UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE GESTÃO E ECONOMIA (DAGEE)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO E GOVERNANÇA PÚBLICA (PPGPGP)

CINTHIA OLIVEIRA DOS ANJOS
XIMENA NOVAIS DE MORAIS

RELATÓRIO TÉCNICO
III SEMINÁRIO DE BOAS PRÁTICAS EM PLANEJAMENTO E GOVERNANÇA PÚBLICA

CURITIBA
MAIO / 2018

UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE GESTÃO E ECONOMIA (DAGEE)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO E GOVERNANÇA PÚBLICA (PPGPGP)

CINTHIA OLIVEIRA DOS ANJOS
XIMENA NOVAIS DE MORAIS

MESA REDONDA: Mesa redonda: A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana, com Luiza Simonelli (Câmara Municipal de Curitiba), Willian Corrêa (COMEC) e Rafael Encinas (Mestrando PGP). Mediadora: Profª. Drª. Simone Aparecida Polli (UTFPR).

PALESTRANTE: Willianson Alves Corrêa

Relatório técnico referente ao Seminário de Boas Práticas em Planejamento e Governança Pública, apresentado ao Programa de Pós-Graduação – Mestrado em Planejamento e Governança Pública (PPGPGP) da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), como requisito para validação de créditos parciais à obtenção do Título de Mestre em Planejamento e Governança Pública.

Orientador (es): Marília de Souza / Maria Lucia Figueiredo Gomes de Meza

CURITIBA
MAIO /2018

SUMÁRIO

1. Metodologia, organização e estruturação do evento 4

2. *Curriculum Vitae* do palestrante 6

3. Introdução..... 6

4. Descrição do problema..... 7

5. Métodos/instrumentos implementados 8

6. Descrição dos resultados 9

7. Limites e propostas de melhoria.....9

8. Perguntas e respostas.....11

9. Anexos.....20

1. METODOLOGIA, ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DO EVENTO

O evento foi organizado coletivamente pela turma de 2017 do Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Governança Pública. Intitulado como III Seminário de Boas Práticas em Planejamento e Governança Pública, foi realizado nos dias 10 e 11 de maio de 2018, no miniauditório do campus Curitiba da UTFPR. O tema do evento foi definido como "Cidades e sustentabilidade". A partir daí, a programação foi estruturada em dois painéis: o primeiro dia da programação foi formado pelo painel Governança e Políticas Públicas e o segundo dia, pelo painel Cidades e Sustentabilidade. A programação completa do evento está disposta no Quadro I.

Quadro I: programação do evento

DIA 10/05/2018 (Quinta-feira)	
Painel Governança e Políticas Públicas	
08h às 8h30	Credenciamento / Registro de frequência
08h30h às 09h15	Abertura oficial do evento / Composição da mesa de autoridades UTFPR
09h15 às 10h15	Palestra inaugural: Cidade digital estratégica - Prof. Dr. Denis Alcides Rezende (PPGTU - PUCPR)
10h15 às 10h45	Coffee Break
10h45 às 11h45	O planejamento estratégico no corpo de bombeiros: A experiência do 7º Grupamento de Bombeiros - Ten-Cel. Ricardo Silva (7º GB)
	Intervalo almoço
13h00 às 13h30	Credenciamento / Registro de frequência
13h30 às 14h40	Pela eficiência e qualidade na aplicação dos recursos públicos – Roni Enara Teresinha Rodrigues (Observatório Social do Brasil)
14h40 às 15h10	Coffee Break
15h10 às 16h20	Mesa redonda: Corrupção Urbanística, com Profª Drª Daniele Pontes (PPU – UFPR) e Dr. Alberto Vellozo Machado (CAOP – Habitação e Urbanismo). Mediadora: Profª Drª. Simone Aparecida Polli
	Encerramento
DIA 11/05/2018 (Sexta-feira)	
Painel Cidades e Sustentabilidade	
08h30 às 9h	Credenciamento / Registro de frequência
09h00h às 10h10	Políticas urbanas em espaços metropolitanos: Leitura crítica a partir do caso da região metropolitana de Curitiba – Prof. Dr. Paulo Nascimento Neto (Prefeitura Municipal de Curitiba)
10h10 às 10h40	Coffee Break
10h40 às 11h50	Cidade inteligente como fenômeno sociotécnico – Profª Drª Beatriz Barreto Brasileiro Lanza (CELEPAR/PUC-PR)
	Intervalo almoço

13h00 às 13h30	Credenciamento / Registro de frequência
13h30 às 14h40	Acessibilidade e cidades – Engª Vivian Curial Baêta de Faria (CREA-PR).
14h40 às 15h10	Coffee Break
15h10 às 16h20	Mesa redonda: A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana, com Luiza Simonelli (Câmara Municipal de Curitiba) e Willian Corrêa (COMEC). Mediador: Profª. Drª. Simone Aparecida Polli
	Encerramento

A divulgação do evento foi realizada principalmente por meio virtual. O site oficial (endereço: https://pgputfpr.wixsite.com/3seminboaspraticas), contou com apresentação do evento, informações sobre a programação, local do evento, inscrições e palestrantes. Ao fim do evento foram disponibilizadas todas as apresentações no site. Também foi criada uma página no Facebook, sendo atualizada periodicamente, principalmente com informações sobre os palestrantes. Vinculado a essa página, foi criado um evento. Conforme informações estatísticas do Facebook, 6,9 mil usuários da rede social foram alcançados pelo evento, 546 visualizaram e 185 responderam, demonstrando interesse em participar. O evento contou com 278 participantes nos dois dias do evento.

