MÓDULO 4
POLÍTICAS PÚBLICAS

- Agendas locais
- Planejamento estratégico de cidades – urbanismo tático
- A escolha do modal de transporte
- Síntese da questão entre transporte público e dinâmica urbana
- Receita de sucesso

SENGE-PR

POLÍTICAS PÚBLICAS

Agendas Locais

O termo deriva da Agenda 21, programa global para o desenvolvimento sustentável assinado na Conferência do Rio em 1992 (Nações Unidas). O capítulo 28 atribui ao poder local a responsabilidade de desenvolver uma plataforma de diálogo e criação de consensos para promover uma estratégia participada de sustentabilidade.

Deve, portanto, a opinião dos cidadãos estar sempre paritária com a dos demais grupos interessados (agentes comerciais e imobiliários, agentes do transporte público, etc.) e que preferencialmente sejam os cidadãos que decidam por seu futuro e presente de suas zonas onde vivem.

Evidentemente os mecanismos de publicidade, campanhas públicas e notícias, políticos, etc. tentam direcionar e aquinhoar a grupos de interesse fatias desta saborosa torta que é o zoneamento urbano de uma cidade, especialmente as de maior relevância no contexto socioeconômico onde estão inseridas.

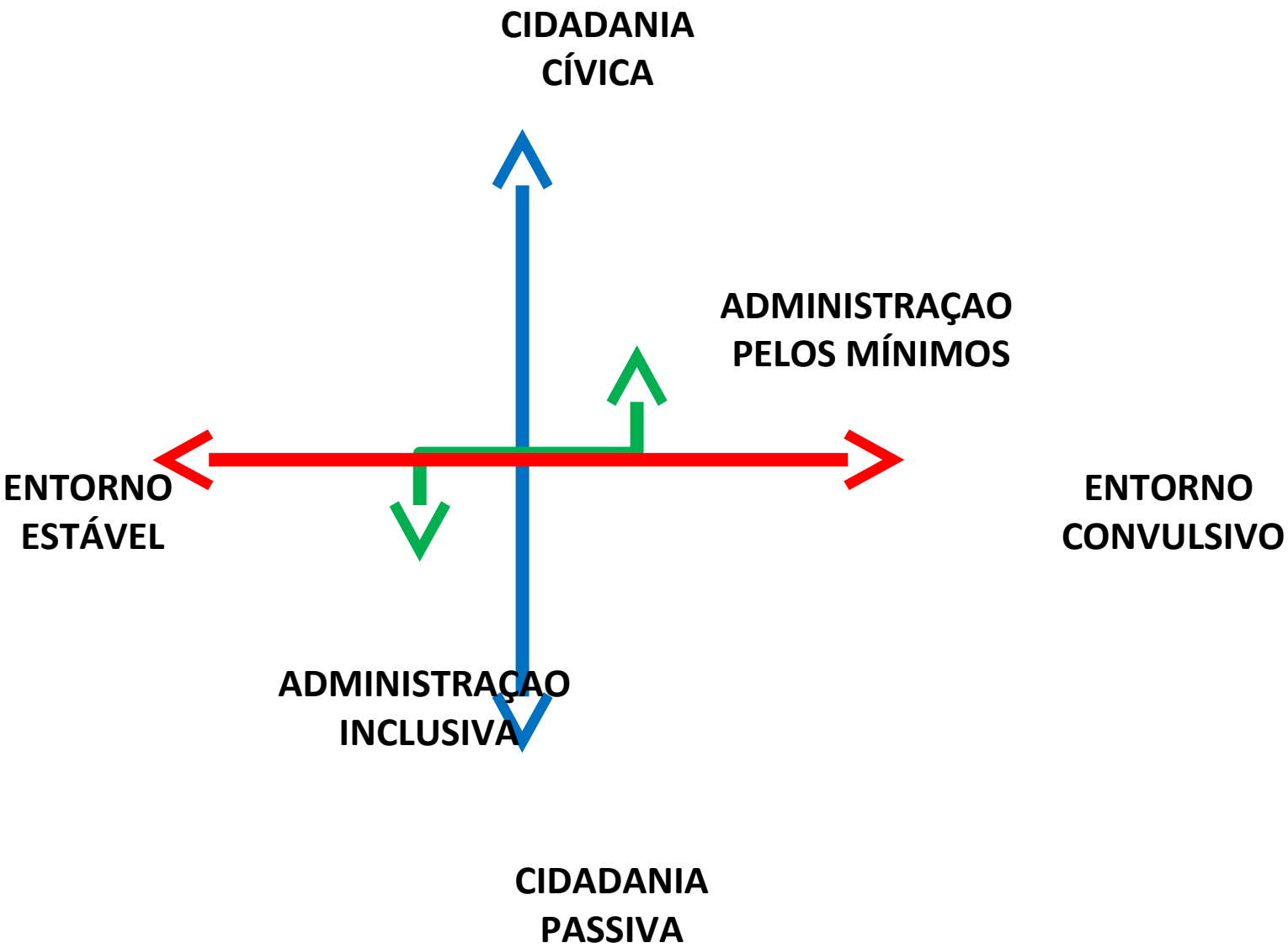
Os interesses são muitos. A participação popular muitas vezes está esgotada por não ver resultados concretos de suas demandas e em alguns casos estes processos participativos, depois de alguns falhos apresentam declínio.

Nada adianta um processo que envolva toda uma sociedade para que opine e decida por um modelo ou por um projeto e que isso não venha a materializar-se em um determinado momento.

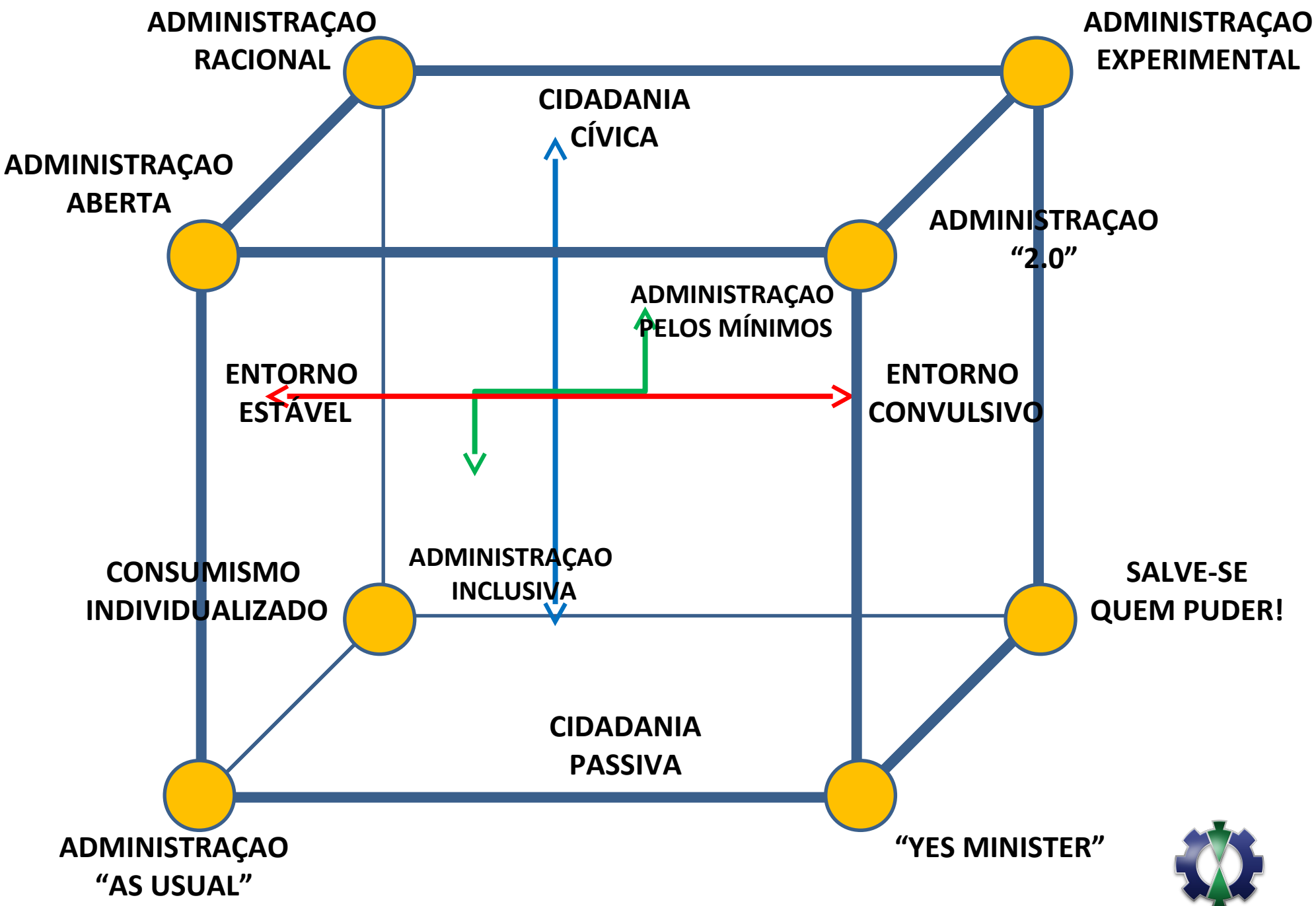
Assim, a implantação de práticas de participação democrática está diretamente vinculada à sua aceitação por parte do poder público, caso contrário não tem sentido. Os governos devem servir-se destas agendas para suas políticas e para os orçamentos públicos.

