

## **ATA DA REUNIÃO COM A COMISSÃO GERAL DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE JOAÇABA**

No dia dez de fevereiro de dois mil e vinte e um, às dezesseis horas, na Prefeitura Municipal, foi realizada a reunião com a comissão geral do plano de mobilidade urbana do município de Joaçaba, contando com a presença de membros da comissão geral e a equipe técnica do CINCATARINA. A presente ata destaca os principais pontos apresentados na reunião, que iniciou com o sr. Gustavo Marcondes saudando os presentes e informando o objetivo da reunião, destacando a função da comissão de decidir e apresentar suas opiniões. Após, passou a palavra para srta. Mayara Zago, que iniciou falando sobre a estrutura do plano de mobilidade ser dividida em diagnóstico, prognóstico e a lei municipal de mobilidade urbana. Seguindo a explicação da estrutura do plano, haviam dúvidas a respeito do referencial teórico das diretrizes, que foram separados por eixos seguindo a base legal para execução delas. Ou seja, não são referências e sim bases legais e normativas para execução das ações, um exemplo seriam as rotas acessíveis, pois no texto, primeiramente são apresentadas as diretrizes e modelos esquemáticos e em seguida os cartogramas, para mostrar onde poderiam ser executadas, contendo também prazos de execução conforme solicitado pela comissão. O sr. Ricardo perguntou se o plano de mobilidade seria a junção do diagnóstico e prognóstico com mais alguma complementação. A srta. Mayara explicou o fato de ele ser composto por diagnóstico, prognóstico e a lei municipal de mobilidade urbana, que irá trazer as diretrizes e princípios da lei nacional, casando-as com as ações do plano de mobilidade. O sr. Ricardo voltou a falar, pedindo se a lei terá ferramentas para aplicarem as ações, sendo importante conter prazos, pois sem eles é complicado cobrar dos gestores as execuções. A srta. Mayara informou que a tabela com os prazos para execução das ações foi adicionada ao plano conforme solicitado, tendo sido sugerido nela os prazos de curto, médio e longo prazo, porém isso ainda deve ser alinhado com a comissão. O sr. Marco Aurélio Bissani, comentou sobre a diferença entre prognóstico e proposta, solicitando a utilização de termos mais apropriados. A srta. Mayara citou o plano de ações e o sr. Marco esclareceu que isso iria estabelecer quais as ações, o tempo, quanto será gasto e quem iria se responsabilizar pela execução. Com relação as referências bibliográficas, ele falou que algumas obras podem falar sobre mesmo tema de formas diferentes, devendo se atentar ao fato do prognóstico não ser proposta. A srta. Mayara achou válido o argumento e entende que talvez a nomenclatura usada não seja mais adequada e por isso surgiram dúvidas se haveria mais um documento, destacando a possibilidade de alterar o título. O sr. Ricardo Felipe Massignani afirmou a importância de ter as propostas bem definidas, tanto em prazos, quanto em valores, pois isso facilita a execução, sendo que, em alguns casos há biografias que apontam essas médias. A srta. Mayara falou a dificuldade de ter indicadores de custos precisos por ser o primeiro plano do município. O sr. Gustavo completou que caso seja estipulado algum valor e o município tenha que justificá-lo, poderia haver complicações. A srta. Mayara informou da pesquisa realizada sobre o tema, onde no plano de mobilidade não é necessário indicar valores, mas caso o município tenha as informações

### ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***

referentes a estes indicadores, pode-se estar chegando a alguma conclusão. Além do mais pediu para irem definindo algumas informações a respeito da estrutura dos textos. O sr. Ricardo pediu para observar a nomenclatura das referências, para efeito de fiscalização de contrato e caso o sr. Marco tenha alguma indicação, poderia compartilhar. A srta. Maria falou que caso não seja possível falar o nome específico por questões de contrato, possa então deixar especificado o que consta no texto, como foi feito no prognóstico. A srta. Mayara indicou que há um parágrafo introdutório falando o que tem no prognóstico, seguidamente passou para a próxima pauta sobre os conteúdos mínimos da lei de mobilidade urbana, conforme o art. 24 da Lei 12587/2012. Além do mais, explicou os títulos, deixando claro que os mesmos não precisam ser compatíveis com os incisos da lei, e precisam estar presentes no plano como um todo e não em todas as etapas. Enfatizou ainda que os mecanismos e instrumentos de financiamentos para transporte público coletivo e infraestrutura e a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano, precisam ser melhor abordados, e isso ocorrerá na lei. O sr. Gustavo comentou o fato dela ainda não ter sido feita, mas também passará pela comissão antes de ser aprovada. A srta. Mayara falou a respeito da tabela de ações e prazos, e que em seguida teria a primeira revisão. As tabelas contemplam recomendações e ações que poderiam ser vinculadas a prazos, sendo elas alocadas ao final de cada tópico, porém mantidas no texto por causa das referências. A srta. Kelly ressaltou que em alguns casos as imagens não se vinculam aos mapas, como no caso de pontes e passarelas. A srta. Mayara respondeu que a parte já existente consta no diagnóstico, mas caso considerem necessário seria possível alterar o documento. A srta. Maria comentou que ao final o plano será apenas um, então é redundante em qual vai estar, perguntou também, se a intenção da srta. Mayara é questionar onde estará apresentado a proposta para isso, pois no prognóstico as passarelas são tratadas de forma genérica, diferente das vias por exemplo, em que o diagnóstico apresenta os gabaritos e no prognóstico as possíveis soluções de modificações. A srta. Mayara informou não haver soluções específicas para cada via, pois a intenção é não se engessar os projetos, por isso cada item das vias tem suas próprias diretrizes, criando possibilidade de adaptação para todas as vias da cidade. O sr. Ricardo questionou se as propostas haviam sido criadas por eixo e se não seria melhor casar estas informações, para que quando fosse executar o nível de prioridade um em uma via, ela tivesse a mesma prioridade nos demais eixos, atrelando-as ao plano diretor e de saneamento. A srta. Mayara destacou que a malha cicloviária e as rotas acessíveis coincidem em trecho e prazo, tendo concordado em encaminhar para eles uma forma simplificada destas informações, ressaltando que a comissão poderia auxiliar dizendo quais são as prioridades. O próximo item é a parte de projetar e executar a malha cicloviária com nível de prioridade três, onde foi sugerido mais 11km de trecho, entretanto, a proposta já possui 22km, devendo-se pensar se isto será executado, considerando que existem 72 propostas. Voltando a falar sobre a tabela, foi explicado como ela foi organizada e o sr. Marco questionou se as metas e ações estariam na mesma tabela. A srta. Mayara respondeu que na tabela estão somente as ações, e por fim questionou se teriam alguma opinião a respeito disso, pois a estrutura havia sido criada recentemente. O

### ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***

sr. Marco falou da possibilidade de deixar isto um pouco mais claro, usando como exemplo as ciclovias, onde as metas seriam algo quantitativo, como a execução de 8km em curto prazo e a ação seria a própria execução das ciclovias, podendo ser considerado um eixo estratégico. O sr. Wilton destacou ser interessante este nome para substituir o termo prognóstico. A srta. Mayara comentou considerar bom este nome e que irá ser encontrada alguma forma de inserir os pedidos nas tabelas. O sr. Ricardo comentou a importância desses quantitativos, até mesmo na hora de revisão do plano, podendo ter um controle maior do que foi feito. O sr. Marco complementou afirmando a possibilidade de fazer isto ao final de cada prazo estipulado. A respeito dos prazos, foi questionado pela srta. Mayara se a comissão gostaria de rever as tabelas para verificar se concordam com a proposta. O sr. Wilton questionou o porquê de ser o prazo máximo de 10 anos, e a srta. Mayara respondeu que a lei nacional estipulou a data de revisão a cada 10 anos, e os prazos, no entanto é possível começar uma ação de longo prazo no primeiro ano, pois alguns projetos são mais complicados, por isso é importante definir o que estará em qual etapa. O próximo assunto foi referente as escadarias, pois conforme dito pela srta. Mayara foi solicitado a indicação de pontos específicos para elas, por isso foi optado por indicar raios de abrangência. Logo em seguida, comentou sobre os cenários criados em algumas vias, começando pela R. Cel. Artur Pereira, demonstrando como ela está atualmente e como seria a proposta, sendo que a R. Felipe Schmidt e Francisco Lindner e a Av. XV de Novembro, também foram apresentadas. O sr. Wilton, questionou sobre as medidas das faixas de estacionamento, considerando 2,50 metros muito larga. A srta. Mayara informou que estas medidas são as legalmente recomendadas, mas na Av. XV de Novembro não teve como atingi-la na requalificação sem maiores alterações, tendo sido explicado que foi retirada uma das faixas de estacionamento para conseguir atender as medidas mínimas e inserir malha cicloviária, e citou a viabilidade dessas mudanças serem gradativas. O sr. Wilton citou algumas formas de reduzir os estacionamentos de forma gradativa, como por exemplo aumentar o preço do estacionamento rotativo, melhorar o transporte coletivo e implantar as alterações da via aos poucos. O sr. Ricardo citou a chance de realizar uma conferência com os associados do CDL para ressaltar a importância dessas requalificações, e deve-se pensar em uma cidade mais humanizada, pois de acordo com as imagens atuais da cidade, pode-se ver um local subdesenvolvido, cheio de veículos nas vias. A srta. Mayara complementou que no caso das imagens demonstradas, a verticalização também é um problema, pois está no alinhamento da rua, destacando que, por ser o primeiro plano deve-se trazer esta base de infraestrutura. Além do mais, foram inseridas mais algumas diretrizes no plano relacionada ao transporte público na área rural. O sr. Gustavo, comentou a hipótese de se trabalhar com linhas testes para suprir a área rural do município, porém entende que haverá duas problemáticas. A primeira seria balancear o atendimento com o custo, para solucionar foi pensado na linha Santa Clara Baixa que poderia ser justificada pela quantidade de moradores, bem como pela distância da BR-282 que é apenas de 2,50 quilômetros e os pontos turísticos na rota. O segundo itinerário da área rural seria para a linha Bonitinho, sendo que o itinerário já existente de Nova Petrópolis teria que percorrer mais 3,00 quilômetros para atender

### ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***

esta área, tendo sido isso uma indicação do sr. Ricardo. A srta. Mayara destacou que o distrito de Santa Helena não possui atendimento pelo transporte público coletivo e o sr. Ricardo comentou a possibilidade de asfaltar o trecho. O sr. Gustavo falou a sua preocupação, principalmente por causa do custo para atender o distrito de Santa Helena, e ficou em dúvida se adicionava ele as propostas do transporte público. A srta. Mayara ressaltou como o custo interfere para atrair usuários e uma das principais reclamações da população foi com relação a isso. O sr. Gustavo falou da chance de trabalhar com um micro para atender as áreas mais afastadas, entretanto, isso só será possível se debaterem o próximo tópico, que é o convênio interfederativo. Este tema foi proposto desde o início do plano, com o objetivo de resolver os problemas do transporte público, no entanto ao começar a estruturá-lo surgem duas questões. Primeiro que quando há uma estrutura física se cria um consórcio público, porém isso gera custos, caso não haja esta estrutura ela seria chamada de cooperação interfederativa, onde os municípios de Joaçaba, Luzerna e Herval d'Oeste teriam uma lei de cooperação, isso porque, quem tem a competência deste tema é o Estado (por ser um transporte intermunicipal) e cabe a ele delegar a fiscalização, sendo a cooperação uma forma que traz mais força para os municípios cobrarem esta atribuição. Juntamente com esta cooperação seria criada uma comissão de fiscalização. A segunda opção seria o CINCATARINA criar um edital para a concessão, com o objetivo de contratar o transporte público coletivo, entretanto, deveriam escolher apenas um município para fiscalizar os trabalhos. O sr. Ricardo considera necessário realizar uma reunião somente a respeito disso, contando com a presença da parte jurídica do município. O sr. Gustavo enfatizou a possibilidade de marcar uma reunião para apresentar melhor este assunto. O sr. Ricardo ressaltou que se deve encontrar formas de reduzir o uso do carro, pois enquanto se cria infraestrutura para ele, não haverá mudanças. O sr. Wilton falou a importância da integração dos modais neste caso. A srta. Mayara falou sobre o Bike&Ride e Parck&Ride, onde a comissão solicitou que se apresentasse locais para implantá-los, mas para isso seria preciso uma ajuda da comissão. O sr. Ricardo citou a UNOESC como possível projeto piloto, podendo trabalhar com eles para executar a ideia. O sr. Wilton levantou um ponto a respeito disso, onde se forem reduzidas as distâncias dos deslocamentos, pode-se retirar os estacionamentos, pois terá uma opção próxima. A srta. Mayara comentou a respeito da ponte, onde ela servirá para as pessoas que residem mais longe e não para quem está perto do local. O sr. Wilton falou para privatizar e aumentar a taxa dos estacionamentos, o sr. Gustavo respondeu que mesmo que aumente, as pessoas preferem pagar para ter uma vaga. A srta. Mayara pediu para o sr. Ricardo sobre os trechos de fruição, pois de acordo com a sua concepção um dos trechos seria mais um parque linear do que uma fruição. O sr. Ricardo comentou que realmente é um parque linear, porém não há nenhum projeto para a área ainda, mas foi adicionado a fruição por causa de suas conexões. A srta. Mayara falou sobre a possibilidade de adicionar o parque no plano, mas como uma recomendação, justamente por causa do tempo para executá-lo. O sr. Wilton falou da existência de mais um ponto de fruição de grande importância para a cidade, como o local entre os bairros Jardim Cidade Alta e Boa Vista. A srta. Mayara voltou a falar,

### ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***

agora sobre vias projetadas, tendo havido sugestões da comissão com relação a pontos onde deveriam passar, assim como na malha cicloviária. O sr. Ricardo falou da possibilidade de mudar um trecho da malha cicloviária para outra via, levando em conta o gabarito da atual. A srta. Mayara comentou que não havia sido feito esta conexão por causa da inclinação, mas não há nenhuma regra que determine isso, então poderia ser alterado. Por fim a comissão solicitou uma reunião para comentar a respeito da cooperação intermunicipal e a srta. Mayara os questionou sobre os parklets, pedindo se eles iriam executá-los ou como iriam incentivar os outros a isso. Assim se deu por encerrada a reunião.

**MARIA OLIVIA BELOTTO**

Técnica de Administração – Secretária de  
Infraestrutura  
PREFEITURA DE JOAÇABA

**KELLY CORREIA SYCHOSKI**

Arquiteta e Urbanista  
OFICINA URBANA

**MATHEUS FELIPE SURDI**

Técnico de Administração – Setor de Trânsito  
PREFEITURA DE JOAÇABA

**MARCO AURÉLIO BISSANI**

Arquiteto e Urbanista  
OFICINA URBANA

**WILTON WARNER ZUKOWSKI**

Diretor de Trânsito Transporte e Mobilidade Urbana  
PREFEITURA DE JOAÇABA

**RICARDO FELIPE MASSIGNANI**

Engenheiro Civil – Secretária de Desenvolvimento e  
Inovação  
PREFEITURA DE JOAÇABA

**GUSTAVO MARCONDES**

Supervisor de Atuação Governamental  
CINCATARINA

**MAYARA ZAGO**

Analista Técnica IV  
CINCATARINA

**Inovação e Modernização na Gestão Pública**