



PLAMUS

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

RELATÓRIO DE OFICINAS
SÃO JOSÉ



RESULTADOS DAS OFICINAS DO PLAMUS EM SÃO JOSÉ

11.04.2014

Nos dias 4 e 5 de abril passado, foram realizadas, na cidade de São José, as primeiras oficinas do PLAMUS, como já relatado em outras notícias deste site.

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

O Brasil, sem dúvida, tem uma tradição em planejamento público de origem cepalina¹ que remonta a algumas décadas, que foram estruturadas em alguns exemplos de planos, como o Plano de Metas de JK e os próprios PND's dos governos militares. Nos anos de 1980, com a mudança de práticas políticas, então voltadas ao pensamento de cunho liberal, propondo tornar o Estado mais enxuto, em contraposição ao Estado de bem-estar social vigente até então, as atividades de planejamento entraram em crise e passou-se então à predominância do mercado. Como em todas as mudanças socioeconômicas e culturais, ao início radical, retoma-se depois certo equilíbrio.

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

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

Entretanto, para que sejamos eficientes e eficazes e, mais, para perenizar um processo de planejamento, é necessário conhecer a situação inicial (a atual) da realidade em que se está vivendo, com todos os problemas que devem ser enfrentados. Dado que as visões de futuro não são as mesmas para todos os atores sociais envolvidos e interessados nestas transformações, torna-se necessário uma atividade inicial que pode ser denominada de busca de consensos mínimos. Trata-se, em certa medida, de um acordo ou pacto. É por isso que, ao início de qualquer processo de planejamento, é imprescindível a reunião de todos os *stakeholders*² interessados no projeto, para

¹ CEPAL: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe, organismo da ONU, constituído no imediato pós-Guerra, que se constituiu ao longo de sua história em uma escola de pensamento do desenvolvimento econômico da região.

² *Stakeholders*: são os **atores sociais** representados pelas organizações da sociedade civil organizada, que têm influência no processo de execução e nos resultados do projeto que se pretende implantar.

comunicar o início do processo e também conclamá-los a participar, sugerir, dar o seu ponto de vista em relação ao projeto que se quer implantar.

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

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

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

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

Tal abordagem se baseia em diversos aspectos de variados métodos já amplamente testados na prática de elaboração de processos de planejamento público e de projetos. A concepção utilizada nos eventos está contida nas metodologias do Planejamento Estratégico Situacional (PES)³ e do ZOPP⁴.

³ PES – Planejamento Estratégico Situacional, método para planejamento público concebido por Carlos Matus, economista e ex-Ministro de Economia chileno, desenhado especialmente para a alta administração de governos, a partir de identificação e explicação de macroproblemas e a concepção de um plano de ação com a participação de atores sociais.

⁴ZOPP –Ziel-Orientiert Projekt Planung (Planejamento e Avaliação de Projetos por Objetivos) foi criado pela Agência de Cooperação Técnica Alemã – GTZ, sendo fundamental nas fases de identificação, planejamento e gerenciamento de projetos financiados pelos órgãos de cooperação da Alemanha e de outros países, assim como por instituições internacionais como o Banco Mundial e a Comissão Europeia. É utilizado para o planejamento participativo de projetos nas mais diversas áreas.

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

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

- Levantamento das expectativas a respeito do evento.
- Identificação dos principais atores sociais interessados na questão de mobilidade urbana e os recursos que possuem para interferir no problema analisado.
- Identificação do problema a ser explicado.
- Construção da chamada árvore do problema, em que foram identificadas as causas da ocorrência do problema na situação atual e as consequências se nada for feito frente a essa situação deficitária.
- Propostas de possíveis soluções, através do diagrama da Árvore de Objetivos, com as ações e projetos propostos e os seus resultados para uma determinada temporalidade do plano.

