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

CÍNTHIA TIEMI IHA NAKAZATO

PATRICIA GAVA RIBEIRO

RELATÓRIO TÉCNICO

3º SEMINÁRIO DE BOAS PRÁTICAS EM PLANEJAMENTO E GOVERNANÇA PÚBLICA – CIDADES E SUSTENTABILIDADE

CURITIBA

MAIO/2018

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

CÍNTHIA TIEMI IHA NAKAZATO

PATRICIA GAVA RIBEIRO

3º SEMINÁRIO DE BOAS PRÁTICAS EM PLANEJAMENTO E GOVERNANÇA PÚBLICA – CIDADES E SUSTENTABILIDADE

PALESTRANTE: Luiza Simonelli

Relatório técnico referente ao Seminário de Boas Práticas em Instituições Públicas, apresentado ao Programa de Pós-Graduação – Mestrado em Planejamento e Governança Pública (PGP) 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.
Orientadores: Ivan Carlos Vicentin e Vanessa Ishikawa Rasoto

CURITIBA

MAIO/2018

Sumário

1 METODOLOGIA, ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DO EVENTO 4
1.1 INFORMAÇÕES GERAIS DO EVENTO 4
2 *CURRICULUM VITAE* DA PALESTRANTE 6
3 INTRODUÇÃO 7
4 DESCRIÇÃO DO PROBLEMA 8
5 MÉTODOS/INSTRUMENTOS IMPLEMENTADOS 9
6 DESCRIÇÃO DOS RESULTADOS 11
7 LIMITES E PROPOSTAS DE MELHORIA 12
8 PERGUNTAS E RESPOSTAS 13
ANEXO I – Fotos do evento 24
ANEXO II – Lista de participantes 26
ANEXO III – Slides da apresentação de Luiza Simonelli 34
ANEXO IV – Materiais do evento e de divulgação 41
REFERÊNCIAS 44

1 METODOLOGIA, ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DO EVENTO

O 3º Seminário de Boas Práticas em Planejamento e Governança Pública – Cidades e Sustentabilidade foi promovido pelos alunos da turma de 2017 do Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Governança Pública (PGP) da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), sob orientação do professor Antonio de Oliveira Gonçalves.

Foram definidas cinco comissões com responsabilidades específicas: geral e de finanças; científica; comunicação e divulgação; cerimonial e recepção; e infraestrutura e logística, sendo realizadas reuniões gerais e entre cada comissão durante o período de organização do evento. Decidiu-se, inclusive, pela divisão do seminário em dois painéis: “Governança e Políticas Públicas” no 1º dia e “Cidades e Sustentabilidade” no 2º.

Para a divulgação do evento, foram criados materiais a serem disponibilizados nos murais da UTFPR e demais instituições de pesquisa e ensino, site e página do Facebook, conforme anexo IV.

Ademais, foram convidados gestores públicos para proferir palestras sobre temas relevantes na área de planejamento, desenvolvimento, governança da “res-pública” e territorialidade, conforme a programação ilustrada no anexo IV.

Com base nisso, o público-alvo pretendido foram estudantes de graduação e pós-graduação, professores, pesquisadores, servidores públicos e profissionais ligados com os campos de planejamento urbano local e regional, governança e gestão pública, além da própria comunidade, com o intuito de criar espaços de discussão sobre temas de interesse acadêmico e também da sociedade.

1.1 INFORMAÇÕES GERAIS DO EVENTO

- Data: 10 e 11 de maio de 2018
- Horário: 8h00 às 11h45 e 13h00 às 16h20
- Carga horária total: 16 horas

- Número de participantes: 270
- Local: Miniauditório da UTFPR, Câmpus Curitiba – Avenida Sete de Setembro, 3165. Curitiba/PR

2 *CURRICULUM VITAE* DA PALESTRANTE

A palestrante convidada foi Luiza Simonelli. Ela é graduada em Direito pela Faculdade de Direito de Curitiba (2002) e em História pela Unicentro Paraná (1993). Pós-graduada em Sociologia Política em nível de aperfeiçoamento pela Universidade Federal do Paraná (UFPR) (2007) e em Trânsito: Mobilidade Urbana e Saúde Pública pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUCPR) (2003). Atualmente, é mestranda no Programa de Pós-Graduação em Tecnologia e Sociedade (PPGTE) da UTFPR (2017).

Luiza Simonelli já foi docente da Escola Municipal Hildegard Burjan, em Guarapuava (1989 a 1995), atuou como coordenadora de Educação para o Trânsito no DETRAN (2003) e foi presidente da Junta Administrativa de Recursos de Infrações do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (JARI/DER-PR), durante os anos de 2005 a 2010.

Ademais, foi coordenadora técnico-legislativa do Governo do Paraná (2006 a 2010) e em 2013, foi superintendente da Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba (SETRAN), secretária municipal de trânsito de Curitiba, conselheira do Conselho da Cidade de Curitiba (CONCITIBA) e membro da Comissão de Auditoria da URBS de Curitiba.

Em 2014, foi membro do Conselho Deliberativo Municipal de Urbanismo de Curitiba, presidente do Conselho Municipal de Trânsito de Curitiba (COMUTRAN) e coordenadora geral do Projeto Vida no Trânsito em Curitiba. Por fim, foi conselheira do Conselho Municipal de Transportes de Curitiba em 2015 e membro efetivo da Câmara Temática de esforço legal do DENATRAN (2016).

3 INTRODUÇÃO

Questões relacionadas ao deslocamento dos cidadãos são essenciais para elaborar o planejamento urbano das cidades, pois essa mobilidade permite que o cidadão sinta-se inserido nas metrópoles. Por meio do uso do transporte público, caminhada, bicicleta ou carros privados, ele consegue locomover-se nos espaços urbanos por questões de lazer, trabalho, educação, entre outros motivos.

Entretanto, na cultura brasileira é constante a ideia de enaltecer a posse de um veículo automotor, em detrimento dos demais meios de locomoção, e isso acaba delimitando os investimentos públicos na construção de ciclovias, melhoria das calçadas e vias exclusivas para ônibus (XAVIER *et al.*, 2009).

Diante disso, Luiza Simonelli expôs uma das problemáticas ocorrida no trânsito de Curitiba – o alto número de casos de acidentes envolvendo principalmente os pedestres. Na sequência, serão apresentadas as políticas públicas adotadas pelo município de Curitiba para aprimorar a segurança dos pedestres no período de 2012 a 2016 e também seus resultados.

4 DESCRIÇÃO DO PROBLEMA

Segundo Simonelli, tem-se a crença de que os indivíduos da cidade de Curitiba possuem uma renda per capita alta e conseguem adquirir automóveis com maior facilidade, sendo, por isso, necessário aprimorar somente as rodovias e faixas de acesso dos veículos automores. Entretanto, sabe-se que essa não é a realidade, pois é preciso investir em outros tipos de modais dentro do espaço urbano.

Vale destacar também que, devido a essa cultura imatura em priorizar políticas públicas voltadas aos automóveis particulares, a mobilidade urbana curitibana é falha, como demonstram os números de acidentes de trânsito. De acordo com o “Projeto Vida no Trânsito”, houve em 2012, 263 acidentados, sendo que dentre eles, 108 eram pedestres.