SENGE-PR

CIDADANIA CÍVICA



Eixos da administração, cidadania e entorno, planos e vértices determinados por estes três eixos. Fonte: ALORZA, 2014 – Elaboração Própria.



Eixos da administração, cidadania e entorno, planos e vértices determinados por estes três eixos. Fonte: ALORZA, 2014 – Elaboração Própria.

POLÍTICAS PÚBLICAS

Agendas Locais

Vitoria-Gasteiz (08)

Vitoria – Gasteiz – Provincia: Álava , Pais Vasco, 226.490 habitantes

copyleft © roberto.ghidini@terra.com.br

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

Recurso técnico resultante preferentemente de um modelo participativo cidadão, sobre modelo de cidade ou um projeto de futuro para a cidade ou metrópole ou mesmo uma determinada zona de uma cidade.

O processo, em que pese algumas diferenças práticas entre o setor público e o privado, compreendia basicamente as seguintes etapas:

1- Acordo inicial sobre o processo de planejamento;

2- Aclaração dos mandos da organização;

3- Aclaração da missão e valores da organização;

4- Análise externa;

5-Análise interna;

6- Identificação de temas estratégicos;

7- Formulação de estratégias;

8- Determinação da visão;

9-Implantação

SENGE-PR

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

Os instrumentos de gestão do setor privado não podem transladarem-se mecanicamente ao setor público, já que este, apresenta particularidades notáveis como veremos a seguir:

a) ***Definição da missão***. As grandes companhias podem descrever sua missão em uma ou duas frases, enquanto a complexidade e heterogeneidade de muitas cidades dificulta essa breve definição.

b) ***Nível de consenso.*** O plano de uma empresa está fortemente controlado por um grupo reduzido de pessoas, enquanto na elaboração de um plano em uma comunidade intervém centenas de pessoas.

c) ***Nível de exposição pública.*** No âmbito empresarial, os meios de comunicação não estão presentes na tomada de decisão ao passo que no setor público, estão desde o princípio.

d) ***Alcance do plano.*** Em uma empresa, o alcance do plano é relativamente fácil de se estabelecer; em uma cidade, os limites geográficos do plano estão sujeitos a múltiplas considerações.

e) ***Avaliação de alternativas.*** No setor privado se utilizam indicadores puramente objetivos e quantitativos, enquanto nas cidades os indicadores soam ser subjetivos e qualitativos.

f) ***Grau de complexidade.*** Uma cidade é um organismo muito complexo com componente inercial muito forte, razão pela qual necessita de muito tempo para mudar ou variar seu rumo.

g) ***Disponibilidade de recursos.*** Frente à flexibilidade existente na empresa privada para assignação de recursos, o setor público observa uma grande rigidez.

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

O planejamento estratégico nos permite conceber os principais benefícios e riscos que possam ocorrer no âmbito das cidades.

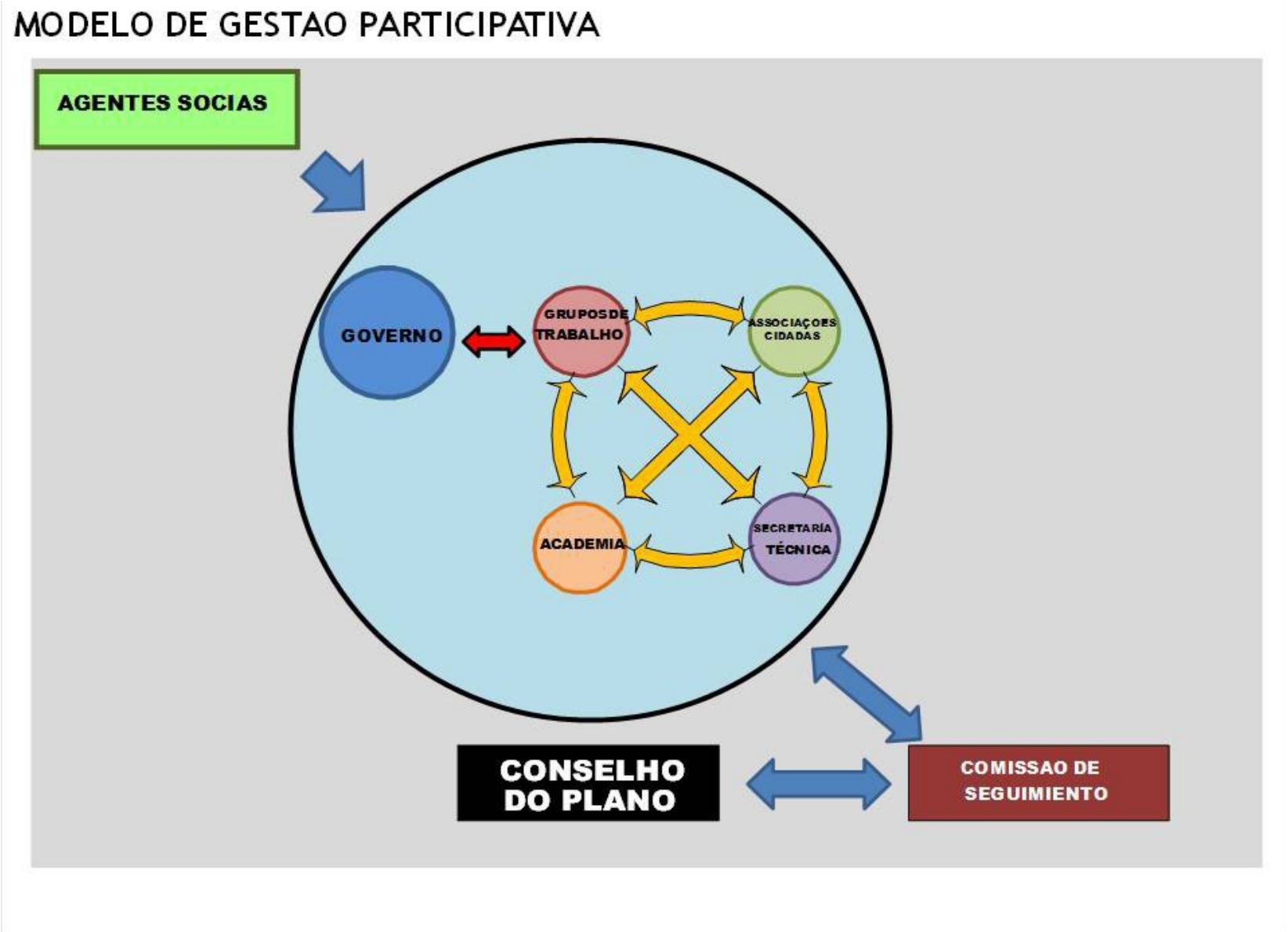
Dentre os *benefícios*, podemos destacar:

- **Oferece uma visão global e intersetorial a longo prazo;**
- **Identifica tendências e descobre oportunidades;**
- **Formula objetivos prioritários sobre os quais se deve concentrar os recursos (sempre limitados);**
- **Estimula o diálogo e o debate interno;**
- **Gera um compromisso comunitário para a ação;**
- **Fortalece o tecido social;**
- **Promove a coordenação entre instituições públicas;**
- **Implica a iniciativa privada;**
- **Outorga uma alta visibilidade política e social.**

SENGE-PR

PLANEJAMENTO ESTRATEGICO

Agendas Locais – participaçao coletiva



SENGE-PR

A ESCOLHA DO MODAL DE TRANSPORTE

Um sistema BRT custa de 4 a 20 vezes menos que um sistema VLT e de 10 a 100 vezes menos que um sistema metroviário. **(MARCH, 2014)**

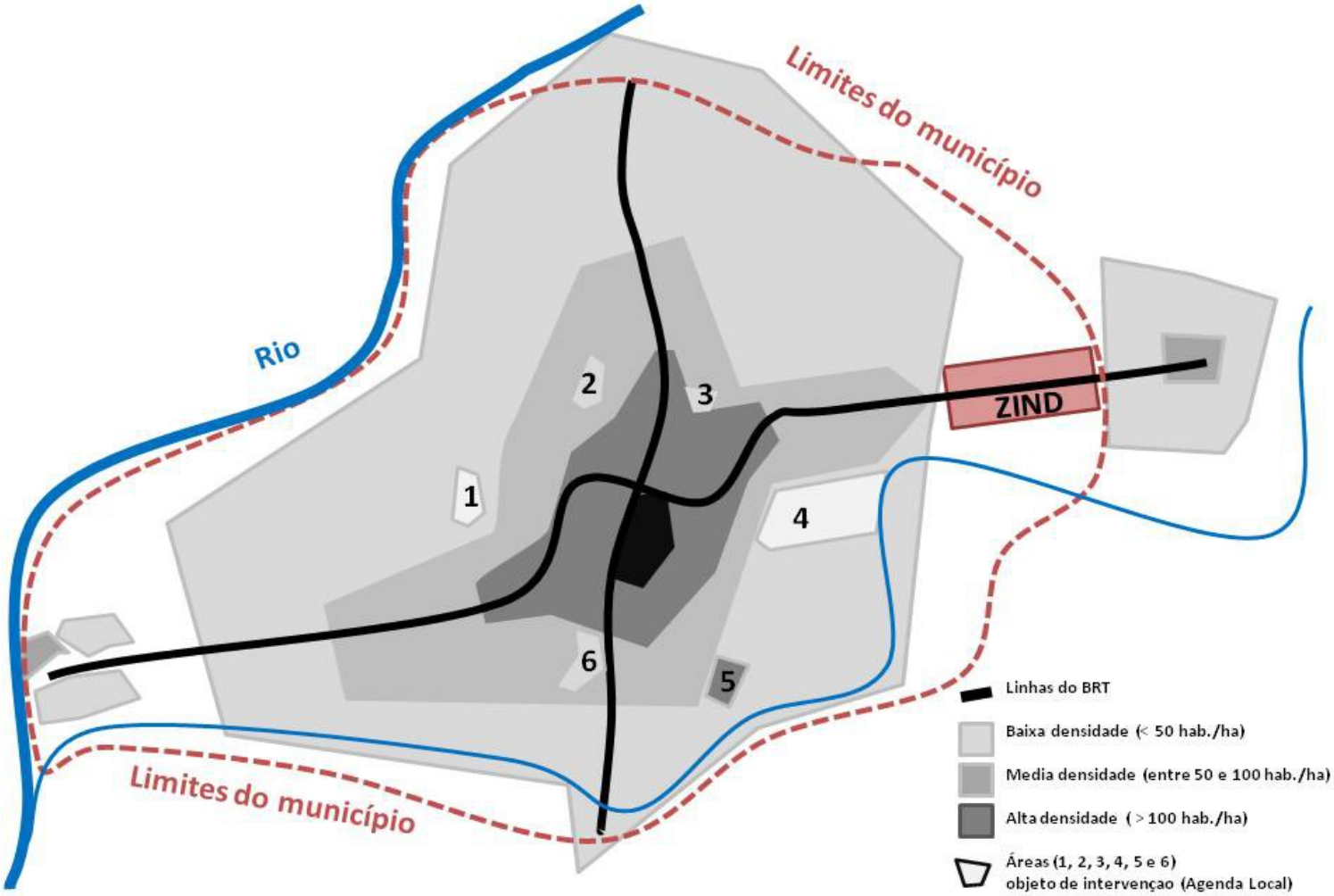
Modernos sistemas de VLT's de algumas cidades como Praga, Vitória, Milao y Grenoble sao exemplos que se pode citar da utilizaçao do transporte como estruturador da mobilidade urbana e de seu entorno imediato.

SENGE-PR

SINTESE DA QUESTAO ENTRE TRANSPORTE PUBLICO E DINAMICA URBANA

Cidade hipotética com densidades usos e áraeas indicadas pela agenda local para intervençoes.