Além das cinco comissões responsáveis pela organização do evento como um todo (Comissão Geral e de Finanças; Comissão Científica; Comissão de Comunicação e Divulgação; Comissão de Cerimonial e Recepção e Comissão de Infraestrutura e Logística), os discentes organizaram-se em duplas, ficando cada dupla responsável por um palestrante. O presente relatório abordará a atividade da dupla responsável pela Mesa Redonda promovida no dia 11 de maio de 2018, das 15h10 às 16h20, intitulada “A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana”. A mesa, foi composta por Luiza Simonelli - Câmara Municipal de Curitiba, Williansom Alves Corrêa (Willian Corrêa) - Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC e Rafael Encinas – Mestrando PPGPGP, e contou com a mediação da Profª. Drª. Simone Aparecida Polli – UTFPR.

2. *CURRICULUM VITAE* DO PALESTRANTE

Willianson Alves Corrêa

O palestrante é graduado em Administração, com MBA em Gestão Empresarial, Pós Graduação em Planejamento de Cidades, pós-graduando em Gestão Pública pelo IFPR - Instituto Federal do Paraná. Descreve a si mesmo como grande admirador e entusiasta do transporte coletivo de Curitiba e região metropolitana desde a infância. Foi responsável pelo setor de Implantação e Operação do Transporte Coletivo Metropolitano de Curitiba sob a gestão da COMEC - Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. Especialista em Planejamento de Cidades.

3. INTRODUÇÃO

A mesa redonda versou sobre a mobilidade urbana em Curitiba e região metropolitana. A mobilidade urbana "pode ser definida como um atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer e outras[1]."

Conforme expresso no Caderno de Referência PlanMob, publicação de 2015 do Ministério das Cidades que orienta os municípios e estados para a construção de Planos de Mobilidade Urbana, municipais e regionais, a questão da mobilidade urbana é questão crucial para a qualidade de vida dos cidadãos. O modelo de desenvolvimento urbano como o brasileiro, porém, vai na contramão dessa concepção. Enquanto os locais de trabalho e lazer são concentrados em zonas centrais, a dispersão da população em regiões periféricas e com pouca infraestrutura disponível segue uma tendência. Além disso, a preponderância de um modelo de transporte individualista gera uma

[1] MAGAGNIN, R. C.; SILVA, A. N. R. da. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. Transportes, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, dez. 2008.

série de externalidades negativas, tais como aumento nos percentuais de acidentes, poluição e tempos de deslocamento.

De acordo com o artigo 5º da lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, os princípios que fundamentam a política são: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

O palestrante, que atua na Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), fez um breve histórico do sistema de transporte coletivo na cidade de Curitiba, que inspirou muitos gestores públicos mundo afora.

4. DESCRIÇÃO DO PROBLEMA

Conforme dados do censo de 2010, mais de 80% da população do Brasil vive no meio urbano. A necessidade de discutir o transporte coletivo no Brasil e, principalmente, adequá-lo para a realidade local torna-se uma questão urgente.

Curitiba por muito tempo foi reconhecida como um expoente no tema transporte coletivo. Muitas foram as medidas adotadas nas últimas décadas para a melhoria do transporte coletivo na cidade de Curitiba, as quais tornaram a capital do Paraná uma referência quanto ao tema. A criação das estações-tubo, o lançamento do ônibus turismo, a inclusão do sistema de vale-transporte mediante cartão são algumas das iniciativas mais conhecidas. O sistema,

porém, para preservar sua qualidade e tornar-se mais atraente ao usuário precisa de atualizações e adequações às novas realidades.

Como principais problemas elencados pelo palestrante, apontados como pivôs das crises de mobilidade não só em Curitiba, mas também em outras capitais brasileiras, figuram o aumento substancial da frota de veículos particulares em circulação (aumento de 203% entre 2000 e 2015), a redução da frota de ônibus em circulação (diminuição de 30,8% no mesmo período), a redução do quantitativo de passageiros pagantes (queda de 17% entre 2011 e 2016) a manutenção dos custos de operação.

Como resultado, foi destacado que este panorama requer a utilização de mais veículos (e maior tempo de deslocamento, considerando o aumento do tráfego) para atender os mesmos trajetos, gerando o aumento do custo num contexto de menos usuários para financiar o sistema.

5. MÉTODOS/INSTRUMENTOS IMPLEMENTADOS

Dentre as medidas recentes adotadas para a qualificação do transporte público no município e região metropolitana uma das principais foi o lançamento do ônibus “Ligeirão”, propondo o encurtamento no número de paradas nas estações tubo e maior rapidez no deslocamento de uma maior quantidade de passageiros por viagem. Somado a isso, o serviço fica mais célere mediante o desalinhamento das estações-tubo, possibilitando a ultrapassagem desses ônibus em relação aos ônibus comuns com os quais dividem a canaleta de tráfego.

Outra medida importante foi a criação de corredores exclusivos para ônibus na região central. Essas faixas exclusivas contribuem para a distribuição das viagens na região central, normalmente comprometida por engarrafamentos, em especial nos horários de pico. Já em 2018 (mês de

março) ocorreu a implantação da linha Ligeirão Santa Cândida – Praça do Japão, com o objetivo de extensão futura até o terminal do Capão Raso.

6. DESCRIÇÃO DOS RESULTADOS

O palestrante destaca que as medidas implantadas auxiliaram no enfrentamento da problemática da redução da velocidade média dos biarticulados ao longo dos anos, em especial o desalinhamento das estações tubo, a implantação dos corredores exclusivos e a continuidade da expansão das linhas do tipo ligeirão.

Ao longo dos anos a qualificação do transporte público em Curitiba consolidou-se, foi bem aceita pela população consumidora do transporte público, particular e complementar, e tornou-se parte integrante do marketing da Cidade, trazendo prêmios pelas estratégias implementadas e gerando experiências reprodutoras em outros municípios do Brasil e demais países.

Atualmente, o sistema integrado de transporte público abrange 19 municípios da RMC, dentre os quais 14 com acesso à rede integrada de transporte.