Neste contexto, a gestora pública Luiza Simonelli procurou descobrir uma nova forma de planejar a mobilidade urbana curitibana e trazer acessibilidade a todos os indivíduos e modais. Por isso, dois desafios foram propostos por Simonelli: reduzir os números de óbitos e de ocorrências em trânsito, sabendo-se que Curitiba possui a maior frota *per capita* dentre as capitais brasileiras; e investigar como alterar o pensamento da mobilidade urbana da cidade em utilizar outros modais (ciclismo, caminhada, transporte público, etc.), além dos veículos automotores.

5 MÉTODOS/INSTRUMENTOS IMPLEMENTADOS

Simonelli, então, para ter êxito nos resultados de melhoria da mobilidade urbana de Curitiba, propôs medidas que contribuíram na redução de mortes em 40,6%, no período de 2013 a 2016, podendo ser encaixadas em três esferas: engenharia; fiscalização; e processo educativo.

Na área de engenharia, foram implantadas as chamadas “vias calmas”, tendo como objetivo o compartilhamento harmonioso do trânsito entre ciclistas, motoristas, motociclistas e pedestres. A primeira Via Calma de Curitiba foi implantada em 21 de julho de 2014, na Avenida Sete de Setembro, tendo como velocidades limite fixadas para as pistas laterais da avenida em 30 km/h e nas canaletas do transporte público em 50 km/h. (PREFEITURA DE CURITIBA, 2014).

Essa “Área Calma”, implantada em 16 de novembro de 2015, de acordo com a Prefeitura de Curitiba, é formada “por cerca de 140 quarteirões, entre as ruas Inácio Lustosa, Padre Agostinho, Visconde de Nácar, André de Barros, Nilo Cairo, Mariano Torres e Luiz Leão, além de um pequeno trecho da Avenida João Gualberto”. É um perímetro em que circulam mais de 700 mil pedestres e aproximadamente 330 mil veículos diariamente. Nessa região delimitada, a velocidade limite é de 40 km/h, com o objetivo de reduzir o número de acidentes. (PREFEITURA DE CURITIBA, 2016a).

Além disso, foram implantados novos semáforos e aumento do tempo para a travessia dos pedestres com mobilidade reduzida, como idosos e pessoas com deficiência. Para ativar essa ferramenta, é preciso encostar o cartão da URBS no poste do semáforo que o sinal verde é aumentado em 30% do tempo normal.

Ressalta-se também que em 2014, houve a criação do Conselho Municipal de Curitiba para discutir e deliberar temas relacionados à mobilidade urbana da cidade, como a criação das faixas exclusivas para ônibus.

Na esfera de processo educativo, criou-se a lei municipal 14.412/2014, em que torna obrigatória a educação no trânsito, sendo, por isso, implantada a Escola Pública de Trânsito de Curitiba, localizada no Bosque do bairro

Fazendinha. Lá, há circuitos e simulações de situações que ocorrem no trânsito para todos os tipos de modais.

No âmbito fiscalização, além da capacitação dos agentes de trânsito e implantação de 220 equipamentos controladores de velocidade, definiu-se que mesmo guardas armados podem autuar, auxiliando assim, na fiscalização das vias urbanas.

6 DESCRIÇÃO DOS RESULTADOS

De acordo com Simonelli, a partir das medidas implantadas, reduziu-se de 263 acidentes de trânsito (2012) para 196 em 2016, destacando-se, nesse período, a redução de 108 casos relacionados aos pedestres para 62. O que indica que as políticas públicas adotadas pelo município de Curitiba foram efetivas.

Como reconhecimento às boas práticas adotadas na gestão em questão, o então Prefeito de Curitiba, Gustavo Fruet, recebeu, em 17 de novembro de 2015, o Prêmio *Prince Michael International Awards (PMIRSA),* considerado o mais importante prêmio em segurança viária do mundo. A láurea foi resultado do projeto do semáforo para pessoas com mobilidade reduzida, o qual possui um tempo de abertura maior do que o tempo normal de travessia. Além do prefeito, receberam também o prêmio, a secretária municipal de trânsito à época, Luiza Simonelli, o então gerente de Planejamento e Operação de Trânsito da Secretaria Municipal de Trânsito, Pedro Darci e o ex-diretor da Escola Municipal de Trânsito, Cassiano Novo. (PREFEITURA DE CURITIBA, 2015b).

A perspectiva era de que a iniciativa beneficiasse 13,2 mil pessoas com deficiência, 160 mil idosos e 6,2 mil aposentados por invalidez que possuíssem o cartão de isento habilitado da URBS (PREFEITURA DE CURITIBA, 2015a).

Após um ano de implantação da Área Calma, a Prefeitura de Curitiba registrou uma redução no número de atendimentos e de registros de acidentes, comprovando dessa forma a eficiência do projeto em proporcionar maior segurança a pedestres e ciclistas. Houve uma queda de 32,54% no total de atendimentos de acidentes no local e de 24,21% no total dos registros de acidentes (PREFEITURA DE CURITIBA, 2016a).

Além disso, na época, segundo Fruet, com as ações tomadas em sua gestão, foi possível uma elevação de 30% no fluxo do transporte coletivo em alguns pontos, queda de 70% no número de atropelamentos e diminuição em 40% dos acidentes fatais em Curitiba. (PREFEITURA DE CURITIBA, 2016b).

7 LIMITES E PROPOSTAS DE MELHORIA

De acordo com o Prefeito de Curitiba Gustavo Fruet, no período de 2013 a 2016, o cenário era extremamente desafiador, pois em suas próprias palavras: “vivemos o pior momento para se governar desde a redemocratização. A conjugação de crises (política e econômica) está inibindo investimentos, afetando a arrecadação e as transferências da União e do estado” (AB COMUNICAÇÃO).

Entretanto, pode-se verificar que, mesmo diante das problemáticas das cidades, com o devido planejamento urbano é possível alcançar resultados satisfatórios e trazer acessibilidade à boa parte da população. Tanto que Simonelli expôs uma das boas consequências trazidas das práticas adotadas no trânsito curitibano: a real redução do número de acidentados no trânsito.

Ademais, hoje, a Área Calma, além de permitir que o trânsito seja mais adequado ao convívio entre pedestres, ciclistas e automóveis, pode também ser considerada uma ferramenta norteadora para a mudança de pensamento dos cidadãos curitibanos, transformando o veículo automotor em modal coadjuvante aos demais meios de transporte nas cidades.

Restam assim, dois principais desafios na área de mobilidade que podem ser elencados. O primeiro é a evolução do pensamento do indivíduo em enxergar que o ciclismo, a caminhada ou o uso do transporte público trazem diversos benefícios ao trânsito, meio-ambiente e ao próprio cidadão. Já o segundo está ligado à necessidade do processo educativo contínuo, o que acaba esbarrando em entraves como a alternância de poder e a ausência de cumprimento de políticas públicas de longo prazo.

8 PERGUNTAS E RESPOSTAS

Conforme programação do seminário, a Luiza Simonelli participou da mesa-redonda intitulada "A mobilidade urbana de Curitiba e região metropolitana", juntamente com o Willian Corrêa, assessor da COMEC, o mestrando do PGP Rafael Encinas e a mediadora profª Simone Aparecida Polli.