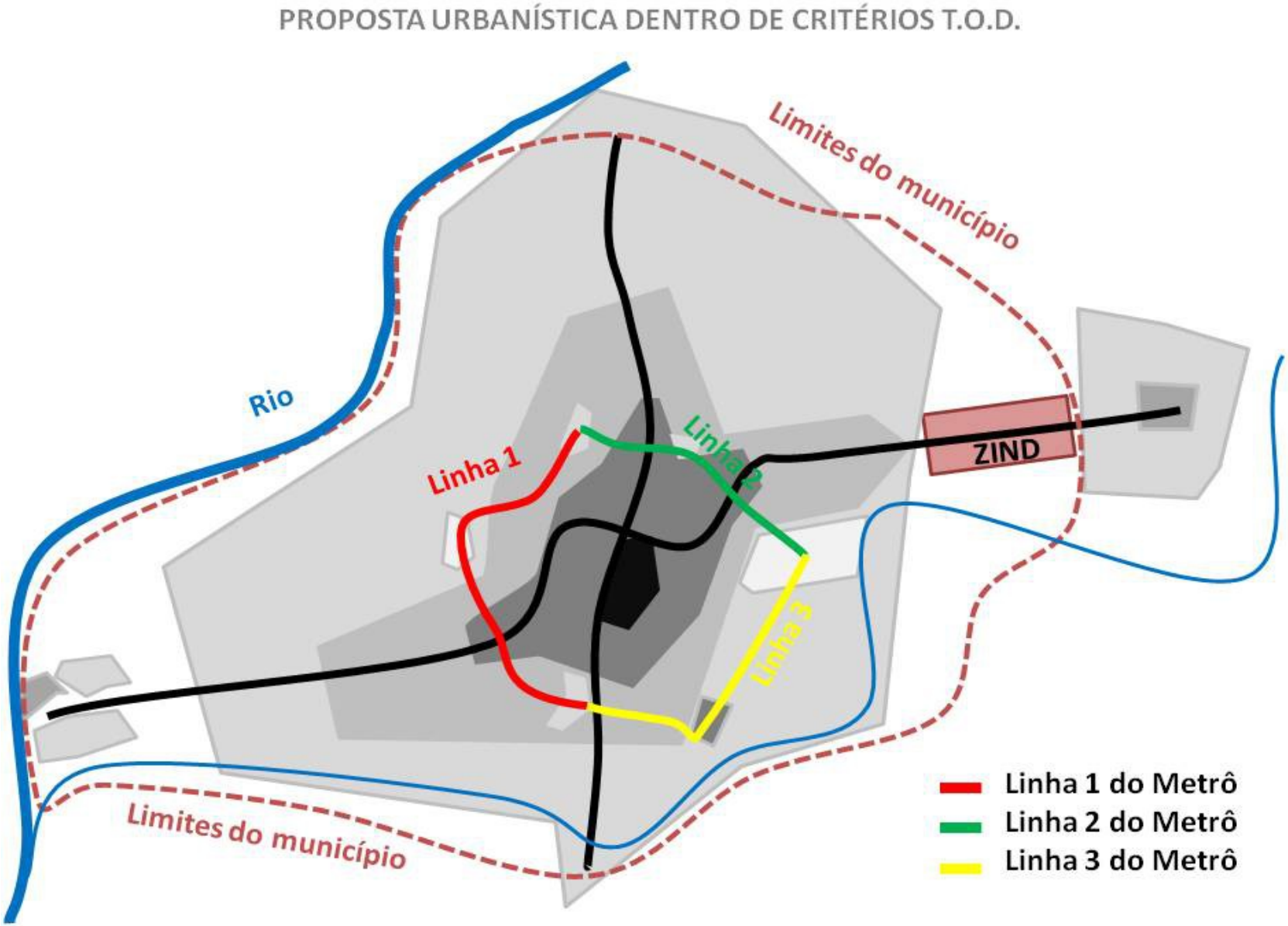
Cidade com 300 mil habitatantes e área urbanisada de aprox. 100 Km2



SENGE-PR

SINTESE DA QUESTAO ENTRE TRANSPORTE PUBLICO E DINAMICA URBANA

Cidade hipotética com as aráes a intervir e as linhas do metro propostas

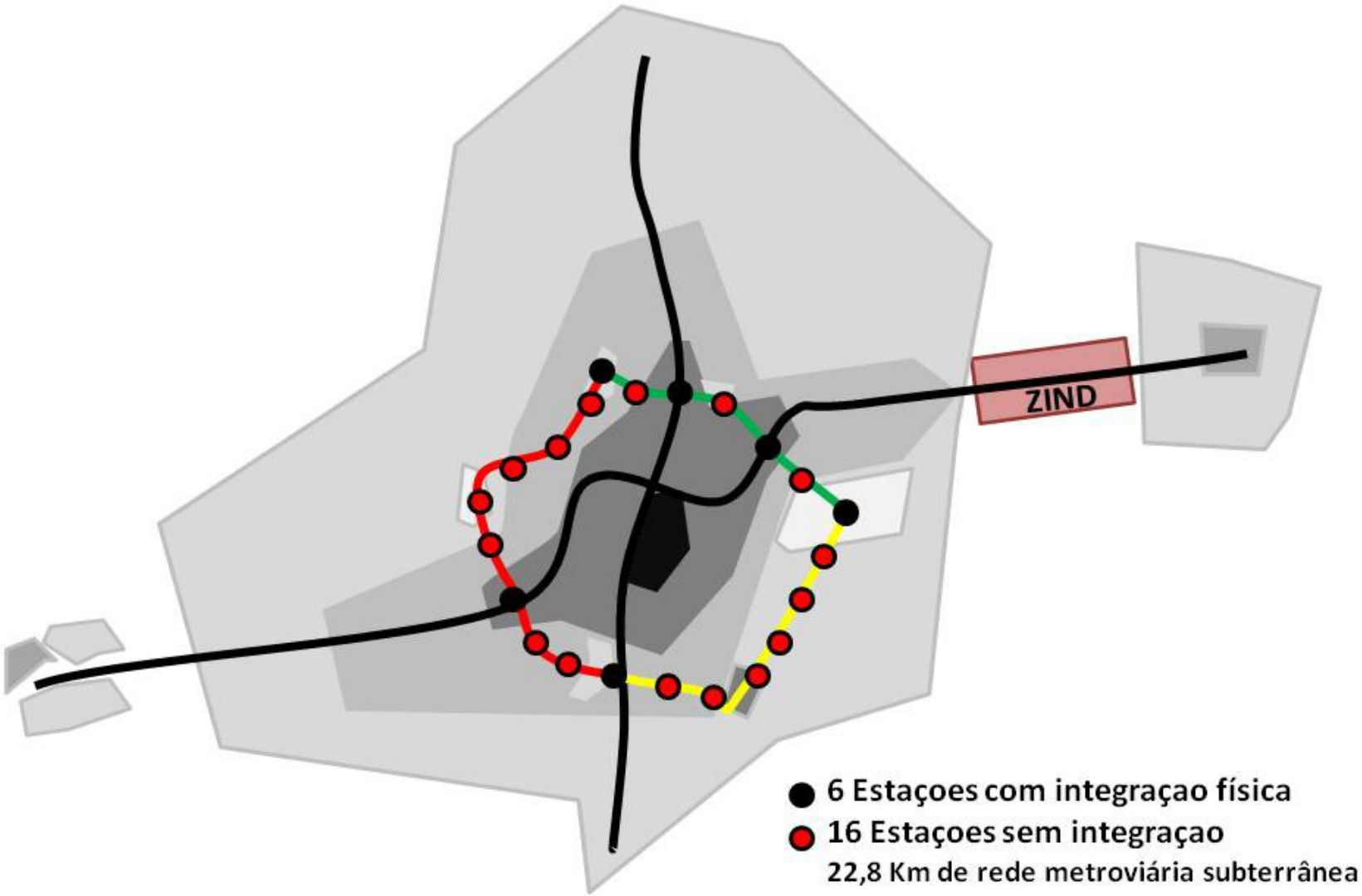


SENGE-PR

SINTESE DA QUESTAO ENTRE TRANSPORTE PUBLICO E DINAMICA URBANA

Cidade hipotética com as aráes a intervir e as linhas do metro e as estaçoes propostas

PROPOSTA URBANÍSTICA DENTRO DE CRITÉRIOS T.O.D.