7. LIMITES E PROPOSTAS DE MELHORIA

O palestrante salientou que, apesar de todos os aspectos positivos e avanços alcançados com a implantação da política, as políticas de incentivo ao transporte privado vão na contramão do transporte público, sendo Curitiba a capital que ocupa o primeiro lugar no ranking de carros por pessoa[2]. Enquanto isso, o custo do transporte coletivo encarece, tanto para as empresas prestadoras do serviço quanto para o usuário. O usuário, além de arcar com

[2] Vide notícia em https://exame.abril.com.br/brasil/curitiba-e-capital-com-mais-carros-por-pessoa-veja-ranking/

maiores custos, sofre com a queda de produtividade do setor e consequente perda da qualidade na prestação do serviço.

Ademais, observou-se nos últimos anos que a questão do transporte público em Curitiba e Região Metropolitana tornou-se palco para discussões de cunho político cujas consequências impactaram diretamente na qualidade do serviço, seja por meio das alterações nos valores da tarifa, na interrupção de parcerias e integrações ou na utilização político estratégica da cisão entre os órgãos de gestão financeira e administrativa (URBS e COMEC), perpassando a fiscalização e o controle do sistema.

Enquanto propostas de melhoria, foi sinalizado que há projeto em andamento com previsão de ampliação do serviço para a região Norte-Sul, um dos maiores gargalos. Também foi destacada a previsão de realização de obras qualificadoras do acesso da região Hauer/Boqueirão ao Centro, com a construção de dois novos viadutos que irão cruzar a Linha Verde e a transformação do viaduto já existente numa área exclusiva para embarque e desembarque de passageiros.

Outra proposta de melhoria refere-se às futuras obras de desalinhamento das estações tubo no eixo leste-oeste, no qual a ultrapassagem passará a ser realizada pelo ônibus que realizará a parada, permitindo que o veículo que seguirá em frente continue em linha reta, trazendo mais conforto e segurança aos passageiros. Também são evidentes as preocupações em evitar a implantação de ações que incidam no aumento da tarifa aos passageiros, sendo destacado como um entrave importante a incidência de custos mais elevados para manutenção de ônibus (461% acima da inflação) em comparação com carros e motocicletas (242% abaixo da inflação)[3].

[3] Conforme apresentado pelo palestrante, dados acumulados emitidos pela ANTU, contabilizando o período compreendido entre 1995 e 2017.

Ao final da explanação, o palestrante indicou estratégias viáveis para a resolução dos problemas apresentados, a saber: a retomada dos investimentos na infraestrutura urbana e priorização do espaço urbano destinados ao transporte coletivo; o financiamento de parte dos custos operacionais do transporte coletivo pelo transporte individual, de forma a reparar seus efeitos negativos para a sociedade; a apropriação clara e transparente dos custos operacionais do sistema e sua divulgação para toda a sociedade; a cobertura dos custos das gratuidades e benefícios tarifários no transporte público por toda a sociedade, por meio dos orçamentos públicos, e não apenas pelos passageiros pagantes; a preservação das redes de transporte público coletivo frente à concorrência do transporte ilegal e do transporte sob demanda por aplicativos, bem como o enfrentamento à insegurança pública que assusta e afasta os usuários.

8. PERGUNTAS E RESPOSTAS

Pergunta 1: Rafael Encinas (PGP/UTFPR) – “ [...] das várias medidas que foram adotadas ao longo desse período que vocês mostraram, que seja desde a década de 1950 no transporte coletivo ou até mesmo nas últimas gestões, elas me parecem sempre mudanças incrementais, mudanças que na minha visão a princípio seriam pequenas. Nós adotamos um modelo de transporte coletivo, focado principalmente nos ônibus e aí as mudanças que nós fazemos é criar uma linha de Ligeirão, criar, separar as unidades tubo, criar uma Via Calma dentro da linha do Expresso. Ou então até mesmo fazer essa redução de velocidade, criar faixa verde. São medidas que eu até considero boas [...]. Nós adotamos um modelo, e parece que esse modelo, que nem vocês mostraram, não se vem se mostrando suficiente, porque aumentou muito a frota, a demanda caiu e a gente vê as ruas cada vez mais saturadas de carros. Então, focando na questão do planejamento, minha grande dúvida é a seguinte: nosso planejamento ele é um planejamento de longo prazo, que tem um diagnóstico focado nesses problemas? Por exemplo, imagino que a gente

tenha uma previsão, uma tendência de crescimento da frota *pros* próximos anos isso é capaz de ser calculado? Isso existe, esse planejamento de quando, por exemplo, até que ponto a nossa frota vai crescer e até que ponto as nossas vias aguentam esse crescimento? [...] Então, existe esse diagnóstico de longo prazo? *Pra* gente ter medidas necessárias que não sejam só incrementais, mas uma mudança do próprio modelo, muitas vezes, né?"

Resposta: Wilian Corrêa – [...] O Rafael falou em planejamento. É, hoje, pela carência, pela necessidade, pelas circunstâncias do transporte coletivo, e gestão, falta planejamento. Eu tenho que falar isso *pra* vocês, falta e isso me incomoda muito. Porque dá *pra* fazer muita coisa, dá pra fazer. Quando a gente conhece um pouquinho, sempre com engenheiro, arquiteto e tal, começa a trocar ideia, você vislumbra e já vê o negócio funcionando, sabe? Eu sou muito otimista. Eu acredito que o transporte coletivo em Curitiba ainda vai voltar a ser o que era. Eu tenho isso dentro de mim. Espero poder participar disso. E, mas a gente sim, está muito carente nesse aspecto.

Luiza Simonelli – "Rafael [...] olha, nós temos a cada 10 anos, por lei, a atualização do Plano Diretor. Então em 2000 nós tivemos um Plano Diretor [...] Em 2014 nós tivemos outro. Nesse interim, 44% da frota aumentou em Curitiba, frota particular. Então, assim, esse planejamento de 2000-2014, não tinha essa possibilidade de ter planos de governo, incentivo do uso de veículo, da compra, da aquisição do veículo particular. Então assim, obviamente eu concordo com o Willian, o planejamento vale muito. Nós falhamos muito no planejamento. Mas há coisas assim que surgiu, no meio do caminho, como tantas coisas que estão surgindo hoje no cenário político, a gente não imaginava que tivesse, que estamos enfrentando [...]".