A seguir são transcritas as perguntas e respostas direcionadas aos palestrantes.

Rafael Encinas: *Boa tarde! Parabéns pelas apresentações! É sempre bom a gente ver as iniciativas públicas em relação aos problemas da cidade. Eu queria focar um pouco na questão do planejamento, que é um dos pontos centrais do nosso seminário. Pela minha percepção, do que eu entendi das várias medidas que foram adotadas ao longo desse período que vocês mostraram, que seja desde a década de 50 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. Eu, por exemplo, em relação à faixa verde que foi comentada agora há pouco, eu acho uma medida positiva, eu acho que mostra pro carro que ele não é o único dono da rua, que dá um espaço maior pro pedestre, eu acho que dá segurança, já ouvi várias vezes. Mas eu vejo que são sempre mudanças muito incrementais. 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? Em que medida que a gente vai chegar num momento, a gente vai ter que reverter isso e começar agora a tirar os carros das ruas ou implantar um rodízio, porque isso, que nem outras cidades já fizeram? Que é uma medida que eu acho até extrema, você impede a pessoa de utilizar o seu carro, porque não suporta todo mundo. 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? A gente teve recentemente a possibilidade de implantar o metrô. Houve essa decisão de quase não sei se chegou a ser licitada, sei que o recurso federal chegou, esteve disponível, em torno de R$4 bilhões de reais, mas houve a decisão de não se implantar e se manter o modelo atual. Como que é essa decisão, o planejamento mais focado nas grandes mudanças de um modelo focado mais na bicicleta e realmente é fazer com que esse modelo de saturação de carros se reverta e a gente consiga ter um transporte de mobilidade maior dentro da cidade.

Participante 1: *Boa tarde a todos. Parabéns aí pelas palestras. [...] Então, nossa pergunta é bem assim objetiva, com relação ao metrô. O que que vocês sabem, o por que 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.*

Profª Simone: *Alguma questão a mais? Aqui pode ser... Então enquanto ele leva o microfone, eu já aproveito pra fazer as minhas também aqui. E também uma curiosidade... Por que que em Curitiba não se implanta, qual é a dificuldade de se implantar o cartão magnético temporal no transporte coletivo de Curitiba? Esta é uma pergunta que eu gostaria... 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, e a gente tem... aí poderia falar um pouquinho a mais sobre isso? 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? Obrigada pelo tempo... Por gentileza.

Participante 2: *Boa tarde. 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?*

Participante 3: *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.*

Profª Simone: *Obrigada. Mais alguma pergunta? É isso então? Então, Luiza e Willian, eu vou dar 5 minutos, não sei se é possível em 5 minutos responder a tantas questões, mas pelo nosso tempo... pode ser?*

Willian Corrêa: *Então... desculpe, só não peguei seu nome... perdão? Ilton? 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? Então falando um pouquinho ali também do cartão temporal que a professora citou, 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, a gestão COMEC, ela 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, uma lei federal de 2015, início de 2015, 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, alguém falou... perdão, o Rafael, né? 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: *Bem rapidamente Rafael... 5 minutos né professora? [...] Eu sou bastante objetiva [...] 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 [...] 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. 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. Responder ao Pedro. 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 Ciclorotas, 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. É... as medidas mitigadoras, alguém perguntou [...] 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 por 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, 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.

Profª Simone: *Queria agradecer então à Luiza e ao Willian. Dizer que assim, as portas da universidade estão abertas pra gente continuar discutindo essas temáticas, porque pra nós essa integração, a gente tem vários alunos, tanto da Arquitetura e Urbanismo, quanto aqui do programa de mestrado, que se interessam por essa temática da mobilidade e eu acho que a universidade também tem esse papel, né? De contribuir nas práticas, por meio dos estudos e das pesquisas. Que a gente possa cada vez mais estreitar esses laços, porque é a partir disso que a gente consegue construir políticas novas, né? Então... queria também parabenizar os organizadores desse evento, e também agradecer a possibilidade de estar nessa mesa, de estar, né? a turma de 2017 que me convidou nos dois dias pra estar aqui presente, dizer que é um prazer estar aqui com vocês e que eu acho que todo debate, todo seminário ele vai muito além dos poucos minutos que nós estamos aqui, porque isso que a gente debate aqui fica reverberando na nossa cabeça e vai pra trabalhos, vai... Há um aprimoramento também do professor, e de todos nós, coletivamente, com esses debates, né? Então aí está a importância desses seminários que nos fazem abrir a mente, à frente. Então eu queria convidar também agora o Professor Ricardo, né? Que é o Coordenador do Curso, do Mestrado de Planejamento Urba..., do Mestrado de Planejamento e Governança Pública, pra fazer o encerramento do evento... Tem ainda os certificados né? Isso?*

Cabe inserir também, na sequência, a transcrição do discurso de encerramento do coordenador do PGP, professor Ricardo Lobato Torres, sobre a visão geral do seminário.

Prof. Ricardo: *Bom, deixa eu primeiro dar boa tarde pra todos aqui presentes. Eu não pude acompanhar o dia de hoje. Muito obrigado pelos presentes aqui [...], à Profª Simone. Bom, as minhas palavras agora no encerramento vai mais*

pra a turma, né? Principalmente pra equipe organizadora, então só relembrando do que eu falei na abertura, esse seminário ele é integralmente organizado pelas turmas do nosso mestrado, né? Então a gente já está no terceiro formato, e embora eu esteja aqui há três anos na universidade já, tive de assumir essa responsabilidade na coordenação, eu tive a oportunidade de acompanhar os três últimos seminários e a boa notícia pra vocês é que cada vez tem sido melhor, tanto em termos da organização, quanto da relevância das temáticas que têm sido aqui discutidas. Não que os demais não tenham sido, todos têm sido, mas acho que tem sido cada vez mais em profundidade, em temas mais relacionados à realidade imediata, mais relacionados à questão do planejamento urbano e regional, que é uma missão nossa. A gente nunca pode esquecer que essa é a área de conhecimento que a gente está tratando. Então é muito legal ver também que a própria arquitetura está se aproximando um pouquinho mais de nós, então a gente tem, tanto no programa, quanto a participação do público aqui, alunos que vem da área de urbanismo, então a gente não também desmerecendo, né? Acaba sendo um programa interdisciplinar. Por várias questões, então a gente tem esse nome de Planejamento e Governança Pública que é justamente essa ideia de a gente tratar o planejamento na esfera do poder público e também de como que nós tanto o poder público, incluindo nós como servidores públicos também, como agentes desse poder público, mais a sociedade civil, consegue também contribuir também pra formulação, porque esse é um problema que interessa a todos. Por exemplo, essa mesa aqui ela é mais imediata, todos nós estamos preocupados com a questão da mobilidade. Se é metrô, se é bicicleta, se é automóvel, acho que tem um pouquinho de cada coisa, né? A apresentação ali, trazendo essa história da década de 70, realmente a gente gosta disso, pra quem é curitibano principalmente foi antológico você relembrar dessas coisas. Mas a questão do metrô, por exemplo, e até o que o Rafael colocou aqui, bom, que a gente tem pequenas "reforminhas", mas nosso problema é de natureza estrutural, então a gente precisa pensar em grandes mudanças pra tentar resolver esse problema da mobilidade. Bom, enfim, eu queria só aproveitar esse momento, já que me deram a fala, de parabenizar vocês, Turma de 2017,