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

Hélio B. Costa
Coordenador das Oficinas

PLAMUS – SÃO JOSÉ

OFICINA COM TÉCNICOS MUNICIPAIS

DATA: 04 DE ABRIL DE 2014

LOCAL: CATI – SÃO JOSÉ

HORÁRIO: 09h – 16h

A. Grupo 1

I. Apresentação das expectativas dos participantes:

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



II. STAKEHOLDERS

(Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana municipal, em São José)

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
1. Universidade: estudantes, professores, estágio/USJ/Unisul/IES/Anhanguera	Fazer parte da solução – cultura – novas ideias (inovação), tecnologia, conhecimento multiplicador
2. Empresas de transporte coletivo	Informações/qualificação dos serviços e gestão de rotas/viagens Aprendizado sobre questões da administração pública Conhecimento melhor da “realidade” de mobilidade das pessoas
3. Conselhos Comunitários	Tratar dos problemas “in loco” Ouvir/entender as soluções técnicas Busca de informações Multiplicação de debates e ideias de temas da mobilidade urbana
4. Associação de transportadores escolares	“Transporte” manda no município Pressão de mudanças na legislação local em seu favor
5. Associação de taxistas	Idem anterior
6. Conselho Pessoa com Deficiência	Pressão política para defesa dos direitos do segmento
7. Departamento “DETER”	Fazer a integração DETER/Prefeitura
8. Guarda Municipal	Cuidar do trânsito
9. Polícia Militar	Fiscalização/repressão policial
10. SINDUSCON	Pressão sobre o uso do solo urbano – visão imediatista de busca do lucro para as empresas associadas
11. Fundação Meio Ambiente	Estudos/informações/dados sobre meio ambiente
12. Assoc. Meio Ambiente SUSP	Pressão para melhor uso do solo
13. Setor de Transporte da PSJ	Normatização/fiscalização do transporte público municipal
14. Secretaria Municipal de Infraestrutura	Provimento de obras públicas
15. Secretaria Municipal de Finanças	Execução orçamentária da prefeitura
16. Secretaria Municipal Projetos Especiais	Inovação em projetos
17. Secretaria Municipal de Educação	Formação do munícipe
18. Secretaria Municipal de Planejamento	Elaboração do orçamento e visão de futuro do município
19. Câmara Municipal de Vereadores	Legislação/fiscalização

III. Explicação do Problema Selecionado (Construção da Árvore do Problema)

1. PROBLEMA:

EM SÃO JOSÉ FALTA UMA POLÍTICA DE TRANSPORTE/MOBILIDADE ADEQUADA



2. INDICADORES/MANIFESTAÇÕES DO PROBLEMA:

- Não há equilíbrio no desenvolvimento metropolitano
- Não se constata continuidade no planejamento público da mobilidade urbana
- O município está dividido geograficamente pelas BR's
- Mobilidade fundamentada no automóvel

3. CAUSAS DO PROBLEMA:

- Política histórica rodoviária
- Visão do transporte público como sendo "para os pobres"
- Falta de comprometimento com os interesses da população – gerando "conflito" de interesses
- Falta de bons elementos técnicos para planejamento consistente
- Calçadas ruins
- Falta de acessibilidade/o desenho e o projeto são inadequados
- Pouca manutenção com características de inadequação

- Rede cicloviária insuficiente
- Insegurança para pedestres e ciclistas
- Sinalização inadequada
- Mobiliário urbano inadequado ou inexistente
- Sistema viário não adequado à atual situação
- Estacionamento em calçadas sem fiscalização

