.000,00	-R\$ 300.000,00	Repasso da empresa Concessionária (11% da arrecadação mensal do Sistema)				
6.12	Medidas moderadoras de tráfego	6.12.1	Elaboração e execução de projetos em cruzamentos, entroncamentos e travessias com alto índice de acidentes (traffic calming)	Indefinido	Ação efetivada	Indefinido	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Próprios / Convênios				
6.13	Combate ao transporte clandestino de cargas e passageiros	6.13.1	Ações de fiscalização conjunta com a Polícia Militar	12 / ano	Número de ações realizadas	R\$ 1.500,00	24	R\$ 36.000,00	48	R\$ 72.000,00	48	R\$ 72.000,00	R\$ 180.000,00	Próprio				
7	MEIO AMBIENTE	Preservação ambiental, mitigação de custos ambientais e regulação da drenagem urbana, estímulo ao desenvolvimento e uso de energias renováveis e menos poluentes	7.1	Educação ambiental para a redução da emissão de poluentes	7.1.1	Campanhas de conscientização (criação de apostilas, workshops, reuniões e palestras nas escolas municipais)	2 / ano	Realização	R\$ 10.000,00	2	R\$ 20.000,00	4	R\$ 40.000,00	4	R\$ 40.000,00	R\$ 100.000,00	Próprios	
						7.2.1	Medidas de micro e macro drenagem para evitar problemas de enchentes nas margens do Rio Paraíba	1 unidade	Criação e Implantação	Indefinido	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Próprios / Convênios
			7.3	Fiscalização do meio ambiente das áreas urbanas, das áreas de várzea e córregos urbanos	7.3.1	Criação do Programa de Fiscalização do Meio Ambiente em áreas habitadas (incluindo a poluição visual e sonora)	1 unidade	Criação e Implantação	R\$ 50.000,00	0	R\$ 0,00	1	R\$ 50.000,00	1	R\$ 50.000,00	R\$ 100.000,00	Próprios / Convênios	
			7.4	Preservação ambiental dos fundos do Vale do Paraíba	7.4.1	Criação do Programa de Preservação dos Fundos do Vale (Serra da Mantiqueira)	1 unidade	Criação e Implantação	Indefinido	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Próprios / Convênios	
			7.5	Programa de arborização urbana	7.5.1	Adequação de avenidas, ruas, parques e praças com áreas verdes	4.500 m²	Quantidade de m² de área verde	R\$ 40,00	1.500	R\$ 60.000,00	1.500	R\$ 60.000,00	1.500	R\$ 60.000,00	R\$ 180.000,00	Próprios / Convênios / Emendas	
			7.6	Matriz energética	7.6.1	Construção de planta de geração e distribuição de energia elétrica	1 unidade	Construção e operação	Indefinido	-	-	-	-	-	-	Indefinido	Privados	
8	COMUNICAÇÃO	Acompanhamento e fiscalização das ações e programas, captação de recursos e participação popular, divulgação de informações aos cidadãos	8.1	Conselho de Mobilidade Urbana	8.1.1	Criação do Conselho de Mobilidade Urbana com participação da sociedade civil, representantes de entidades de classe e os Poderes Executivo e Legislativo municipal	1 unidade	Criação e Implantação	R\$ 0,00	1	-	-	-	-	-	R\$ 0,00	Próprios	
						8.2.1	Eventos abertos ao público para discussão local dos Planos e Projetos do PlanMob	2 / ano	Realização	R\$ 0,00	4	-	8	-	8	-	R\$ 0,00	Próprios
			8.3	Fundo Municipal de Mobilidade Urbana	8.3.1	Criação e regulamentação do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana dependente da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Rural	1 unidade	Criação e Implantação	Indefinido	1	-	-	-	-	-	Indefinido	Recursos de multas, taxa municipal de mobilidade urbana, páteo municipal, zona azul, entre outros.	
TOTAL =										R\$ 15.568.660,00	R\$ 16.605.659,80	R\$ 15.568.493,20	R\$ 46.374.813,00					
										Investimento 2020 a 2022	Investimento 2023 a 2026	Investimento 2027 a 2030	Investimento no período de vigência do PlanMob					

10. CONCLUSÕES

Todas as ações aqui propostas visam direcionar a atuação da Administração Municipal sobre o Sistema de Mobilidade Urbana e Rural, representando o início do planejamento urbano de mobilidade, com a finalidade de acompanhar e dar continuidade ao processo de desenvolvimento municipal.