a todos os organizadores, sob a supervisão do Prof. Antonio, mas a pedido dele também, ele falou assim: todo o crédito é dessa turma. Então vocês estão de parabéns, eu não pude participar hoje integralmente, ontem eu consegui participar o dia todo, e a qualidade dos convidados, dos debates aqui foram excelentes. Então acho que esse momento do seminário ele é importante porque a gente sai um pouquinho daquela coisa mais quadrada, que a gente faz, de sala de aula e a gente consegue também se aproximar um pouco com outras pessoas. Então aqui a gente consegue ter um momento de reflexão, que é importante, se a gente está pensando a realidade brasileira, a realidade mais imediata da nossa cidade, e isso a gente só consegue fazer em momentos como esse. Claro, na sala de aula a gente trata de questões teóricas, questões mais técnicas, mas nesse momento a gente conseguir se reunir todos. E aí pra mim é um momento importante, porque eu consigo ver também todos vocês, principalmente os alunos. Pra turma de 2017 eu infelizmente não consegui ofertar uma disciplina, pra de 2018 talvez também não, turma regular, mas tive a oportunidade de trabalhar com os colegas da turma de 2017, a turma do INCRA. Nesse momento eu consigo ver todos vocês e é bem importante a gente reunir esse grupo, porque na verdade há uma unidade aqui, apesar da gente ter duas linhas de pesquisa. Então, mais uma vez, só pra encerrar, parabéns pelo seminário, acho que foi um sucesso, dentro daquilo que a gente estava prevendo e agradeço também todos que vieram aqui trazer suas contribuições, suas experiências profissionais. Tenho certeza que foi de grande valia. Então como a Profª Simone já falou, as portas da universidade estão sempre abertas pra recebê-los. Obrigado.

ANEXO I – Fotos do evento

Figura 1 - Componentes da Mesa de Honra de Abertura

Figura 2 - Turma de 2017 do PGP-UTFPR

Figura 3 - Apresentação de Luiza Simonelli

Figura 4 - Componentes da mesa-redonda (Rafael Encinas, Simone Polli, Luiza Simonelli e Willian Corrêa, da esquerda para a direita)

Figura 5 - Entrega do certificado à Luiza Simonelli pela mestranda Patricia Gava Ribeiro

ANEXO II – Lista de participantes

ORDEM	NOME	E-MAIL
1	Admilson Iares K. da Silva	pm.admilson@gmail.com
2	Adriana Kempe	adrianakempe@hotmail.com
3	Adriana Ripka	a_ripka@hotmail.com
4	Afonso Giovani Nogueira de Camargo	giovanicm@outlook.com
5	Alan Ramos Dopker	ardopker@gmail.com
6	Albino Lziginski Junior	albino@celepar.pr.gov.br
7	Alda Regina P. S. Andrade	eu.cacau@gmail.com
8	Alessandro Lunelli de Paula	Luunelli@gmail.com
9	Alessandro Silveira Torres	alexsiltor@hotmail.com
10	Alexandra Albareda	alexandra.albareda@gmail.com
11	Alexandra Arnold Rodrigues	aarnold.rodrigues@gmail.com
12	Alexandre Albertoni	ruizalbertoni@gmail.com
13	Alexandre Sandri	alemasa69@gmail.com
14	Alexandre Souza	aaos90@yahoo.com.br
15	Alexandre M. A. Uda	alexandre.uda@gmail.com
16	Alexandro Macedo	alexandromcdo@yahoo.com.br
17	Alexia Bittencourt Avila	alexiabittencourtavila@gmail.com
18	Aline Maria Biagi	aliine.biagi@gmail.com
19	Alison Nico Dlugosz	alisondlugosz@hotmail.com.br
20	Alysson Ballico Rossi	alysson.rossi@outlook.com
21	Amanda Correa	amandacriscor@gmail.com
22	Amanda K. da Silva	amandakelly97@outlook.com.br
23	Amanda Maria Gavioli	amandagavioli3@gmail.com
24	Ana Bonato de Castro e Costa	anadecastroecosta@gmail.com
25	Ana Carolina Benelli	carolbenelli@hotmail.com
26	Ana Luiza C. Trenlin	ana.trelin@hotmail.com
27	Ana Paula Wu	anapaulawu2000@hotmail.com
28	Anderson Catapan	catapan@utfpr.edu.br
29	Anderson Carlos Mendes dos Santos	acm.mendes2010@gmail.com
30	Anderson Lucas da Rocha Pontes	ander_pontes@hotmail.com
31	André Santos de Oliveira	andremantra@hotmail.com
32	André Luiz de Mello Lisboa	andrelisboa@alunos.utfpr.edu.br
33	André Mohr Bonatto	bonatto@alunos.utfpr.edu.br

34	André Ricardo Antunes Ribeiro	aribeiro1075@gmail.com
35	Andressa Wille	andressaw2@gmail.com
36	Andrew Fanini	andrew.fg@hotmail.com
37	Andrielly Crisitna S.Ribeiro	andrielly.cristina@hotmail.com
38	Angel Augusto Muñoz Zambrano	angel_augusto10@hotmail.com
39	Anna Beatriz da Cruz	annacruz@alunos.utfpr.edu.br
40	Anselmo Hess	Anselmo@hess.adv.br
41	Antonio José de N Oiphão	antonio.oiphao@hotmail.com
42	Antonio Martins de Oliveira	antonio.2016@alunos.utfpr.edu.br
43	Ariely Aparecida Macarini	ariely_macarini@hotmail.com
44	Arion Bastos	arion.bastos@gmail.com
45	Arthur Barbosa	a.augusto.tonetti@gmail.com
46	Augusto Celso De Sordi	gutodesordi@hotmail.com
47	Barbara Boutin	barbara_boutin@hotmail.com
48	Beatriz do Rocio Schuchardt	beatriz_schuchardt@yahoo.com.br
49	Beatriz Meira Albino	biahmeira@gmail.com
50	Benardo de Almeida Villanueva	bernardoav@hotmail.com
51	Benjamin Schwertz	benjamin.schwertz@gmail.com
52	Bianca Camargo Martins	biancacamargomartins@hotmail.com
53	Bruna dos Santos Barros	barrosbruna123@gmail.com
54	Camila	milah-kitty@hotmail.com
55	Camila Mol de Souza de Mello	cam.mol@hotmail.com
56	Carlos Eduardo Fortes Gonzalez	cefortes@yahoo.com
57	Carlos H. L.Resende	carlosresende_@hotmail.com
58	Carlos Henrique P. Rosa	carlosr@alunos.utfpr.edu.br
59	Carmel Mariano	carmel.milla21@gmail.com
60	Carolina Keiser Fregieri	carolinakaiserf@gmail.com
61	Carolina Magalhães Cezar	carolinamcezar@gmail.com
62	Caroline Manfron	caroline_manfron@hotmail.com
63	Caroline da Silva Couto	carolinee_couto@hotmail.com
64	Cássia Morgana Faxina	cassia.faxina@gmail.com
65	Cassiana Pereira de Souza	capsouza12@gmail.com
66	Cassio Cacciatori	alles.gut@outlook.com
67	Cavin Charle dos Santos	cavincharle@gmail.com
68	Christian Mendes	ccsm@utfpr.edu.br
69	Christopher Nascimento Santos	christopher.ns@outlook.com