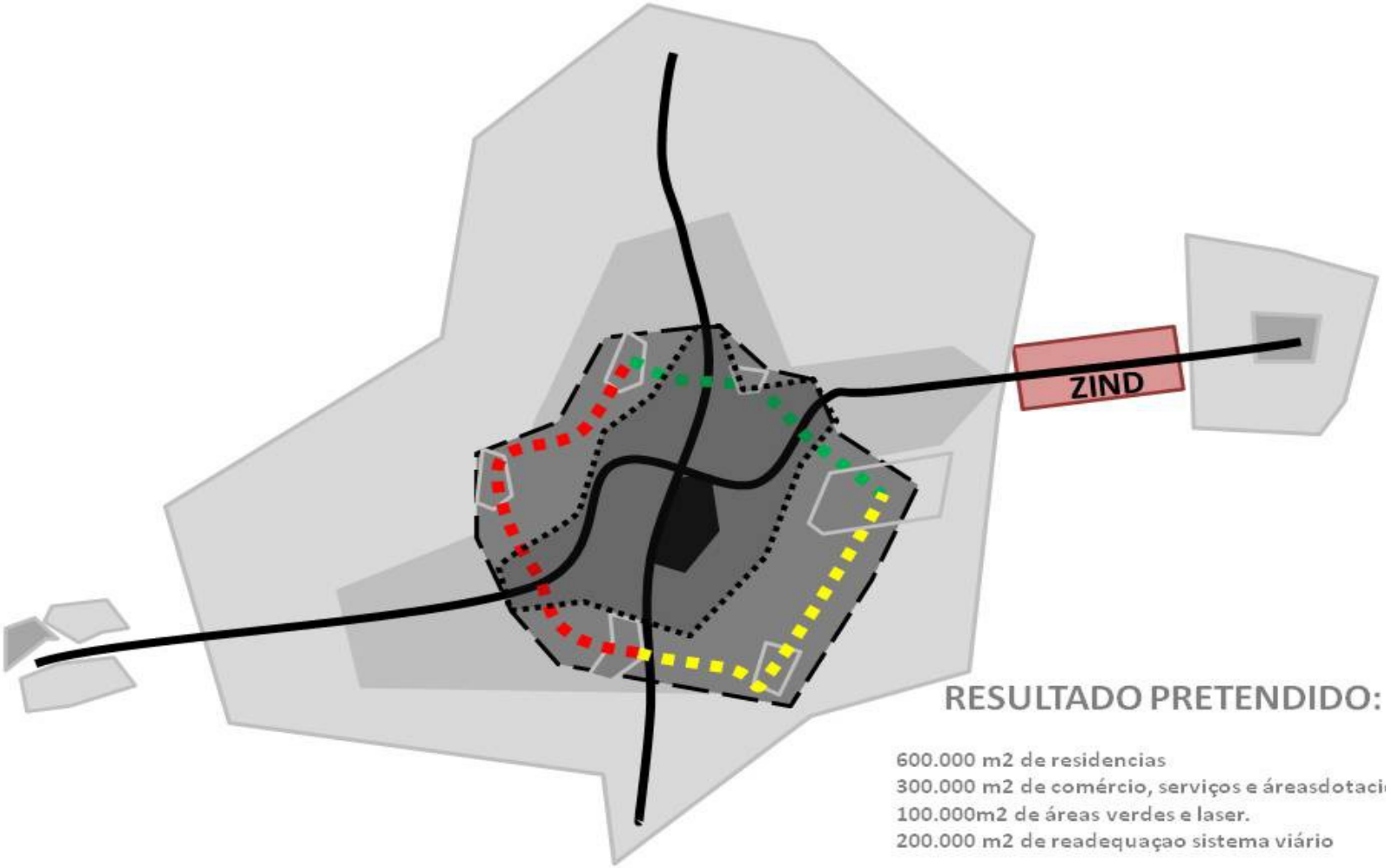


SENGE-PR

SINTESE DA QUESTAO ENTRE TRANSPORTE PUBLICO E DINAMICA URBANA

Resultado pretendido: Adensar a zona central da cidade e dotá-la de t.P. de Alta Capacidade

PROPOSTA URBANÍSTICA DENTRO DE CRITÉRIOS T.O.D.



RESULTADO PRETENDIDO:

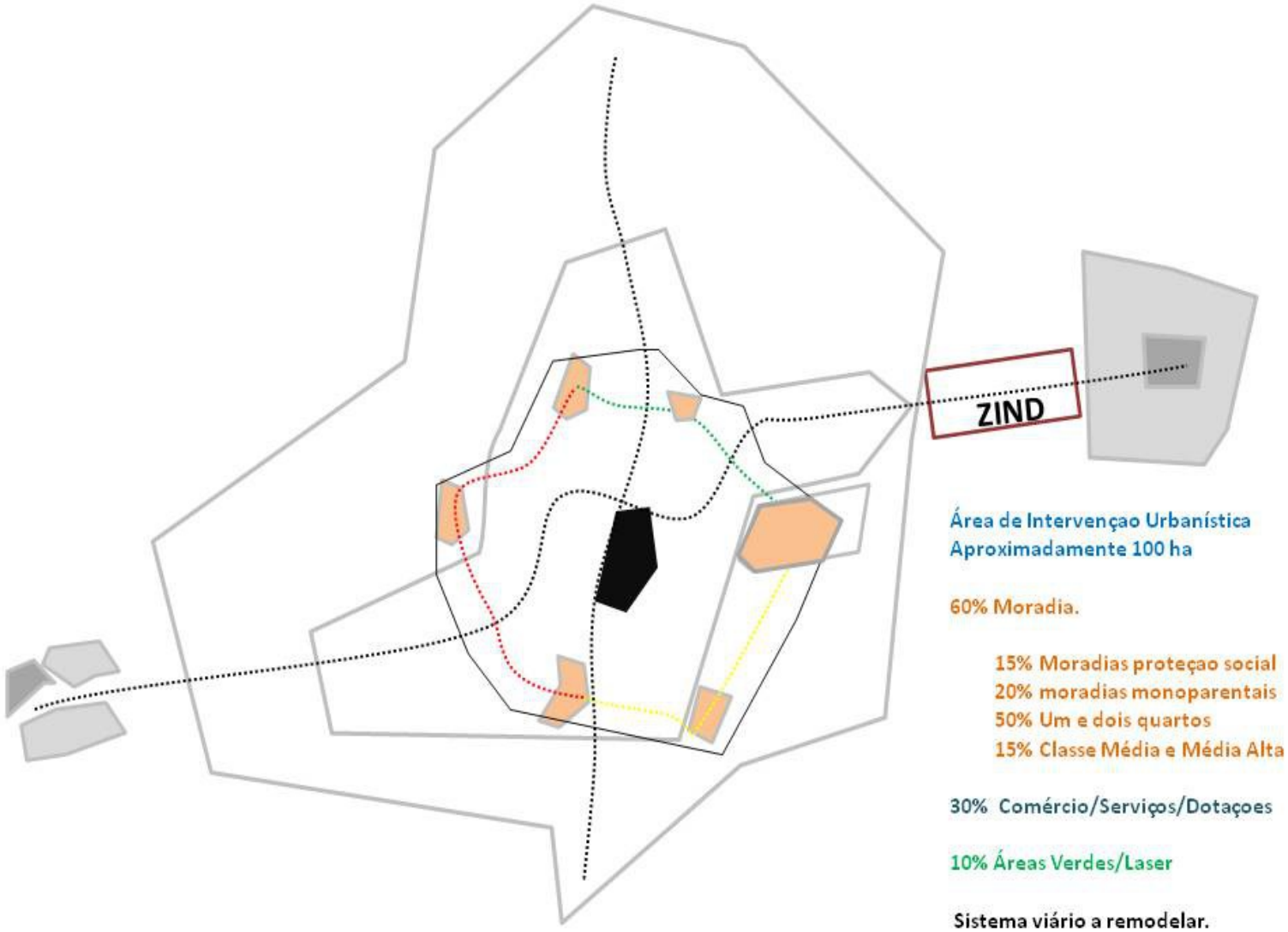
600.000 m2 de residencias
300.000 m2 de comércio, serviços e áreasdotacionais
100.000m2 de áreas verdes e laser.
200.000 m2 de readequaçao sistema viário

SENGE-PR

SINTESE DA QUESTAO ENTRE TRANSPORTE PUBLICO E DINAMICA URBANA

Zonas de atuaçao, inteligadas pelo “Novo Modal” com ocupaçao do solo

PROPOSTA URBANÍSTICA DENTRO DE CRITÉRIOS T.O.D.