4. CONSEQUÊNCIAS

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

IV. Concepção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da Árvore de Objetivos)

TEMPORALIDADE DO PLANO: 4 ANOS

1. MACRO-OBJETIVO PROPOSTO:

**DESENVOLVER UMA POLÍTICA INTEGRADA
DE MOBILIDADE E DESENVOLVIMENTO
URBANO ADEQUADO**



2. INDICADORES/MANIFESTAÇÃO DE RESULTADOS:

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

3. AÇÕES/PROJETOS

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

4. RESULTADOS ESPERADOS DA IMPLANTAÇÃO DO PLANO DE AÇÃO

- Adoção de uma política de desenvolvimento urbano municipal integrada setorialmente
- Implantação de sistema de transporte público adequado às necessidades dos jofenses
- Melhoria na integração e na fluidez da rede de transporte/requalificação da malha viária/melhoria da qualidade de vida
- Implantação de melhorias nas calçadas e ciclovias
- Redução da poluição
- Diminuição de acidentes urbanos
- Redução da demanda por serviços de saúde e incapacidade para o trabalho devido a acidentes
- Fortalecimento dos órgãos de planejamento
- Cumprimento da LDO/PPA e PDM – readequação da legislação
- Implementação de uma política urbana voltada às pessoas
- Readequação, capacitação e maior integração do corpo técnico municipal

OFICINA COM TÉCNICOS MUNICIPAIS

B. Grupo 2

I. Apresentação das Expectativas dos Participantes:

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

II. STAKEHOLDERS

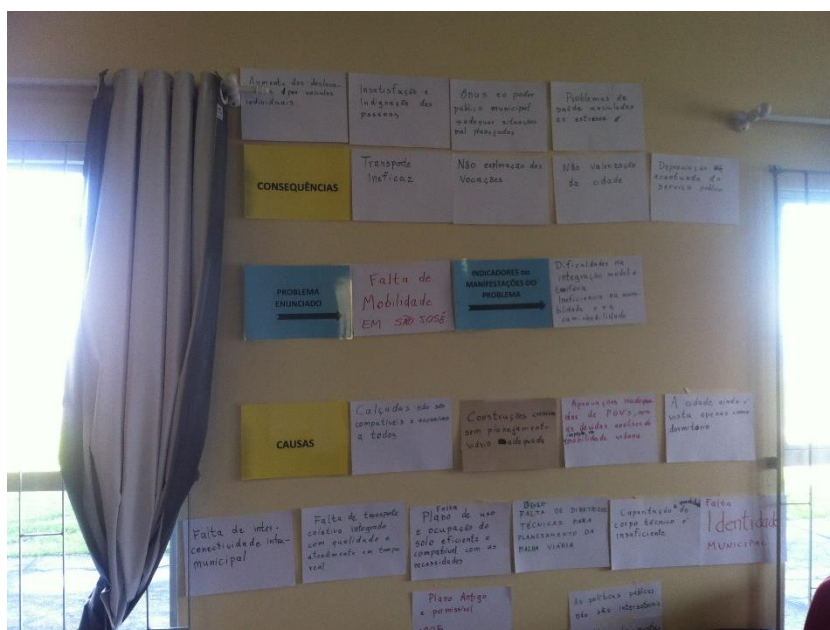
(Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana municipal, em São José)

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

II. Explicação do Problema Selecionado (Construção da Árvore do Problema)

1. PROBLEMA:

MOBILIDADE URBANA EM SÃO JOSÉ É PRECÁRIA



2. INDICADORES/MANIFESTAÇÕES DO PROBLEMA:

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

3. CAUSAS DO PROBLEMA:

- As calçadas não são compatíveis e nem acessíveis a todos
- As construções em São José crescem sem planejamento viário adequado
- As aprovações inadequadas de PGV’s, sem as devidas análises de impacto na mobilidade urbana
- A cidade ainda é vista como dormitório
- Há falta de conectividade intramunicipal (dos distritos entre si)
- Falta de transporte coletivo integrado com qualidade e atendimento, em tempo real
- Inexistência de plano de uso e ocupação do solo eficiente e compatível com as reais e atuais necessidades

- Ausência de diretrizes técnicas para planejamento da malha viária
- Capacitação técnica e quantidade de pessoas do corpo técnico municipal são insuficientes
- O município ainda carece de sua identidade – o que é na realidade?
- O Plano Diretor Municipal é antigo e permissível, pois não está revisado/adequado
- A gestão dos serviços públicos não é adequada aos requisitos atuais; as políticas públicas são departamentalizadas, não tendo caráter intersetorial