70	Cinthia Nakazato	cin.nakazato@gmail.com
71	Cinthia Oliveira dos Anjos	cinthiaanjos@alunos.utfpr.edu.br
72	Clarice Alves de Oliveira	clariceod@sanepar.com.br
73	Claudinei Chalito da Silva	claudineichalito@hotmail.com
74	Cleria Figueredo	Kakakode@gmail.com
75	Cleverton Pereira	clevertonlpereira@gmail.com
76	Dalton Muniz	daltonmuniz@hotmail.com
77	Daniel Machado	danielbockmachado@gmail.com
78	Daniel Marques Moreira	danielmoreira@alunos.utfpr.edu.br
79	Daniel L.Fredrich	danielfredrich@alunos.utfpr.edu.br
80	Daniele Eduarda Gauk	daniele.gauk@hotmail.com
81	Danielle Portela	dazevedoportela@gmail.com
82	Debora Tazinasso de Oliveira	deboratazinasso@outlook.com
83	Deise de Souza Carvalho	deisedsc@gmail.com
84	Diego Bicca	diegobicca07@gmail.com
85	Diogo Souza de Oliveira	diogooliveira@alunos.utlfpr.edu.br
86	Driele Ortiz	drieleortiz1256@gmail.com
87	Ediney Reis	Ediney@alunos.utfpr.edu.br
88	Edson Flavio de Souza	edson.flavio@gmail.com
89	Eduardo Lauand Neto	Elauand@sanepar.com.br
90	Eduardo Vacovski	edski85@yahoo.com.br
91	Eduardo Teixeira Heyder	eduardoheyder@gmail.com
92	Eliane Martins Braga	elianebraga77@gmail.com
93	Elton Luiz Madureira Guimarães	elton@utfpr.edu.br
94	Emanuel Aquino	emanuelgoncalvs@gmail.com
95	Emanuella Barth	Ribeirobarth@gmail.com
96	Erasmo Pereira de Mattos	erasmomattos@gmail.com
97	Erika Kakinohana Pierini	Kakinohana@hotmail.com
98	Everton Leon	everton_2011leon@hotmail.com
99	Fabiana Marissa Etzel Barddal	fbarddal@alunos.utfpr.edu.br
100	Fabiane C. Vicente Taho	fabianecvicente@gmail.com
101	Fabrício A. Seixas Queiroz	fabricio_asq@outlook.com
102	Felipe Lovato Santana	santana.2015@alunos.utfpr.edu.br
103	Felipe Perretto	fperretto@gmail.com
104	Felipe M. Mil Homens	felipehomens@hotmail.com
105	Fernanda Gonçalves da Silva	fernandagpuava@gmail.com

106	Fernanda Lago	fernandalago@alunos.utfpr.edu.br
107	Fernanda Zarugner da Silva	fernanda_sili@hotmail.com
108	Fernando Aquino Scaliante	fernando.scaliantenl@gmail.com
109	Flavio Rodrigues Balduíno de Souza	flaviosouza@alunos.utfpr.edu.br
110	Gabriel Jôas	gabrieljoas@gmail.com
111	Gabriel Ratton	gabrielratton77@gmail.com
112	Gabriel Scurupa	gabrielscurupa@gmail.com
113	Gabriel K. Correa	gabrielcorrea.gc25@gmail.com
114	Gabriela Borges	liraborges@hotmail.com
115	Gabriela Holtman Celli	gabrielaholtman@gmail.com
116	Gécica Rosa dos Santos	Gecica.rs@gmail.com
117	Geovana Luiza Sass	geovana.sass@yahoo.com.br
118	Gerson Luiz Pontarolli	gersonpontarolli@gmail.com
119	Giovana Stedile Wozniak	gwozniak@alunos.utfpr.edu.br
120	Giovani S. Azevedo	azevedo.gio@gmail.com
121	Greice Mayara Monteiro	greice.mayara@hotmail.com
122	Guilherme Akio	guiariatico@gmail.com
123	Guilherme Chulis	gchulis@gmail.com
124	Guilherme Fagundes dos santos	guilhermesantos@alunos.utfpr.edu.br
125	Guilherme Kyu	guilhermekyu@gmail.com
126	Guilherme Fabiano Maass	gfmaass@gmail.com
127	Guilherme S. Fustinoni de Souza	guilhermefustinoni@gmail.com
128	Guillermo J. Díaz	guillermojdiazv@gmail.com
129	Gustavo Antoniolli	gus.antoniolli96@gmail.com
130	Gustavo Jambersi	gusjambersi@gmail.com
131	Gustavo Mayer	pintogumpbio@gmail.com
132	Gustavo Stange	gustavo.stange@outlook.com
133	Gustavo Strauch Wilin Finger	finger.gustavo@gmail.com
134	Hamilton Bonatto	hbonatto@hotmail.com
135	Heloisa Vittoria	heloisa.vittoria@gmail.com
136	Henrique T. Kuster	ikekuster@icloud.com
137	Igor Mansur Beleski	igor.beleski@gmail.com
138	Inácio Andruski Guimarães	andruski@utfpr.edu.br
139	Isabel Grimm	isabelgrimm@gmail.com
140	Isabela C. Dal Bó	isacns_db@yahoo.com.br
141	Ivan Carlos V. do N Roter	ivancvdon@gmail.com

142	Jason Johnny da Silva	jasons@alunos.utfpr.edu.br
143	Jean Avila Rangel	rangeldev@gmail.com
144	Jeferson Agostinho	jagostinho@alunos.utfpr.edu.br
145	Jeferson Girardi	girardi.unb@gmail.com
146	Jessica Luiza Bonetti	je_bonetti@hotmail.com
147	João Adolfo Moreira	joao.a.moreira@gmail.com
148	João Paulo de Oliveira	joaofisica@gmail.com
149	João Pedro Ramos Parise	jparise@alunos.utfpr.edu.br
150	João Vitor A. Mingorance	jvalves_@hotmail.com
151	João Vitor R. dos Reis	sgtreis19@yahoo.com.br
152	Josilys Simioni Silva	jssimionisilva@hotmail.com
153	Josué Alexandre Sander	josuesander@gmail.com
154	Jucilene Wonsovicz Troiano	juci.troiano@gmail.com
155	Juliana Batistel	jubatistel@hotmail.com
156	Juliana Oro	julianaoro@gmail.com
157	Juliana Palácios	arq.jppalacios@gmail.com
158	Julio Cesar Diano de Souza	jcesardiano@gmail.com
159	Karla Bondi Biavatti	Karlabondi@sanepar.com.br
160	Karyne B. de Souza Cruz	kabsouza@gmail.com
161	Ken Igumi Watanabe	ken_wata@hotmail.com
162	Kenia Espindola	keniaespindola@outlook.com
163	Larissa Vidote Silles	larissasilles@gmail.com
164	Laura Broens	broenslaura@gmail.com
165	Leandro David Figueiredo de Oliveira	figueura@gmail.com
166	Leonardo Gomes da Costa	leonardocosta@yahoo.com.br
167	Leonardo de Azevedo Gaspar	leonardogaspar@alunos.utfpr.edu.br
168	Leticia Azevedo	leticial.25@outlook.com
169	Letícia A.Leandro	leticia_kells@hotmail.com
170	Lilian da Silva Dias	liliandias20@hotmail.com
171	Luana Kaminski	luana.kaminski@gmail.com
172	Lucas Bello	lucasbello@gmail.com
173	Lucas Carneiro	gcarneiro.lucas@gmail.com
174	Lucas Eduardo Hergessel	lucas.hergessel@gmail.com
175	Lucas Eduardo J. Pinto	lucas.jastalepinto@gmail.com
176	Lucas Gonçalves Carneiro	ocarneiro.lucas@gmail.com
177	Lucas José Magalhães Gonçalves	lucasjose.magalhaes@gmail.com