Pergunta 2: Ilton – "[...] Então, nossa pergunta é bem assim objetiva, com relação ao metrô. O que que vocês sabem, o porquê que não sai metrô em Curitiba. Se é viável, não é viável, pois ele circula em outras capitais, pelo visto

é muito bom. [...] Acho que na minha visão seria muito importante esse projeto de metrô."

Resposta: Willian Corrêa – "Então, sobre o metrô. A informação que a gente tem em relação ao custo do metrô, é que, por exemplo, aquela linha pretendida, do CIC até o Cabral, o custo dela, com o valor do custo dela, era possível você fazer todas as obras necessárias pra consertar todas as vias e ramais do transporte coletivo. Então o mesmo custo que você faria o metrô que beneficiaria esse eixo Norte – Sul, você com o custo dele, você faria as obras, trincheiras, viadutos e vias exclusivas pro transporte coletivo. Essa é uma informação que eu tenho. Além de que Curitiba tem a característica do solo, onde tem muitos rios, ela fica muito vulnerável, parece que o custo disso deixa ainda... (comentários inaudíveis de outra pessoa), é, exato, então tudo isso torna mais complexa ainda, além do período que isso vai acontecer, né?"

Luiza Simonelli – "[...] Eu discordo um pouquinho do Willian também, que nós temos que sair da novela de época, e aí eu quero responder ao Ilton. Metrô. Você sabe que das questões políticas partidárias também que acabam acontecendo, nós tínhamos um projeto de metrô. Tínhamos o valor aportado do governo federal. O governo do estado não aportou o que deveria aportar, nesse interim veio toda essa questão que nós estamos vivendo hoje, de um governo de impeachment, e tudo mais e o valor, e o dinheiro voltou *pro* governo federal. Teve também uma imposição do próprio Tribunal de Contas, que ficou, me parece que um ano, um ano e pouco, analisando o projeto. Têm todas as questões assim, de pano de fundo também, que a gente tem que analisar e tem que ser muito transparente *pra* população, senão fica aquela questão, Curitiba não precisa? Precisa. E aqui, com todo carinho, ao Willian, que nos conhecemos há muitos anos, precisamos sair da novela de época de 1970, gente. Não dá mais. Nós tínhamos 500, 600 mil pessoas que circulavam no início do bom transporte coletivo. Hoje nós temos 2,5 milhões que andam no transporte coletivo. É preciso melhorar? Claro que sim. Mas o transporte de massa é necessário, por mais que Curitiba seja conhecida internacionalmente

pelas suas estações tubo, pela qualidade do transporte coletivo, por ser a primeira cidade que investiu em canaletas, apesar disso nós temos que pensar em transporte de massa de verdade. Essa romantização do nosso transporte coletivo, de hoje que, veja, tanto que o próprio Willian nos disse, como as pessoas deixaram de utilizar o transporte coletivo. Ele não é de tão boa qualidade como foi, apesar de que, é o melhor transporte coletivo do Brasil ainda, né? Então assim, eu sou favorável sim. Na época tivemos um embate muito grande, político, *pra* que isso acontecesse, depois do impeachment da Presidenta Dilma, o dinheiro retornou, o Tribunal de Contas também colaborou de uma certa forma pra que isso não acontecesse. Enfim, nós precisamos disso."

Pergunta 3: Profa. Simone (PGP/UTFPR) – "Por que que em Curitiba não se implanta, qual é a dificuldade de se implantar o cartão magnético temporal no transporte coletivo [...]? A outra questão é que a Luiza não teve tempo de falar sobre a questão da mobilidade ativa, né? Do papel das bicicletas, das ciclovias, [...] porque inicialmente as ciclovias em Curitiba me parecia que eram muito *pro* lazer, aí depois você teve uma ampliação dessas rotas, né? E se tem um questionamento que a ciclovia também sirva *pro* trabalho, para essa mobilidade pro trabalho. Se você pudesse falar também um pouquinho mais, que não houve tempo durante a sua explanação. E do Willian eu queria entender um pouquinho mais, o que que é aquela cisão que você comentou entre a gestão financeira e a administrativa? O que que mudou assim, COMEC, URBS, o que que cada um gerencia, qual que é o papel de cada um, *pro* transporte coletivo de Curitiba e Região Metropolitana?"

Resposta: Wilian Corrêa – "[...] Eu vejo que isso não tem mais como postergar. Curitiba está estudando isso. Tem uma vereadora aqui em Curitiba que bate muito forte em cima disso, e pessoal, tenho uma coisa *pra* falar assim pra vocês, que nunca foi tão forte pra mim aquele ditado que não sabendo que era impossível, foi lá e fez. Nessa gestão que a gente está ali na COMEC, a gente