4. CONSEQUÊNCIAS

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

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

TEMPORALIDADE DO PLANO: 4 ANOS

1. MACRO-OBJETIVO PROPOSTO:

**TER UMA CIDADE PLANEJADA,
COM MOBILIDADE URBANA**

2. INDICADORES/MANIFESTAÇÃO DE RESULTADOS:

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

3. AÇÕES/PROJETOS

- Capacitar o corpo técnico municipal, incentivando o espírito de equipe; formar lideranças conscientes de seu papel de servidor público
- Implementar gestão intersetorializada, capaz de, efetivamente, resolver os problemas de mobilidade urbana
- Promover projetos de educação continuada – repensar a cultura do carro
- Humanizar o trânsito, através de um Plano de Comunicação Social
- Criar responsabilidade/segurança no sistema viário
- Readequar as normas e procedimentos de aprovação de projetos
- Implantar medidas mitigatórias em curto prazo
- Fiscalizar os empreendimentos/construções
- Replanejar as linhas com base em pesquisas de demanda
- Incorporar ao Transporte Coletivo as necessidades dos usuários, para melhor focar as melhorias na qualidade, comodidade, tempo e acessibilidade
- Implantar licitação “inteligente”, quer dizer, atendendo aos requisitos das reais necessidades licitadas

4. RESULTADOS ESPERADOS da implantação do Plano de Ação

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

PLAMUS – SÃO JOSÉ

OFICINA COM SOCIEDADE CIVIL

DATA: 05 DE ABRIL DE 2014

LOCAL: CATI – SÃO JOSÉ

HORÁRIO: 09h – 16h

A. Grupo 1

I. Apresentação das expectativas dos participantes:

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

II. STAKEHOLDERS

(Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana municipal, em São José)

Ator social	Seus Recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
1. Sindicato patronal de empresas	Poder econômico, de mobilização sociopolítica da classe
2. Sindicato de trabalhadores	Articulação, mobilização e pressão sociopolítica dos sindicalizados e sobre a sociedade e governo
3. Conselhos comunitários	Controle social dos segmentos representados/mobilização e articulação política
4. Gestores públicos/governo	Agenda das políticas públicas; poder de alocação orçamentária; tomada de decisão/políticas tributária
5. Instituições de ensino e pesquisa	Conhecimento científico e tecnológico;

	formação profissional/provocado de mudanças e inovação
6. Legislativo/vereadores	Legislação/fiscalização
7. Usuário do serviço público	Exigência de direitos/reclamação
8. Mídia	Mobilização social; formador de opinião pública, influência sociopolítica, econômica e social
9. Setor automotivo	Influenciar política econômica para uso do transporte individual motorizado
10. Construção Civil/SINDUSCON	Pressão para (re)direcionamento do uso e ocupação do solo urbano de acordo com seus interesses

III. Explicação do Problema Selecionado (Construção da Árvore do Problema)

1. PROBLEMA:

AUSÊNCIA DE OFERTA DE TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL E REGIONAL DE FORMA ATRATIVA E UNIVERSALIZADA

2. INDICADORES/MANIFESTAÇÕES DO PROBLEMA:

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

3. CAUSAS DO PROBLEMA:

- Congestionamento elevado
- Gestão pública é ineficaz
- Falta de um processo de planejamento integrado, municipal e metropolitano
- Infraestrutura viária está inadequada à situação atual
- Não há alternativas modais
- Má qualidade do serviço prestado pelas empresas de transporte coletivo
- Sistema hiperfocado no automóvel motorizado individual como alternativa modal