178	Luciano Emilio da Silva Rizzi	rizzi@alunos.utfpr.edu.br
179	Luciano Kenji Taho	luciano.taho@gmail.com
180	Lucimara Alzira Silva	lucimarajornal@hotmail.com
181	Luis Germano Horst	luishort@gmail.com
182	Luiz Veiga	Gutoveiga@mailinator.com
183	Luiz Gabriel Popovicz Barato	luizgabrielpb@hotmail.com
184	Luiz Geraldo Crespo Arruda	elegecontatos@gmail.com
185	Luiza Miqueletto	lu.miqueletto@hotmail.com
186	Maiara Barbosa	maio.br12@gmail.com
187	Maira Kaline Januário Cabral	klncbrl@Gmail.com
188	Marcel Malaquias	marcel_malaquias@hotmail.com
189	Marcia Aparecida Cotta	marcia.cotta@bol.com.br
190	Marcia Cristina da Silva Xavier	tina.marciasxavier@gmail.com
191	Marcia Regiane Raupp	marciaraupp.2015@alunos.utfpr.edu.br
192	Marcio do Nascimento Martins	marcionmartins@gmail.com
193	Marcos Gabriel Brunstein Winik	marcosgbrunstein@gmail.com
194	Maria Cicarelli de Lima	mariacicarellidelima@hotmail.com
195	Maria Eduarda Paulino	dudapaulino98@gmail.com
196	Maria Lucia Figueiredo Meza	malumeza2@gmail.com
197	Maria Regina da Silva Oliveira Canonico	canonico@utfpr.edu.br
198	Mariana Da Silva Floeter	marifloeter@hotmail.com
199	Mariana Lorenzi	mariana_lorenzi@hotmail.com
200	Mariel Mayer Pilarski	mariel.pilarski@gmail.com
201	Maristela Dumas	maristela.dumas@hotmail.com
202	Maristela Frederico	maristelaadv@yahoo.com.br
203	Marta Chaves Vasconcelos	martacvasconcelos@hotmail.com
204	Matheus dos Santos	santosdosmatheus@gmail.com
205	Matheus Matesich	Mdalallibera@gmail.com
206	Matheus Lincoln B. Santos	borgesm3@tcnj.edu
207	Mathues Beltrame de Sá	beltramedesa@gmail.com
208	Mayara Cristine Campos Ribeiro	mayaracribeiro@hotmail.com
209	Meiri Nakazato	meirinakazato@hotmail.com
210	Milton Proença Junior	MILTONPROENCA@HOTMAIL.COM
211	Morgana De Oliveira Gonçalves	mkarakawa@fas.curitba.pr.gov.br
212	Myriam N. Salinas	michinoguera@gmail.com

213	Nicholas Biedacha	n.ton98@gmail.com
214	Nicolly Silva Correa	nicollyuchihag@gmail.com
215	Nilton Bezerra Guedes	niltonguedes@outlook.com
216	Olívia Corrêa Lunedo	olivialunedo@yahoo.com
217	Oscar R. P. de Andrade	oscar.andrade@live.com
218	Otavio Tavares Fernandes	otavio_tf@hotmail.com
219	Otávio C. Furukouto	otavio-af@hotmail.com
220	Patricia Gava Ribeiro	patriciagavaribeiro@gmail.com
221	Patrícia Richter	Paty.richter@hotmail.com
222	Paula Caldas Brognoli	paulacbrognoli@hotmail.com
223	Paulo de Tarso Souza Santos	paulodetarsosouza@outlook.com
224	Paulo Victor Bistafa	pvbistafa@gmail.com
225	Pedro Carneiro	pedrobcarneiro@gmail.com
226	Pedro Okan Oliveira	pedrookan@gmail.com
227	Priscila Martins Kuhn	Priscila.mk91@gmail.com
228	Priscila de Oliveira Lemos	priscila_pol@hotmail.com
229	Rafael Encinas	raencinas@uol.com.br
230	Rafael Felipe Pszybylski	rafael.pszybylski@gmail.com
231	Rafaele S. Schreiler	rafaele.schreiler@outlook.com
232	Ramon Rodrigues	ramonrodrigues@alunos.utfpr.edu.br
233	Ramon Sade Zapata Rivas	ramonzapata.geo@gmail.com
234	Raquel Cordeiro	cordeiro.raquel@outlook.com.br
235	Raquel Guidolin de Paula	raquelguidolindepaula@hotmail.com
236	Renata Cristina Carneiro	re_crisca@hotmail.com
237	Renata E. dos Reis Neves	renataneves@alunos.utfpr.edu.br
238	Renato K. O. Cardoso	rekleber@hotmail.com
239	Ricardo Modesto	engmodesto@gmail.com
240	Ricardo Torres	rltorres@utfpr.edu.br
241	Rodrigo de Oliveira Costa	rodrigooliveirak420@gmail.com
242	Rodrigo Octávio da C. Amaral	rodrigoamaral@alunos.utfpr.edu.br
243	Rogério Allan Duenhas	rogerio.duenhas@utfpr.edu.br
244	Rogério Ramos de Sousa	rogeriosousa@alunos.utfpr.edu.br
245	Ronnie Petter Pereira Zanatta	ronniezanatta@globo.com
246	Rosana Aparecida Cruz Bortoletto	rosanabortoletto@alunos.utfpr.edu.br
247	Rudolph Fuhrmann	rudolphfuhrmann22@gmail.com
248	Samarone D. C. Dória	samaronedoria@gmail.com