Deve-se monitorar a evolução urbana por meio do aperfeiçoamento das ferramentas aqui estabelecidas e sua adequação à passagem do tempo, para a criação de novos cenários e projeções que nos permitam o maior acerto na tomada de decisão para aumento da efetividade.

O Plano foi desenvolvido com ações ajustadas às reais necessidades municipais e adequado à realidade orçamentária municipal, participando, com a implantação de suas ações, na criação de uma cidade mais humana, com um desenvolvimento estruturado, com equidade na utilização dos espaços públicos e com pessoas mais felizes e com melhor qualidade de vida.

11. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTOS DE CONSULTA

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 7613**: Via férrea: Travessia rodoviária - Determinação do grau de importância e momento de circulação. Disponível em: <<https://www.abntcatalogo.com.br>>.

_____. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Disponível em: <<https://www.abntcatalogo.com.br>>.

_____. **NBR 10151**: Acústica - Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade – Procedimento. Disponível em: <<https://www.abntcatalogo.com.br>>.

_____. **NBR 10152**: Níveis de ruído para conforto acústico. Disponível em: <<https://www.abntcatalogo.com.br>>.

_____. **NBR 10938**: Determinação de importância de travessia rodoviária através de via férrea. Disponível em: <<https://www.abntcatalogo.com.br>>.

_____. **NBR 11440**: Determinação do fator ponderado de acidentes de travessia rodoviária em passagem de nível através de via férrea. Disponível em: <<https://www.abntcatalogo.com.br>>.

_____. **NBR 14001**. Sistemas de gestão ambiental: especificação e diretrizes para uso. Disponível em: <<https://www.abntcatalogo.com.br>>.

_____. **NBR 15680**: Via férrea - Travessia rodoviária - Passagem em nível pública - Requisitos de projetos. Disponível em: <<https://www.abntcatalogo.com.br>>.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Resolução nº 394, de 03 de novembro de 1976**. Define a competência e disciplina a constituição e o funcionamento dos bancos de desenvolvimento. Diário Oficial da União.

BNDES. **FINEM**. Disponível em: <<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/bndes-finem>>.

_____. **FUNDO CLIMA**. Disponível em: <<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/produto/fundo-clima>>.

BORJA, J. **El gobierno del territorio de las ciudades latinoamericanas**. Revista Institución y Desarrollo nº 8. Instituto Internacional de Gobernabilidad. 2001.

BRASIL. **Código Tributário Nacional**. Lei nº 5. 172, de 25 de outubro de 1966. Diário Oficial da União.

_____. CONAMA. **Resolução nº 001, de 08 de março de 1990**. Dispõe sobre critérios e padrões de emissão de ruídos, das atividades industriais. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 02 de abril de 1990, seção I, p. 6408.

_____. CONAMA. **Resolução nº 479, de 15 de março de 2017**. Dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de baixo potencial de impacto ambiental e a regularização dos empreendimentos em operação. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 27 de abril de 2017, Ed. 80, seção I, p. 95.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Promulgada em 05 de outubro de 1988. Brasília, DF: Presidência da República.

_____. **Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004.** Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Diário Oficial da União.

_____. **Decreto Federal nº 9.578, de 22 de novembro de 2018.** Consolida atos normativos editados pelo Poder Executivo federal que dispõem sobre o Fundo Nacional sobre Mudança do Clima, de que trata a Lei nº 12.114, de 9 de dezembro de 2009, e a Política Nacional sobre Mudança do Clima, de que trata a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009. Diário Oficial da União.

_____. **Decreto Federal nº 10.143, de 28 de novembro de 2019.** Altera o Decreto nº 9.578, de 22 de novembro de 2018, que dispõe sobre o Fundo Nacional sobre Mudança do Clima e a Política Nacional sobre Mudança do Clima. Diário Oficial da União.