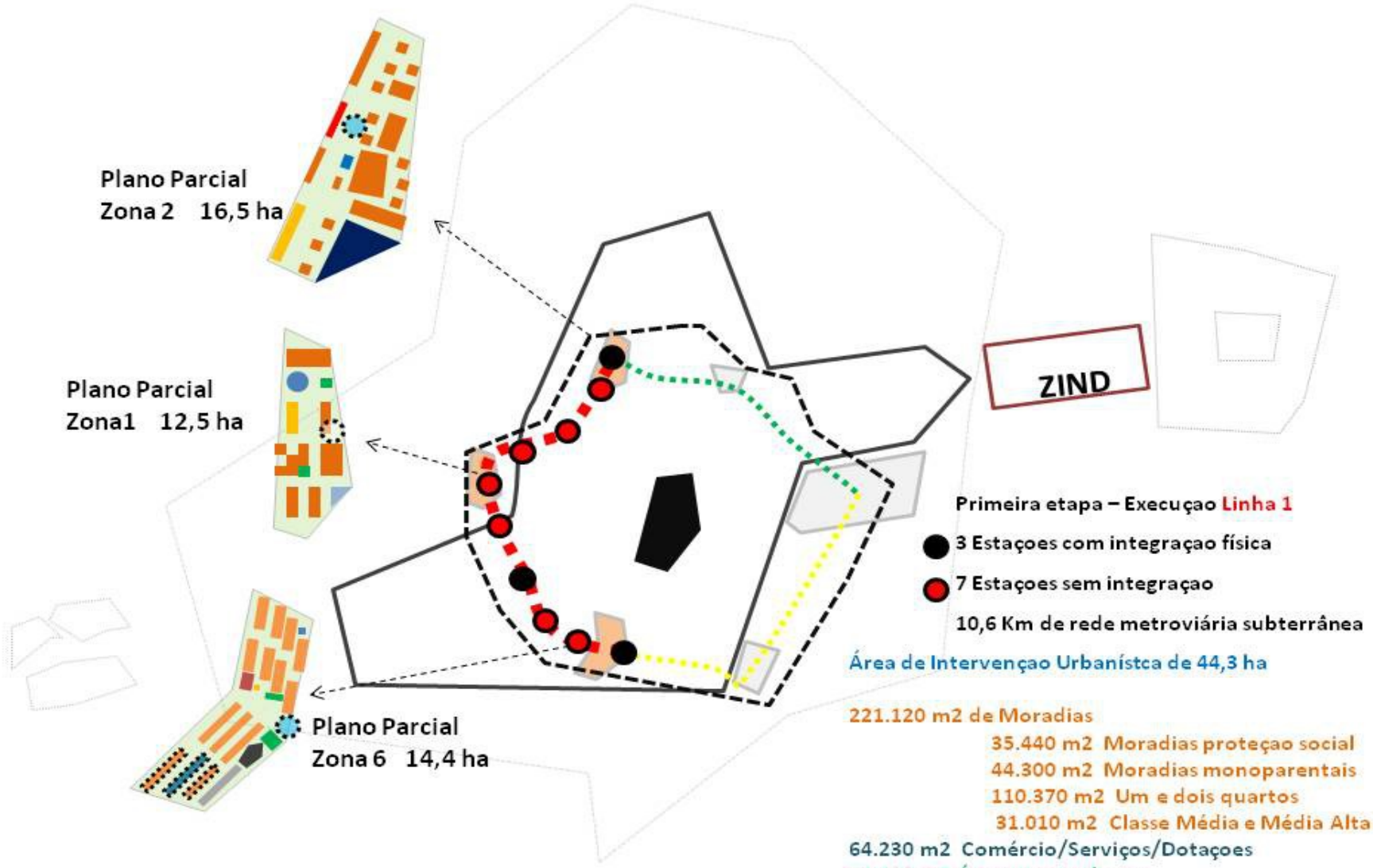


SENGE-PR

SINTESE DA QUESTAO ENTRE TRANSPORTE PUBLICO E DINAMICA URBANA

Planos parciais de uso do solo, para zonas 6, 1 e 2 – Linha 1 do Metro

PROPOSTA URBANÍSTICA DENTRO DE CRITÉRIOS T.O.D.