consegue ver tanta coisa, tanta coisa, porque a gente conhece, conhece toda a região metropolitana, e conhece como o sistema funciona, e às vezes, assim, eu já trabalhei no serviço público, a gente conhece a tramitação e a burocracia, o lado mau da burocracia que existe, mas quando quer faz, quando não quer dá desculpa. Eu acredito que agora esse é um dos próximos passos *pra* que isso aconteça. Até porque é um fator chamativo *pra* trazer mais usuários. Hoje permite a integração através dos terminais. Poxa, mas se eu pudesse descer nesse ponto e pegar o outro ônibus ali, sem precisar ir no terminal, eu ganho 10, 15 minutos, meia hora, não, então eu vou de carro, né? E isso é uma questão que não tem como fugir" [...]. Falando sobre gestão financeira, URBS e COMEC. Desde 1996, era vigente um contrato, um convênio aliás, em que a URBS fazia a gestão do transporte coletivo, não só de Curitiba, mas de toda região metropolitana. Esse convênio foi encerrado em 2015, e por não chegar num acordo, município e governo, sobre subsídio, houve a rescisão. A diferença é que hoje a COMEC [...] faz uma gestão muito participativa. As empresas operadoras hoje da região metropolitana, elas são muito técnicas, porque o problema é deles também. Eles têm que resolver o problema. Pode ter certeza disso. As empresas da região metropolitana, todos os problemas que a gente tem, nós buscamos a solução juntos, em conjunto. Não teria como funcionar se não fosse assim. Então aqui, o Alex, posso citar pra vocês, ele trabalha encarregado na gestão em Piraquara, e a gente sabe, surge um problema, nós vamos a campo, acordamos, vamos lá às 5 horas da madrugada, vamos andar de ônibus, vamos ver o que o usuário quer, o que está acontecendo, 10 cabeças juntas pensando e vamos resolver. E sempre buscando sem recursos, porque a gente não tem. Diferente da gestão da URBS, 4% da tarifa vai para um fundo que é para fazer a gestão de transporte, metropolitano não tem esse fundo. Não existe isso. A bilhetagem hoje que é feita totalmente pelas empresas metropolitanas, ou seja, não passa 1 centavo pelo governo do estado, em relação a isso. Nós não gerimos fundo, por isso que a caixa preta, primeiro que a COMEC não tem nem... ela nem mexe com dinheiro. Então nem mexe, nem chega a ela. Só que nós temos todos os

dados, todas as informações diárias da operação. Só que a gente vê que não pode, nós não temos como fugir de uma gestão única, não tem. *Pra* quem sabe um pouquinho do Estatuto da Metrópole [...], ela diz que serviços comuns em áreas, regiões metropolitanas, ou áreas conurbadas, como o transporte coletivo, saúde, o lixo, coleta de lixo, eles precisam ter um gerenciamento único, com a participação dos municípios. Então, essa gestão ela é interessante, ela precisa, ela é necessária, porque um município depende do outro. Por exemplo, hoje o transporte coletivo metropolitano integrado. Curitiba tem a licitação, a região metropolitana está por fazer, ela vai nesse contexto do Estatuto da Metrópole, mas ela não tem uma garantia hoje de um convênio que as linhas metropolitanas entram dentro do terminal de Curitiba, que elas continuem. Ela fica muito sensível, embora ela esteja estabilizada, mas ela precisa ser revista. Ela precisa ser analisada [...].”

Luiza Simonelli – “[...] O cartão transporte professora, acho que o Rafael já lhe disse, precisa e o Vereador Bruno Pessuti é um vereador que está militando bastante nessa área também, né? Mobilidade ativa. Hoje, por incrível que lhes pareça, voltando a dizer, o Maio Amarelo que é festejado no mundo inteiro, hoje é o Dia Internacional de Bike ao Trabalho. Então essa coisa, e essa visão: vamos fazer um passeio ciclístico? Não, bike é *pra* ir trabalhar. Pode até fazer o passeio ciclístico com seu filho, com sua avó, com sua mãe, mas é um transporte *pra* pessoa chegar onde ele precisa, né? Então essa caminhabilidade, que é um termo que eu falei *pra* professora agora, que é um termo novo, mas que tem obras que já trazem isso, a mobilidade ativa do transporte coletivo, da bicicleta, do pedestre, ela tem que estar inserida nesse contexto do nosso planejamento. Precisa, é fundamental [...] integração dos modais, sem dúvida nenhuma [...]”.

Pergunta 4: Pedro (UTFPR) - “Meu nome é Pedro, sou estudante aqui da UTFPR, e eu ando de bicicleta desde 2013 na verdade, então eu percebo assim que a mobilidade, as ciclovias que estão sendo feitas, as ciclofaixas, por

exemplo que estão sendo feitas, têm ajudado e a educação também dos motoristas, do pessoal do ônibus está melhorando, assim sabe? Porque quando comecei a andar de bicicleta, tinha... inclusive eu trabalhei já como *bikeboy* e tinha muito, teve muito acidente já com ciclistas, infelizmente tivemos muitas mortes de ciclistas. Então eu acho que assim, por exemplo, está tendo essa discussão de tirar as bicicletas da canaleta, mas também muitas pessoas andam na canaleta, porque acham mais seguro andar na rua, sabe? Então eu queria na verdade entender se tem alguma proibição de andar na canaleta, tipo quais são as questões que na verdade se colocam nisso, porque você tem um pessoal que quer andar na rua pela ciclofaixa, mas tem muitas pessoas que preferem andar na canaleta. Então se tem alguma política que pode ser feita *pra* isso?"

Resposta: Luiza Simonelli – "[...] Pedro, até feliz aqui, porque o Pedro, o pai dele esteve conosco na Secretaria de Trânsito e foi um baita Diretor da Escola Pública de Trânsito, aonde esse processo educativo, você sabe, assim que nós implantamos a Via Calma, a Área Calma e Ciclorrotas, né? Aquela bola azul, lembram da bola azul? Então, assim que nós implantamos nós conseguimos retirar 84% dos ciclistas das canaletas, reduziu barbaramente. Mas o processo educativo, assim como a manutenção da via, assim como a fiscalização, ele tem que ser contínuo. E isso não está acontecendo, então obviamente o ciclista volta pra canaleta e é lá que ele está morrendo. Então o processo educativo tem que ser contínuo mesmo."

Pergunta 5: Participante não identificado - "Então, eu gostaria de perguntar se em grandes empreendimentos como a Luiza comentou, são grandes polos geradores de concentração pública, como shoppings, estádios e outros empreendimentos, se existe pela Prefeitura de Curitiba, tanto pela Câmara de Vereadores, quanto do Willian, pela COMEC, medidas compensatórias e que auxiliem em aumentar o fluxo de pessoas de forma mais natural e também, que

permita que libere verbas por meio desses empreendimentos para obras que possam melhorar ali a região que vai sofrer o impacto de toda essa geração de fluxo."