249	Saturnino Machado Oliveira Neto	saturnino@utfpr.edu.br
250	Sherlon Luis Medeiros	sherlon@alunos.utfpr.edu.br
251	Sidnei Pereira Rosa	sidneirosa@gmail.com
252	Silvia Assunção Davet Locatelli	sil.davet@gmail.com
253	Silvio Andrade Moreira Rezende	silviorezende@alunos.utfpr.edu.br
254	Sonia Maria de Freitas	soniaengenharia@hotmail.com
255	Suzane Raquel Guerra Santos	suzi_rguerra@hotmail.com
256	Thais C. Rosot	thais.rosot@hotmail.com
257	Thiago Araujo	thiagoluizdearaujo@gmail.com
258	Thiago de Sousa Costa	costat@alunos.utfpr.edu.br
259	Thiago Maciel Ribas	Tibaribas@hotmail.com
260	Thiago da Corte Belniaki	belniaki@alunos.utfpr.edu.br
261	Vagner Luiz Kaufmann	vagner.kaufmann@gmail.com
262	Valdenir Batista Veloso	vbvufpr@hotmail.com
263	Victor Hugo Pereira	vpereira@alunos.utfpr.edu.br
264	Victor Yudi Portella Matsuo	victoryudi@gmail.com
265	Wesley Castilho	wes.castilho@gmail.com
266	Ximena Novais de Morais	ximena.morais@gmail.com
267	Yan Carvalho Vieira	carvalho.yan@outlook.com
268	Yara Freitas Santos	y60santos@gmail.com
269	Yohanna Karkle	ykarkle@gmail.com
270	Yuri M. Doin	yuridoin@gmail.com

ANEXO III – Slides da apresentação de Luiza Simonelli

3º Seminário de Boas Práticas em Planejamento e Governança Pública da UTFPR 2018

Luiza Simonelli

A mobilidade urbana e os desafios para implantar uma cidade para pessoas

3º Seminário de Boas Práticas em Planejamento e Governança Pública da UTFPR 2018

Desafios

1) Reduzir os números de óbitos e de ocorrências em trânsito **X** a maior frota *per capita* dentre as capitais do Brasil

Dados do IBGE informam que a população foi estimada em Curitiba em 2017 1.908.359 pessoas. O DETRAN/PR informa que a frota de veículos automotores de 2018 da Capital é de 1.401.710 veículos, destes 127.388 são motocicletas.

Distribuição Segundo Usuário - 2012 a 2016

Número Absoluto

USUÁRIO	2012	2013	2014	2015	2016
Pedestre	108	86	80	72	62
Ocupante de motocicleta	78	76	69	56	69
Ocupante de automóvel	58	46	60	34	44
Ocupante de bicicleta	13	14	11	19	16
Ocupante de caminhão	3	3	2	1	2
Ocupante de ônibus	1	1	0	2	2
Ignorado	2	0	1	1	1
TOTAL	**263**	**226**	**223**	**185**	**196**

Distribuição Percentual

USUÁRIO	2012	2013	2014	2015	2016
Pedestre	41,0	38,1	35,9	38,9	31,6
Ocupante de motocicleta	29,5	33,6	30,9	30,3	35,2
Ocupante de automóvel	21,8	20,4	26,9	18,4	22,4
Ocupante de bicicleta	5,0	6,2	4,9	10,3	8,2
Ocupante de caminhão	1,1	1,3	0,9	0,5	1,0
Ocupante de ônibus	0,4	0,4	0,0	1,1	1,0
Ignorado	1,1	0,0	0,4	0,5	0,5
TOTAL	**100,0**	**100**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Fonte: Comissão Projeto Vida no T

2) Como inaugurar uma nova forma de ver a cidade? O que é esse tal compartilhamento? Há outros modais?
Como sair da novela de época?

3º Seminário de Boas Práticas em Planejamento e Governança Pública da UTFPR 2018

- Medidas implantadas em Curitiba entre 2013 e 2016 que contribuíram para a redução de mortes em 40,6 %.

ENGENHARIA

- **Implantação de vias calmas**; o tal compartilhamento da via e redução de velocidades: Avenida Sete de Setembro e João Gualberto.

- Implantação da Área Calma; A região central de Curitiba concentra um grande volume de pedestres. Por ali circulam diariamente em torno de 700 mil pessoas, na maioria usuários das 200 linhas de ônibus que passam na área, com 21 locais de paradas (entre terminais, pontos e estações), e que se destinam a locais de grande concentração, como praças, hospitais, shoppings e o setor histórico.

Entre 2012 e 2014, foram registrados 1.173 acidentes na região central, que inclui a Área Calma, dos quais 106 resultaram em mortes – e, destes, a maioria foram atropelamentos (46) e colisões (41). Apenas na região da Área Calma, 24 pessoas morreram em acidentes de trânsito nesse período – 12 delas por atropelamento.

- implantação do semáforo para pessoas com mobilidade reduzida; (vídeo)

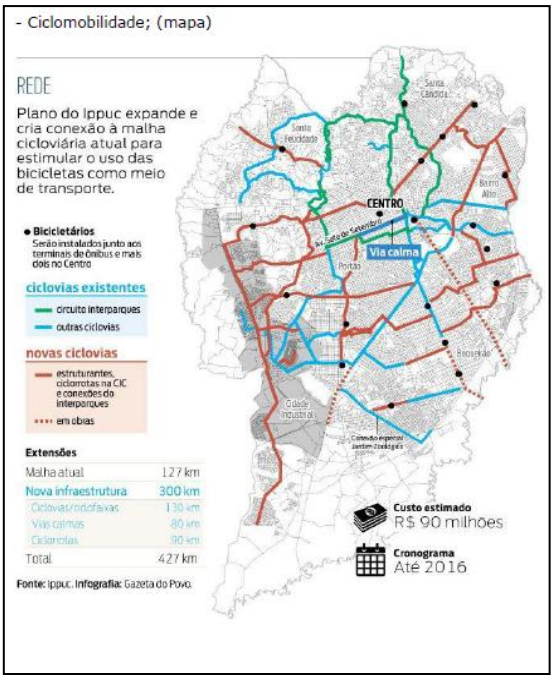
Os equipamentos utilizados por 160 mil idosos, 13,2 mil pessoas com deficiência e 6,2 mil aposentados por invalidez que possuem atualmente um cartão de isento habilitado da Urbs.

- implantação de máscara e tempo para pedestres em mais de 300 locais;

- Implantação de 60 semáforos novos;

- sinalização de mais de 220 mil m2;

- Ciclomobilidade; (mapa)



- **L ei 14.413, de 28 de março de 2014**, que institui o Conselho Municipal de Trânsito (CREA, UTFPR, PUC, CICLOIGUAÇU, PM, PFR, CFC's, outros)

<u>O CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO</u> É DE CARÁTER CONSULTIVO E OPINOU FAVORAVEMENTE EM DIVERSOS TEMAS, COMO A CRIAÇÃO DAS FAIXAS EXCLUSIVAS PARA OS ÔNIBUS.