_____. **Decreto-Lei nº 195, de 24 de fevereiro de 1967.** Dispõe sobre a cobrança da Contribuição de Melhoria. Diário Oficial da União.

_____. DENATRAN. **Portaria nº 85/2018.** Estabelece os procedimentos para a publicação na Internet de dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação. Diário Oficial da União.

_____. **Emenda Constitucional nº 33, de 11 de dezembro de 2001.** Altera os arts. 149, 155 e 177 da Constituição Federal. Diário Oficial da União.

_____. **Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964.** Estatui Normas Gerais de Direito Financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal. Diário Oficial da União.

_____. **Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União.

_____. **Lei Federal nº 10.048, de 10 de julho de 2001.** Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Diário Oficial da União.

_____. **Lei Federal nº 10.098, de 10 de julho de 2001.** Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Diário Oficial da União.

_____. **Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.** Institui o Estatuto da Cidade. Diário Oficial da União.

_____. **Lei Federal nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001.** Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências. Diário Oficial da União.

_____. **Lei Federal nº 11.124, de 16 de junho de 2005.** Dispõe sobre o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social – SNHIS, cria o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social – FNHIS e institui o Conselho Gestor do FNHIS. Diário Oficial da União.

_____. **Lei Federal nº 11.445, de 05 de janeiro de 2007.** Estabelece as diretrizes nacionais para o saneamento básico; cria o Comitê Interministerial de Saneamento Básico; altera as Leis nos 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 8.666, de 21 de junho de 1993, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; e revoga a Lei nº 6.528, de 11 de maio de 1978. Diário Oficial da União.

_____. **Lei Federal nº 12.114, de 09 de dezembro de 2009.** Cria o Fundo Nacional sobre Mudança do Clima, altera os artigos 6º e 50 da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, e dá outras providências. Diário Oficial da União.

_____. **Lei Federal nº 12.305, de 02 de agosto de 2010.** Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências. Diário Oficial da União.

_____. **Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União.

_____. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Programa Avançar Cidades.**

_____. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Programa 2219 Mobilidade Urbana.**

_____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (2012). **Indicadores - Orientações Básicas Aplicadas à Gestão Pública. Secretaria de Orçamento Federal.** Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. 1ª Edição. Brasília.

_____. **Tesouro Nacional Transparente: Transferências a Estados e Municípios.**

COSTA, F. L. & CASTANHAR, J. C. **Avaliação de programas públicos: desafios conceituais e metodológicos.** Revista de Administração Pública. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. 2003.

COSTA, M. S.; DA SILVA, A. N. R. **Indicadores de Mobilidade Urbana Sustentável para Brasil e Portugal.** Escola de Engenharia de São Carlos/USP - Departamento de Transportes, 2011.

DENATRAN. **Manual de Cruzamentos Rodoferroviários.** 2ª ed. Brasília, DF, 1987. 139 p.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT. Disponível em: <www.dnit.com.br>.

_____. **Norma nº 073/2006 - ES.** Tratamento ambiental de áreas de uso de obras e do passivo ambiental de áreas consideradas planas ou de pouca declividade por revegetação arbórea e arbustiva - Especificação de serviço.

DETRAN-SP. **Frota de veículos em SP.** Disponível em: <<https://www.detran.sp.gov.br/wps/wcm/connect/portaldetran/detran/detran/estatisticatransito/sa-frotaveiculos/d28760f7-8f21-429f-b039-0547c8c46ed1>>.

EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO S.A. **Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte**. Disponível em: <www.emplasa.sp.gov.br/RMVPLN>.

FUNDAÇÃO SEADE S.A. **Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte**. Disponível em: <www.perfil.seade.gov.br/#>.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Constituição do Estado de São Paulo**. Promulgada em 05 de outubro de 1989. São Paulo. Assembleia Legislativa.

_____. **Decreto Estadual nº 52.142, de 06 de setembro de 2007**. Dispõe sobre a constituição e o funcionamento da Agência de Fomento do Estado de São Paulo - AFESP. São Paulo. Assembleia Legislativa.