Resposta: Luiza Simonelli - "[...] O que que acontece? É de lei né? Nós temos uma lei que rege já todo o empreendimento que é de 1982. Quando vai se instalar um grande shopping. Nós temos em Curitiba hoje em curso, me parece que meia dúzia de shoppings centers ainda *pra* se implantar em Curitiba. Grandes empreendimentos, de milhões, gente. O Jockey, a notícia que eu tenho por exemplo do Jockey é que tem passado de 200 milhões de investimento, a Igreja Universal aqui passou de 300 milhões de investimento, né? Então assim, como é que faz *pra* todo aquele povo que chega lá? São medidas mitigadoras e medidas compensatórias, que o poder público senta e diz ao empreendedor: olha, aqui você vai gerar um grande problema, de chegada e de tráfego. O que que tem que fazer? Aqui você faz uma trincheira, aqui você vai pôr um semáforo, aqui você vai mudar o sentido da via. Aqui você tem que ter tantas vagas de estacionamento, eu que contraponho um pouco com isso, porque se você exige quantas vagas de estacionamento, você desestimula o cidadão vir de transporte coletivo, vir a pé, ou vir de bicicleta, eu me contraponho, acho que o Willian também, nós somos em poucos nessa área assim que diz que o estacionamento ele não deve ser a grande vedete do empreendimento. Mas enfim, são medidas compensatórias, mitigadoras, que devem acontecer para os empreendimentos darem certo, senão não adianta. Instala agora o Shopping Boulevard na Linha Verde, mais num sentido mais popular, que vai atender a população da Região Sul, mas que você não consegue chegar, gente, não consegue estacionar. Olha a dor de cabeça do Palladium. Quem vem ali no Palladium, naquela região do Portão, né? É um horror aquilo ali. Então, se não se cumprem medidas, e aqui eu podia passar um dia inteiro pra vocês, contando nossa briga com empreendimento, porque

ele vai, ele inaugura sem o CVCO[4], o alvará e depois a fiscalização que está acompanhando o autua, não lhe dá o alvará, não lhe dá o Habite-se, que é o chamado Habite-se que a gente conhece e [...] alvará, e daí vira toda essa confusão que vocês estão vendo na cidade. Então há um descumprimento de normas sim e não há o cumprimento muitas vezes de medidas mitigadoras e compensatórias, não há. Acho que é isso".

[4] Certificado de Vistoria de Conclusão de Obras, emitido pela Secretaria Municipal do Urbanismo. Fonte: Curitiba, 2018.

9. ANEXOS

Anexo 1. Slides apresentados pelo palestrante:

Transporte coletivo de Curitiba
1980
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana

Transporte coletivo de Curitiba
1981
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana

Transporte coletivo de Curitiba
1988
SAÍDA
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana

Transporte coletivo de Curitiba
1991
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana

Transporte coletivo de Curitiba
1992
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana

Transporte coletivo de Curitiba
1994
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana

Transporte coletivo de Curitiba
1995
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana

Transporte coletivo de Curitiba
1996
RIT
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana

Transporte coletivo de Curitiba
1997
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana
Transporte coletivo de Curitiba
1999
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana
Transporte coletivo de Curitiba
2000
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana
Transporte coletivo de Curitiba
2008
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana
Transporte coletivo de Curitiba
2009
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana
Transporte coletivo de Curitiba
2010
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana
Transporte coletivo de Curitiba
2011
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana
Transporte coletivo de Curitiba
ATENÇÃO
2014
A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana

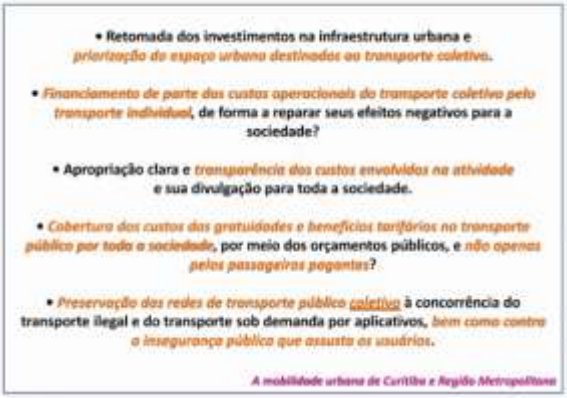
VEÍCULOS	2000	2015	Variação
Automóveis	508.995	980.383	92,6%
Motocicletas	36.037	123.489	242,7%
TOTAL	545.032	1.103.872	203%

FROTA DE ÔNIBUS	2000	2015	Variação
	1.756	1.343	-30,8%

POPULAÇÃO	2000	2015	Variação
	1.587.315	1.751.907	10,4%

PASSAGEIROS (mi)	2011	2016	Variação
	246,8	211	-17,0%

A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana



Anexo 2. Lista de participantes:

3º Seminário de Boas Práticas em Planejamento e Governança Pública da UTFPR 2018 Miniauditório da UTFPR - Câmpus Curitiba - Avenida Sete de Setembro 3165, Centro Total de participantes inscritos: 278		
Exportado da Plataforma Sympla em 24/05/2018 às 17h55		
Ordem de inscrição	**Nome**	**Sobrenome**
219	Admilson Iares K.	da Silva
145	Adriana	Kempe
64	Adriana	Ripka
220	Afonso Giovani Nogueira	de Camargo
128	Alan	Ramos Dopker
221	Albino Lziginski	Junior
175	Alda Regina P. S.	Andrade
155	Alessandro	Lunelli de Paula
222	Alessandro Silveira	Torres
33	Alexandra	Albareda
27	Alexandra	Arnold Rodrigues
92	Alexandre	Albertoni
124	Alexandre	Sandri
48	Alexandre	Souza
193	Alexandre M. A.	Uda
97	Alexandro	Macedo
180	Alexia Bittencourt	Avila
15	Aline M.	Biagi
157	Aline Maria	Biagi
160	Alison	Nico Dlugosz
102	Alysson	Ballico Rossi
141	AMANDA	CORREA
198	Amanda K.	da Silva
63	AMANDA MARIA	GAVIOLI