EDUCAÇÃO

- **Lei Municipal 14.412,** de 28 de março de 2014 que institui a obrigatoriedade da Educação para o Trânsito;

- **Implantação da Escola Pública de Trânsito** de Curitiba no Bosque da Fazendinha; (para todos os modais)

- Efetivação da Operação Escola – Decreto Municipal;
- Projeto Trânsito com Educação;
- Efetivação da Operação grandes Eventos;

Fiscalização

- Capacitação dos 350 agentes de trânsito para atuação como agentes de segurança da via e não meros agentes autuadores;
- 220 equipamentos controladores de velocidade;

ANEXO IV – Materiais do evento e de divulgação

Figura 6 - Cartaz de divulgação do evento

Figura 7 - Folder de programação (frente)

10 de maio Quinta-feira

Painel Governança e Políticas Públicas

- 08:00 **Credenciamento / Registro de frequência**
- 08:30 **Abertura oficial do evento / Composição da mesa de autoridades UTFPR**
- 09:15 **Palestra inaugural: Cidade digital estratégica**
  Prof. Dr. Denis Alcides Rezende (PPGTU - PUCPR)
- 10:15 **Coffee Break**
- 10:45 **O planejamento estratégico no corpo de bombeiros: A experiência do 7º Grupamento de Bombeiros**
  Ten-Cel. Ricardo Silva (7º GB)
- 11:45 **INTERVALO ALMOÇO**
- 13:00 **Credenciamento / Registro de frequência**
- 13:30 **Pela eficiência e qualidade na aplicação dos recursos públicos**
  Roni Enara Teresinha Rodrigues (Observatório Social do Brasil)
- 14:40 **Coffee Break**
- 15:10 **Mesa redonda: Corrupção Urbanística**
  Profª Drª Daniele Pontes (PPU - UFPR) e Dr. Alberto Velloso Machado (CAOP – Habitação e Urbanismo)
  Mediadora: Profª Drª. Simone Aparecida Polli
- 16:20 **ENCERRAMENTO**

11 de maio Sexta-feira

Painel Cidades e Sustentabilidade

- 08:30 **Credenciamento / Registro de frequência**
- 09:00 **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)
- 10:10 **Coffee Break**
- 10:40 **Cidade inteligente como fenômeno sociotécnico**
  Profª Drª Beatriz Barreto Brasileiro Lanza (CELEPAR)
- 11:50 **INTERVALO ALMOÇO**
- 13:00 **Credenciamento / Registro de frequência**
- 13:30 **Acessibilidade e cidades**
  Engª Vivian Curial Baêta de Faria (CREA-PR)
- 14:40 **Coffee Break**
- 15:10 **Mesa redonda: A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana**
  Luiza Simonelli (Câmara Municipal de Curitiba) e Willian Corrêa (COMEC)
  Mediador: Prof. Dr. Antonio Gonçalves de Oliveira
- 16:20 **ENCERRAMENTO**

Programação sujeita a alterações sem aviso prévio.
Consulte pelo link: http://bit.ly/3seminboaspraticas

Figura 8 - Folder de programação (verso)

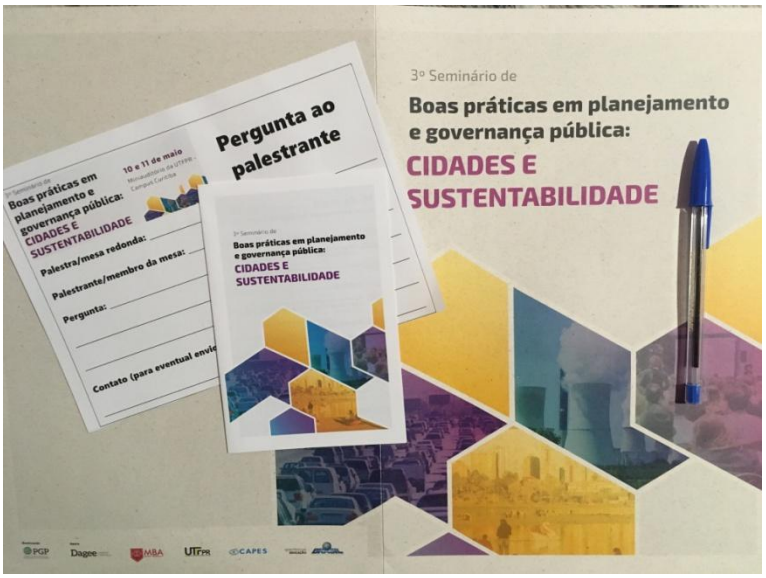


Figura 9 - Material fornecido aos participantes (pasta em L, folha para pergunta, folder de programação e caneta)

Certificado

Certificamos que **LUIZA SIMONELLI** integrou a mesa redonda **"A mobilidade urbana de Curitiba e Região Metropolitana"**, realizada no 3° Seminário de Boas Práticas em Planejamento e Governança Pública - Cidades e Sustentabilidade, promovido pelo programa de Mestrado em Planejamento e Governança Pública da Universidade Tecnológica Federal do Paraná, em 11 de maio de 2018.

Prof. Dr. Antonio Gonçalves de Oliveira
Comissão Organizadora

Prof. Dr. Ricardo Lobato Torres
Coordenador do PGP/UTFPR

Figura 10 – Modelo de certificado entregue aos palestrantes

REFERÊNCIAS

AB COMUNICAÇÃO. Gustavo Fruet – Realidade, desafios e prioridades. Disponível em: < https://abcom.com.br/opiniao/gustavo-fruet-realidade-desafios-e-prioridades>. Acesso em: 21 maio 2018.

Prefeitura de Curitiba. Área Calma completa um ano com redução de acidentes e multas. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/area-calma-completa-um-ano-com-reducao-de-acidentes-e-multas/40574>. Publicado em: 16 novembro 2016a. Acesso em: 21 maio 2018.

_____. Conheça melhor a região da Área Calma. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/conheca-melhor-a-regiao-da-area-calma/37604>. Acesso em: 20 maio 2018.

_____. Curitiba implanta semáforos especiais para pessoas com mobilidade reduzida. Publicado em: 14 abril 2015a. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/curitiba-implanta-semaforos-especiais-para-pessoas-com-mobilidade-reduzida/36127>. Acesso em: 21 maio 2018.

_____. Implantação da Via Calma é oficializada com portaria que estabelece normas. Publicado em: 21 julho 2014. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/implantacao-da-via-calma-e-oficializada-com-portaria-que-estabelece-normas/33592>.

_____. No Maio Amarelo, EPTran reafirma ações para reduzir mortes no trânsito. Publicado em 22 maio 2016b. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/no-maio-amarelo-eptran-reafirma-acoes-para-reduzir-mortes-no-transito/39773>.

_____. Projeto de semáforos inteligentes de Curitiba ganha prêmio internacional. Publicado em: 17 novembro 2015b. Disponível em:

<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/projeto-de-semaforos-inteligentes-de-curitiba-ganha-premio-internacional/38227>.

XAVIER, G. *et al.* Programa de parcerias pela bicicleta (bpp): contribuindo para a inclusão da bicicleta como componente do transporte (público) nas cidades brasileiras. **XV Congresso Latino Americano de Transportes Públicos, CLATPU**, 2009. p. 1–11.

Aprovação pelo (s) Orientador (es)

Cientes da realização do referido Seminário de Boas Práticas pelas alunas qualificadas:

- Cínthia Tiemi Iha Nakazato

- Patrícia Gava Ribeiro

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

Curitiba-PR, 29 de maio de 2018.

Prof. Dr. Ivan Carlos Vicentin

Prof. Dr. Ivan Carlos Vicentin
Coordenador Adjunto do Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Governança Pública
Campus Curitiba - UTFPR

Profª Drª Vanessa Ishikawa Rasoto