4. CONSEQUÊNCIAS

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

IV. Construção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da Árvore de Objetivos)

TEMPORALIDADE DO PLANO: 4 ANOS

1. MACRO-OBJETIVO PROPOSTO:

**OFERECER CONDIÇÃO DE MOBILIDADE
ADEQUADA E UNIVERSAL
(O transporte é um direito do cidadão!)**

2. INDICADORES/MANIFESTAÇÃO DE RESULTADOS:

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

3. AÇÕES/PROJETOS

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

4. RESULTADOS ESPERADOS da implantação do Plano de Ação

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

OFICINA COM TÉCNICOS MUNICIPAIS

B. Grupo 2

I. Apresentação das expectativas dos participantes:

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

II. STAKEHOLDERS

(Atores sociais identificados com interesse na questão de mobilidade urbana municipal, em São José)

Ator social	Seus recursos disponíveis em relação à mobilidade urbana
1. Associações de moradores e conselhos comunitários	Mobilização e pressão sociopolítica
2. Empresas de ônibus	Mobilização e pressão sociopolítica e da operação do sistema de transporte
3. AEMFLO - DCL	Mobilização socioeconômica e articulação de seus associados
4. Sindicatos	Mobilização social, reivindicação sindical, pressão, poder de paralização/greve
5. Órgãos rodoviários (DNIT, ANTT, DEINFRA)	Normatização e fiscalização setorial
6. Prefeitura Municipal de São José	Poder sobre a definição de políticas públicas, poder de articulação do orçamento municipal, fiscalização
7. Igrejas	Formação ética e religiosa, capacidade de influência sociopolítica e de mobilização social, pressão sobre setores econômicos e de governo
8. Universidades	Conhecimento científico e tecnológico, formação profissional, disseminação da inovação

9. ONG's da área social	Capacidade de mobilização social, reivindicação, pressão sociopolítica
10. Vereadores e suplentes	Legislação/ fiscalização
11. CELESC, CASAN e telefônicas	Poder sobre a infraestrutura de comunicação e de energia
12. Capitania dos Portos	Normatização e fiscalização sobre serviços públicos do segmento
13. Órgãos de Segurança Pública	Poder de polícia, fiscalização, pressão e repressão
14. Governo do Estado-SDR	Diretrizes estratégicas, normatização e fiscalização; poder de realocação de recursos orçamentários
15. Autopista Litoral Sul	Poder sobre a prestação do serviço concedido
16. Mídia	Poder sobre informação; influência sobre a opinião pública, pressão sociopolítica e econômica
17. Ministério Público	Poder de fiscalização, de pressão e repressão

III. Explicação do Problema Selecionado (Construção da Árvore do Problema)

1. PROBLEMA:

**FALTA DE PLANEJAMENTO URBANO EFETIVO
(PARA O REAL INTERESSE PÚBLICO) QUE
INTEGRE AS QUESTÕES DE DESENVOLVIMENTO
URBANO (TRANSPORTE, OCUPAÇÃO DO SOLO...)
EM SÃO JOSÉ**

2. CAUSAS DO PROBLEMA:

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

3. CONSEQUÊNCIAS

- Perda da qualidade de vida
- Perda econômica para a região

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

IV. Construção de um Plano de Ação para enfrentar o problema (Construção da Árvore de Objetivos)

TEMPORALIDADE DO PLANO: 4 ANOS

1. MACRO-OBJETIVO PROPOSTO:

**PROMOÇÃO E REALIZAÇÃO DO PACTO-ALIANÇA-COMPROMISSO
PARA A IMPLANTAÇÃO DE UM PROCESSO DE
PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA PARTICIPATIVO,
DINÂMICO E ESTRATÉGICO**

2. AÇÕES/PROJETOS

- Criação de Fórum Permanente de Desenvolvimento Urbano de São José, com a adesão de ONG's e associações diversas da sociedade civil
- Promover, por iniciativa popular, projeto de lei de instituição de processo de planejamento que tenha clareza, efetividade, coesão e sanções/prazos
- Pressão para aperfeiçoamento da estrutura técnica da prefeitura na área de planejamento

3. RESULTADOS ESPERADOS da implantação do Plano de Ação

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