223	Ana Bonato	de Castro e Costa
55	Ana Carolina	Benelli
197	Ana Luiza C.	Trenlin
105	Ana Paula	Wu
22	Anderson	Catapan
224	Anderson Carlos Mendes	dos Santos
177	Anderson Lucas da Rocha	Pontes
66	André	Santos de Oliveira
225	André Luiz de Mello	Lisboa
37	André Mohr	Bonatto
226	André Ricardo Antunes	Ribeiro
100	Andressa	Wille
101	andrew	fanini
227	Andrielly Crisitna S.	Ribeiro
183	Angel Augusto Muñoz	Zambrano
228	Anna Beatriz	da Cruz
122	Anselmo	Hess
213	Antonio José de N	Oiphão
229	Antonio Martins	de Oliveira
196	Ariely Aparecida	Macarini
130	Arion	Bastos
68	Arthur	Barbosa
200	Augusto Celso	De Sordi
182	Barbara	Boutin
12	Beatriz do rocio	Schuchardt
230	Beatriz Meira	Albino
161	Benardo de Almeida	Villanueva
231	Benjamin	Schwertz
166	Bianca	Camargo Martins
232	Bruna dos Santos	Barros
233	Camila	.
201	Camila Mol de Souza	de Mello
90	Carlos Eduardo Fortes	Gonzalez
190	Carlos H. L.	Resende
168	Carlos Henrique P.	Rosa
209	Carmel	Mariano
192	Carolina Keiser	Fregieri
189	Carolina Magalhães	Cezar
127	Caroline	Manfron
234	Caroline da Silva	Couto
41	Cássia Morgana	Faxina
34	Cassiana	Pereira de Souza
112	Cassio	Cacciatori
214	Cavin Charle	dos Santos
44	Christian	Mendes
19	Christopher	Nascimento Santos
4	Cinthia	Nakazato
65	Cinthia	Oliveira dos anjos

16	Clarice	Alves de Oliveira
138	Claudinei	Chalito da Silva
107	Cleria	Figueredo
30	cleverton	pereira
121	Dalton	Muniz
162	Daniel	Machado
106	Daniel	Marques Moreira
235	Daniel L.	Fredrich
181	Daniele Eduarda	Gauk
69	Danielle	Portela
5	Debora	Tazinasso de Oliveira
76	Deise	de Souza Carvalho
73	Diego	Bicca
186	Diogo Souza	de Oliveira
110	driele	ortiz
36	EDINEY	REIS
35	Edson Flavio	de Souza
96	Eduardo	Lauand Neto
61	Eduardo	Vacovski
236	Eduardo Teixeira	Heyder
143	Eliane	Martins braga
237	Elton Luiz Madureira	Guimarães
79	EMANUEL	AQUINO
28	Emanuella	Barth
188	Erasmo Pereira	de Mattos
103	Erika	Kakinohana Pierini
81	Everton	Leon
6	Fabiana Marissa	Etzel Barddal
117	Fabiane C. Vicente	Taho
238	Fabrício A. Seixas	Queiroz
163	Felipe	Lovato Santana
39	Felipe	Perretto
239	Felipe M.	Mil Homens
126	Fernanda	Gonçalves da Silva
142	Fernanda	Lago
42	Fernanda	Zarugner da Silva
67	Fernando	Aquino Scaliante
47	Flavio	Rodrigues Balduíno de Souza
169	Gabriel	Jôas
78	Gabriel	Ratton
208	Gabriel	Rotton
132	Gabriel	Scurupa
240	Gabriel K.	Correa
120	GABRIELA	BORGES
87	Gabriela	Holtman Celli
11	Gécica	Rosa dos Santos
32	Geovana	Luiza Sass
137	gerson luiz	pontarolli

154	Giovana	Stedile Wozniak
241	Giovani S.	Azevedo
83	Greice Mayara	Monteiro
150	Greice Mayara	Monteiro
242	Guilherme	Akio
184	Guilherme	Chulis
111	Guilherme	Fagundes dos santos
171	Guilherme	Kyu
108	Guilherme Fabiano	Maass
203	Guilherme S. Fustinoni	de Souza
52	Guillermo J.	Díaz
158	Gustavo	Antoniolli
243	Gustavo	Jambersi
244	Gustavo	Mayer
133	Gustavo	Stange
210	Gustavo Strauch Wilin	Finger
140	Hamilton	Bonatto
217	Heloisa	Vittoria
245	Henrique T.	Kuster
115	Igor	Mansur Beleski
246	Inácio Andruski	Guimarães
29	Isabel	Grimm
204	Isabela C.	Dal Bó
211	Ivan Carlos V.do N	Roter
247	Jason Johnny	da Silva
248	Jean Avila	Rangel
249	Jeferson	Agostinho
20	Jeferson	Girardi
109	Jessica	Luiza Bonetti
114	João Adolfo	Moreira
250	João Paulo	de Oliveira
77	João Pedro	Ramos Parise
251	João Vitor A.	Mingorance
218	João Vitor R.	dos Reis
194	Josilys Simioni	Silva
26	Josué Alexandre	Sander
17	Jucilene	Wonsovicz Troiano
104	Juliana	Batistel
147	Juliana	Oro
54	Juliana	Palácios
195	Julio Cesar Diano	de Souza
51	Karla	Bondi Biavatti
252	Karyne B. de Souza	Cruz
253	Ken Igumi	Watanabe
82	KENIA	ESPINDOLA
212	Larissa Vidote	Silles
179	Laura	Broens
118	Leandro David	Figueiredo de Oliveira