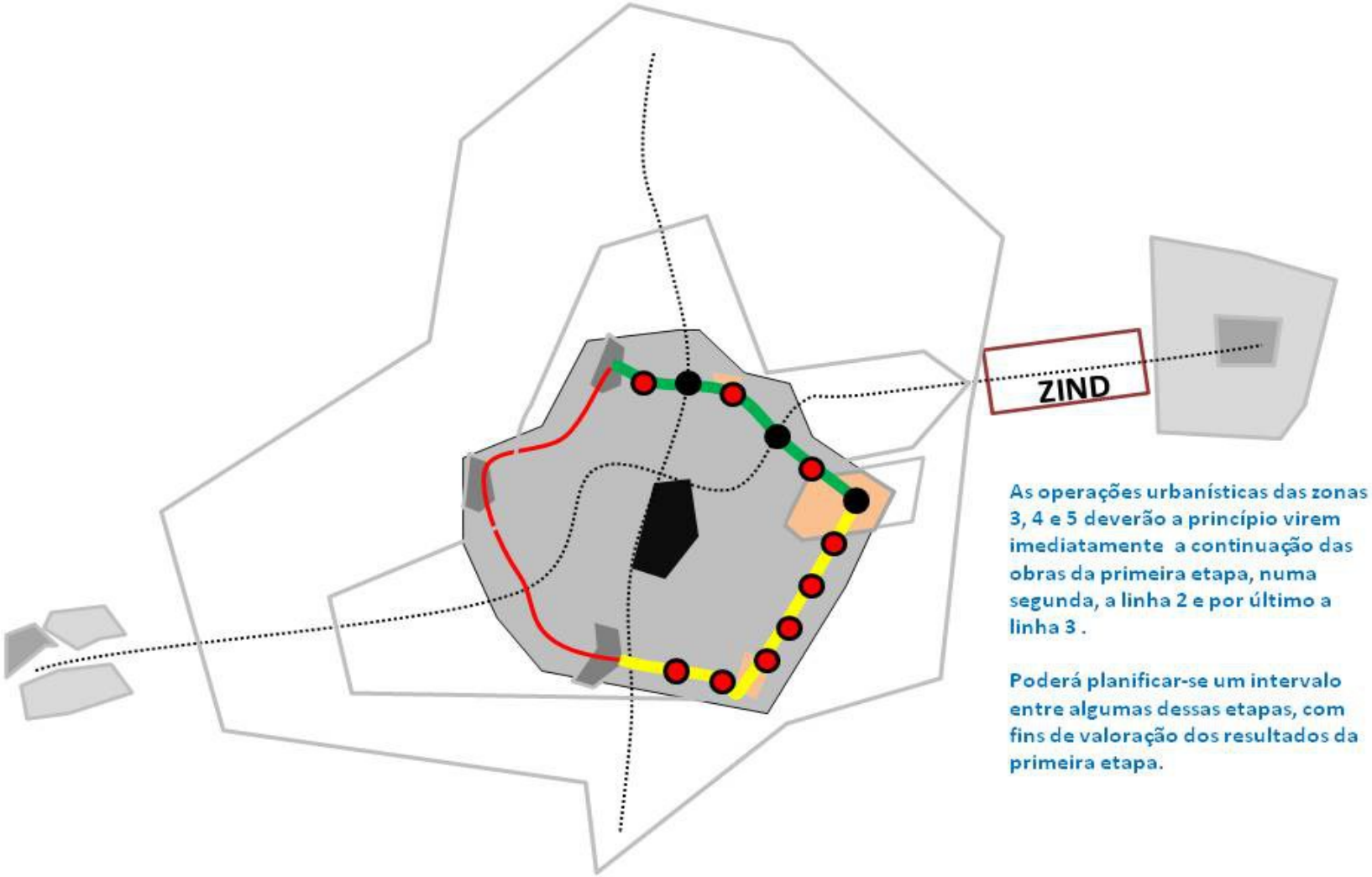


SENGE-PR

SINTESE DA QUESTAO ENTRE TRANSPORTE PUBLICO E DINAMICA URBANA

Segunda e terceira etapas: Intervençoes zonas 3, 4 e 5 e linhas 2 e 3 do Metro

PROPOSTA URBANÍSTICA DENTRO DE CRITÉRIOS T.O.D.



As operações urbanísticas das zonas 3, 4 e 5 deverão a princípio virem imediatamente a continuação das obras da primeira etapa, numa segunda, a linha 2 e por último a linha 3 .

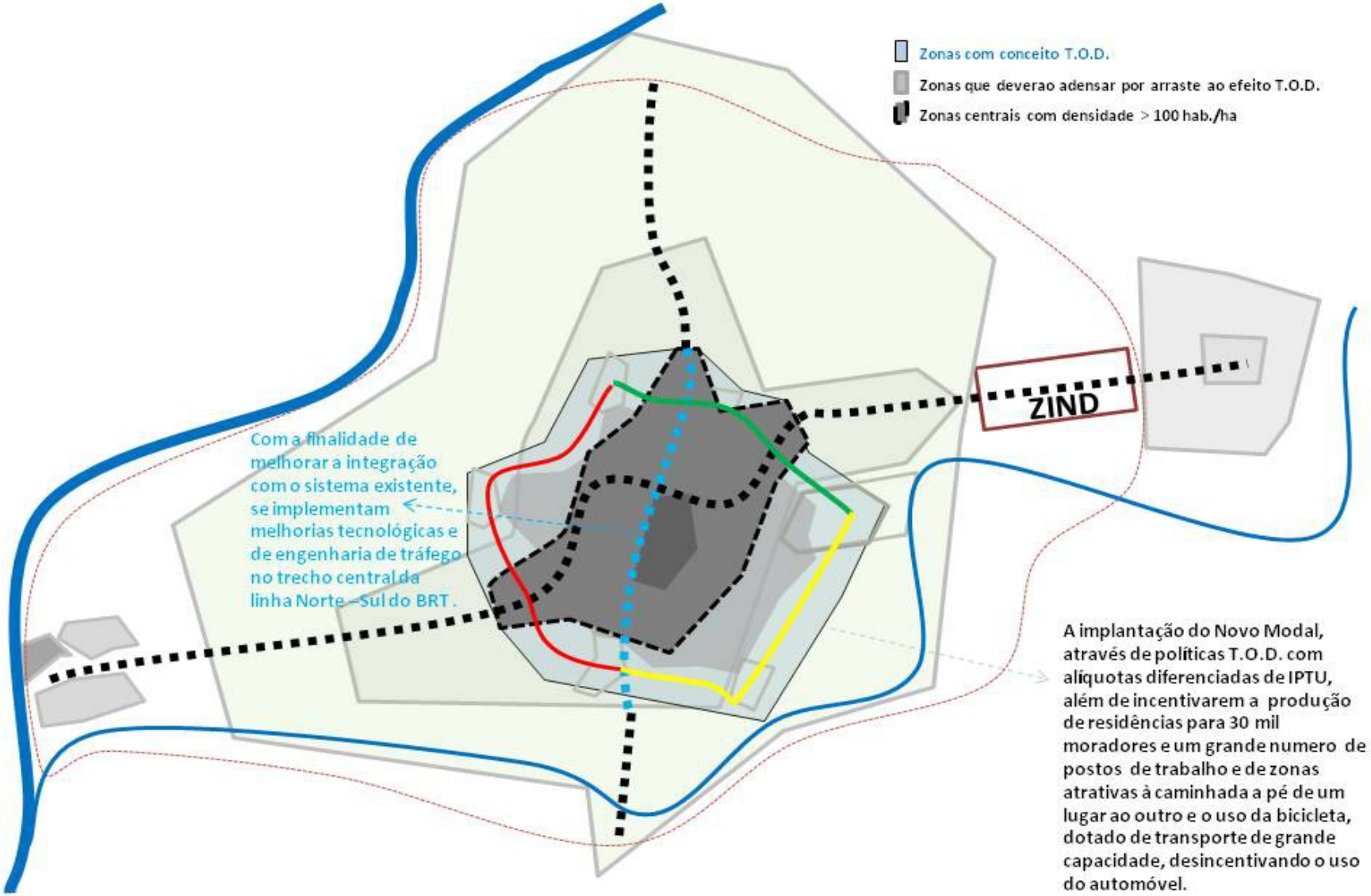
Poderá planificar-se um intervalo entre algumas dessas etapas, com fins de valoração dos resultados da primeira etapa.

SENGE-PR

SINTESE DA QUESTAO ENTRE TRANSPORTE PUBLICO E DINAMICA URBANA

Melhorias propostas ao sistema BRT existente após implantaçao das 3 linhas

PROPOSTA URBANÍSTICA DENTRO DE CRITÉRIOS T.O.D.

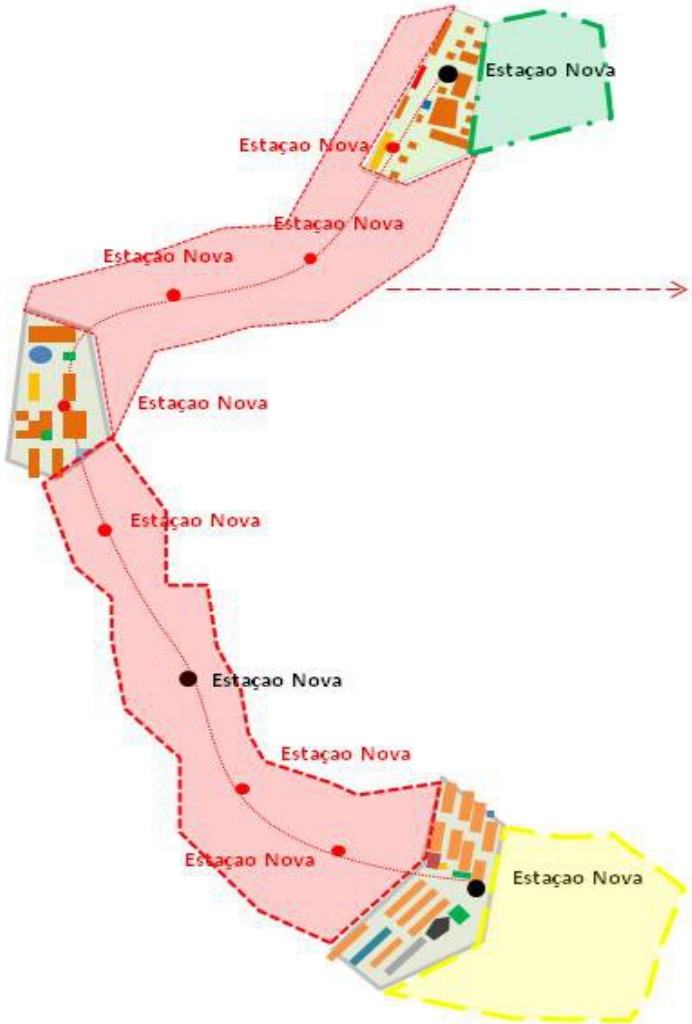


SENGE-PR

SINTESE DA QUESTAO ENTRE TRANSPORTE PUBLICO E DINAMICA URBANA

Zonas de influencia da Linha 1 e seus planos parciais de uso de solo e interevençao urbanística para as zonas 6, 1 e 2,

PROPOSTA URBANÍSTICA DENTRO DE CRITÉRIOS T.O.D.