_____. **Desenvolve SP**. Disponível em: <<https://www.desenvolvesp.com.br/municipios/>>.

_____. **Lei Estadual nº 10.853, de 16 de julho de 2001**. Autoriza o Poder Executivo a alienar ações de propriedade da Fazenda do Estado no capital social do Banco Nossa Caixa S.A. e a proceder à sua reorganização societária, bem como a criar a Agência de Fomento do Estado de São Paulo, e dá outras providências. São Paulo. Assembleia Legislativa.

IBGE. **Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Intermediárias e Regiões Geográficas Imediatas 2017**. 2017. 83 p.

_____. **Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte**. Disponível em: <www.ibge.gov.br>.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Banco de Informações de Transportes - BIT. Disponível em: <<http://www.infraestrutura.gov.br/bit.html>>.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 738, de 06 de setembro de 2018**. Estabelece os padrões e critérios para a instalação de travessia elevada para pedestres em vias públicas. Diário Oficial da União.

_____. Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana. **Indicadores para monitoramento e avaliação da efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**. Disponível em: <<https://www.mdr.gov.br/component/content/article/265-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/publicacoes-semob/4761-relatorio-de-atividades-e-resultados-gt-indicadores-de-efetividade-da-politica-nacional-de-mobilidade-urbana>>.

_____. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SEMOB. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <<https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>>. 2015.

_____. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Cartilha da Lei nº 12.587/12**. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/269/titulo/politica-nacional-de-mobilidade-urbana---lei-n%C2%BA-1258712>>.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. **Avançar Cidades**. Disponível em: <<https://www.mdr.gov.br/component/content/article/226-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/informativos-semob/5216-avancar-cidades>>.

_____. Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos. **Cartilha de apoio à elaboração de planos de Mobilidade Urbana para Municípios com até 100 mil habitantes**. Disponível em:

<https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha-apoio_a_elaboracao-planos_de_mobilidade-100milhab.pdf>.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO - MPOG. Indicadores e Orientações Básicas Aplicadas à Gestão Pública, Brasil, 2012.

MULLER, P. **Las políticas públicas**. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CRUZEIRO. **Lei Municipal nº 3.129/1997**. Código Tributário Municipal. Disponível em: <<https://www.cruzeiro.sp.gov.br/page/home.asp>>.

_____. **Lei Municipal nº 3.745/2006**. Dispõe sobre o Estacionamento Rotativo Pago de Veículos – Zona Azul. Disponível em: <<https://www.cruzeiro.sp.gov.br/page/home.asp>>.

_____. **Lei Municipal nº 4.776/2019**. Plano Diretor Integrado de Desenvolvimento Urbano e Rural. Disponível em: <<https://www.cruzeiro.sp.gov.br/page/home.asp>>.

_____. **Lei Municipal nº 4.800/2019**. Pátio de Recolhimento de Veículos. Disponível em: <<https://www.cruzeiro.sp.gov.br/page/home.asp>>.

_____. **Lei Municipal nº 4.855/2019**. Lei de Uso e Ocupação do Solo. Disponível em: <<https://www.cruzeiro.sp.gov.br/page/home.asp>>.

RBTUR. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo. São Paulo, 6 (2), pp. 129-146, mai./ago, 2012.

ROJAS, F. **Movilidad urbana sostenible**. 1º Congreso de Ciencia Política. Universidad de los Andes, 2008.

ROJAS, F. **Mutaciones urbanas**. Memorias - II Coloquio de Profesores de la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales. Pontificia Universidad Javeriana, 2007.

SANO, H.; FRANCA M. F.; MARIO J. **As Técnicas de Avaliação da Eficiência, Eficácia e Efetividade na Gestão Pública e sua Relevância para o Desenvolvimento Social e das Ações Públicas**. Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, 2013.

Como citar este documento:

BARGUEÑO, D. R. **Plano de Mobilidade Urbana e Rural 2020-2030: Caderno de Prognóstico**. Município de Cruzeiro, São Paulo. 2021. 149 p.