164	Leonardo	Gomes da Costa
254	Leonardo de Azevedo	Gaspar
131	Leticia	Azevedo
174	Letícia A.	Leandro
148	LILIAN	DA SILVA DIAS
50	Luana	Kaminski
255	Lucas	Bello
45	Lucas	Carneiro
256	Lucas Eduardo	Hergessel
215	Lucas Eduardo J.	Pinto
257	Lucas Gonçalves	Carneiro
91	Lucas José	Magalhães Gonçalves
159	Lucas José	Magalhães Gonçalves
75	Luciano Emilio	da Silva Rizzi
152	Luciano Emilio	da Silva Rizzi
116	Luciano Kenji	Taho
60	Lucimara Alzira	Silva
207	Luis Germano	Horst
72	Luiz	Veiga
258	Luiz Gabriel Popovicz	Barato
43	Luiz Geraldo	Crespo Arruda
206	Luiza	Miqueletto
259	Maiara	Barbosa
84	Maira Kaline	Januário cabral
153	Marcel	Malaquias
95	Marcia Aparecida	Cotta
98	Marcia Cristina	da Silva Xavier
89	Marcia Regiane	Raupp
62	MARCIO DO NASCIMENTO	MARTINS
170	Marcos Gabriel	Brunstein Winik
59	Maria	Cicarelli de Lima
260	Maria Eduarda	Paulino
99	Maria Lucia	Figueiredo Meza
149	Maria Regina da Silva Oliveira	Canonico
85	Mariana	Da Silva Floeter
167	Mariana	Lorenzi
14	Mariel	Mayer Pilarski
70	Maristela	Dumas
49	MARISTELA	FREDERICO
58	Marta	Chaves Vasconcelos
176	Matheus	dos Santos
156	Matheus	Matesich
261	Matheus Lincoln B.	Santos
202	Mathues Beltrame	de Sá
113	Mayara Cristine	Campos Ribeiro
144	Meiri	Nakazato
119	MILTON	PROENÇA JUNIOR
21	Morgana	De Oliveira Gonçalves

262	Myriam N.	Salinas
263	Nicholas	Biedacha
216	Nicolly Silva	Correa
40	Nilton Bezerra	Guedes
264	Olívia Corrêa	Lunedo
265	Oscar R. P.	de Andrade
86	Otavio	Tavares Fernandes
173	Otávio C.	Furukouto
3	Patricia	Gava Ribeiro
10	Patricia	Gava Ribeiro
139	Patrícia	Richter
93	Paula	Caldas Brognoli
74	PAULO DE TARSO	SOUZA SANTOS
25	Paulo Victor	Bistafa
1	Pedro	Carneiro
187	Pedro Okan	Oliveira
46	Priscila	Martins kuhn
266	Priscila de Oliveira	Lemos
123	Rafael	Encinas
267	Rafael Felipe	Pszybylski
178	Rafaele S.	Schreiler
71	Ramon	Rodrigues
134	Ramon	Sade Zapata Rivas
24	Raquel	Cordeiro
23	Raquel	Guidolin de Paula
13	Renata Cristina	Carneiro
268	Renata E. dos Reis	Neves
269	Renato K. O.	Cardoso
129	Ricardo	Modesto
56	Ricardo	Torres
270	Rodrigo de Oliveira	Costa
271	Rodrigo Octávio da C.	Amaral
185	Rogério Allan	Duenhas
199	Rogério Ramos	de Sousa
272	Ronnie Petter Pereira	Zanatta
273	Rosana Aparecida Cruz	Bortoletto
80	RUDOLPH	FUHRMANN
274	Samarone D. C.	Dória
275	Saturnino Machado	Oliveira Neto
165	Sherlon Luis	Medeiros
276	Sidnei Pereira	Rosa
94	SILVIA ASSUNÇÃO DAVET	LOCATELLI
88	Silvio	Andrade Moreira Rezende
9	Silvio	Andrade Moreira Rezende
8	SONIA MARIA DE	FREITAS
7	Suzane Raquel	Guerra Santos
277	Thais C.	Rosot
53	THIAGO	ARAUJO

31	Thiago	de Sousa Costa
125	Thiago	Maciel Ribas
151	Thiago da Corte	Belniaki
146	Vagner Luiz	Kaufmann
18	Valdenir	Batista Veloso
57	Victor Hugo	Pereira
172	Victor Yudi	Portella Matsuo
278	Wesley	Castilho
2	XIMENA	NOVAIS DE MORAIS
191	Yan Carvalho	Vieira
135	Yara	Freitas Santos
136	Yara	Freitas Santos
38	Yohanna	Karkle
205	Yuri M.	Doin

Anexo 3. Fotos do evento

Figura 1. Turma PPGPGP 2017

Figura 2. Credenciamento

Figura 3. Composição da mesa de autoridades

Figura 4. Pronunciamento do Magnífico Reitor

Figura 5. Composição da mesa redonda "A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana

Figura 6. Palestrante Luiza Simonelli

Figura 7. Palestrante Willian Corrêa

Figura 8.Pergunta - Rafael Encinas

Figura 9. Mestrandas Ximena Morais e Cinthia dos Anjos (em primeiro plano)

Figura 10. Perguntas aos palestrantes

Figura 11. Perguntas aos palestrantes

Figura 12. Entrega dos Certificados

Figura 13. Entrega dos Certificados

Aprovação pelas Orientadoras

Cientes da realização do referido Seminário de Boas Práticas pelas alunas qualificados.

À Coordenação do Programa de Mestrado em Planejamento e Governança Pública (PGP) para o devido reconhecimento do crédito referente à esta atividade acadêmica/regulamentar objeto deste Relatório Técnico.

Curitiba-PR, 11 de junho de 2018

Marília de Souza

Maria Lucia Figueiredo G. de Meza

Prof.ª Maria Lucia Figueiredo Gomes de Meza
DAGEE
UTFPR - CT

Scanned with CamScanner