Linha 1 – Metrô.

Área onde haverá alíquota tributária acrescida. Decorrente do fato de estar beneficiada pela implantação do "Novo Modal" , resultante de uma Agenda Loca e de um projeto TOD onde comprovadamente há uma supervalorização imobiliária em função da melhoria das condições de vida social e acessibilidade .

As 10 estações estão distantes da ordem de 1,0 Km entre uma e outra com a menor distancia de 933 m e a maior de 1044 m, com um total de 10.592 m de extensão de linha metroviária subterrânea.

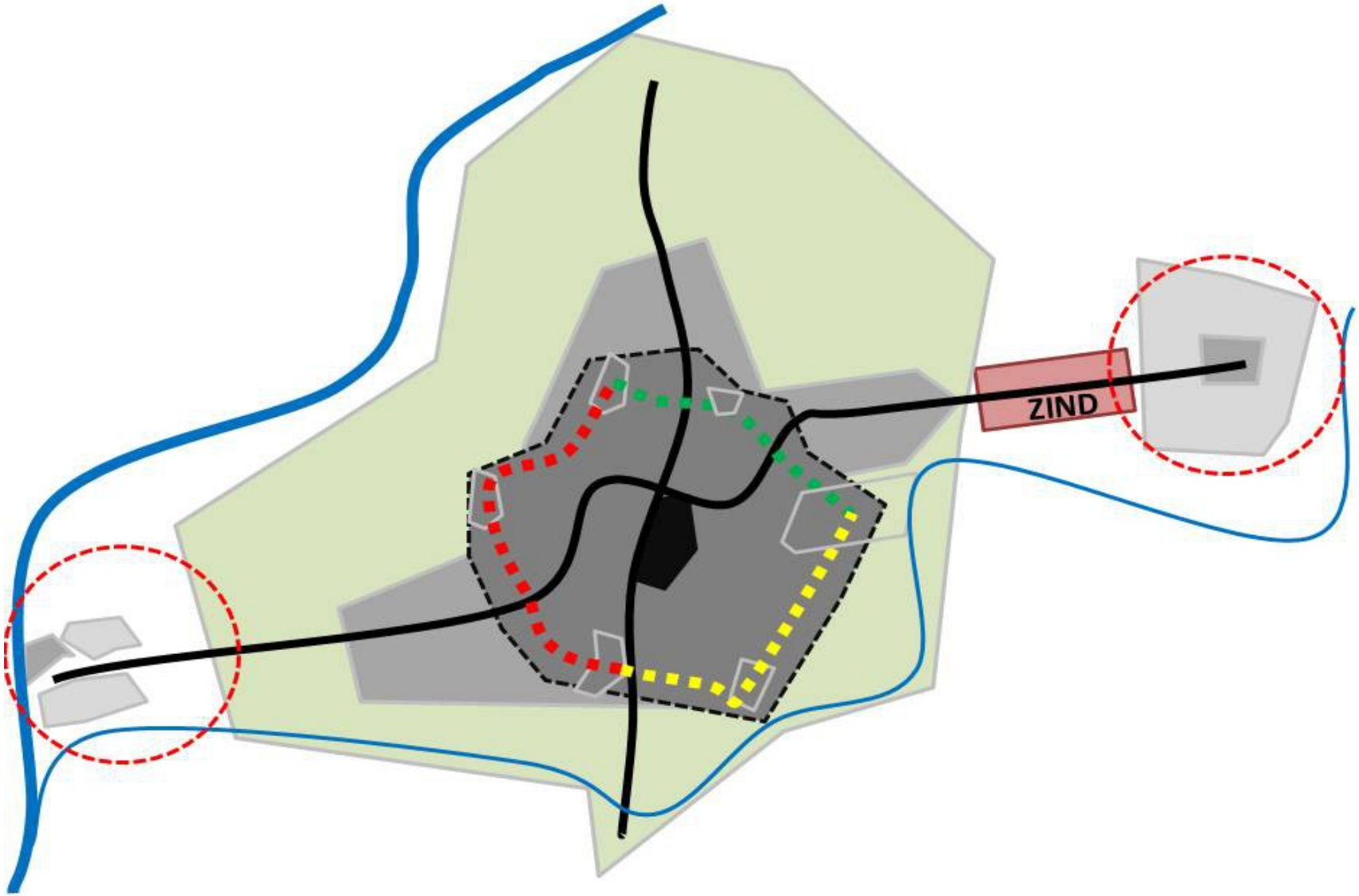
Amplia-se a oferta de moradia para 13.300 pessoas 4.310 unidades, sendo 1.220 ud. de proteção social, 1.135 ud. para famílias monoparentais, 1.698 apartamentos de 1, 2 e 3 quartos e 257 apartamentos para classe média e média alta e mais 64.230 m2 Comércio/Serviços/Dotações
22.150 m2 Áreas Verdes/Laser.

SENGE-PR

SINTESE DA QUESTAO ENTRE TRANSPORTE PUBLICO E DINAMICA URBANA

O “Modelo Novo” seria uam cidade compacta, com tendenci ao policentrismo

PROPOSTA URBANÍSTICA DENTRO DE CRITÉRIOS T.O.D.



SENGE-PR

RECEITA DE SUCESSO

Não existe evidentemente uma receita de sucesso. Estamos falando de projetar o futuro próspero para uma cidade de médio ou grande porte através do uso de um sistema estruturados da mobilidade baseado em uso de transporte coletivo e meios não motorizados preferentes ao uso do veículo privado.

Assim, hoje em dia, predicar sobre a necessidade de proteger o meio natural, criticar a cidade difusa (esparramada), frente ao modelo da cidade compacta, recuperar e conservar os centros das cidades como lugar de trabalho e residência, promover sistemas de transporte público frente ao abuso do veículo particular e fomentar e mesclar usos compatíveis nos centros urbanos para garantir sua vitalidade e diversidade, tornou-se pratica comum entre os urbanistas.

SENGE-PR

RECEITA DE SUCESSO – FATORES QUE ALIMENTAM “A CRISE”

A complexidade, a diversidade e a incerteza, são dificuldades que acompanharam a planificação urbana desde seu nascimento nos finais do século XIX. Agora cabe-nos perguntar se são apenas esses três fatores os únicos causadores do estado de crise latente em que se encontra o planejamento das cidades desde algumas décadas. - Na realidade existem outros fatores de índole interna que alimentam a crise:

1°) Temos que destacar como desde o final dos anos 70, a ***filosofia neoliberal***, se impôs em quase todos os países e âmbitos socioeconômicos. No modelo neoliberal, se desconfia de toda intervenção pública na economia e na sociedade que imponha restrições ao livre jogo das forças do mercado. A translação deste modelo ao âmbito urbano, rebaixou de maneira significativa a presença pública no desenvolvimento urbanístico;

RECEITA DE SUCESSO – FATORES QUE ALIMENTAM “A CRISE”

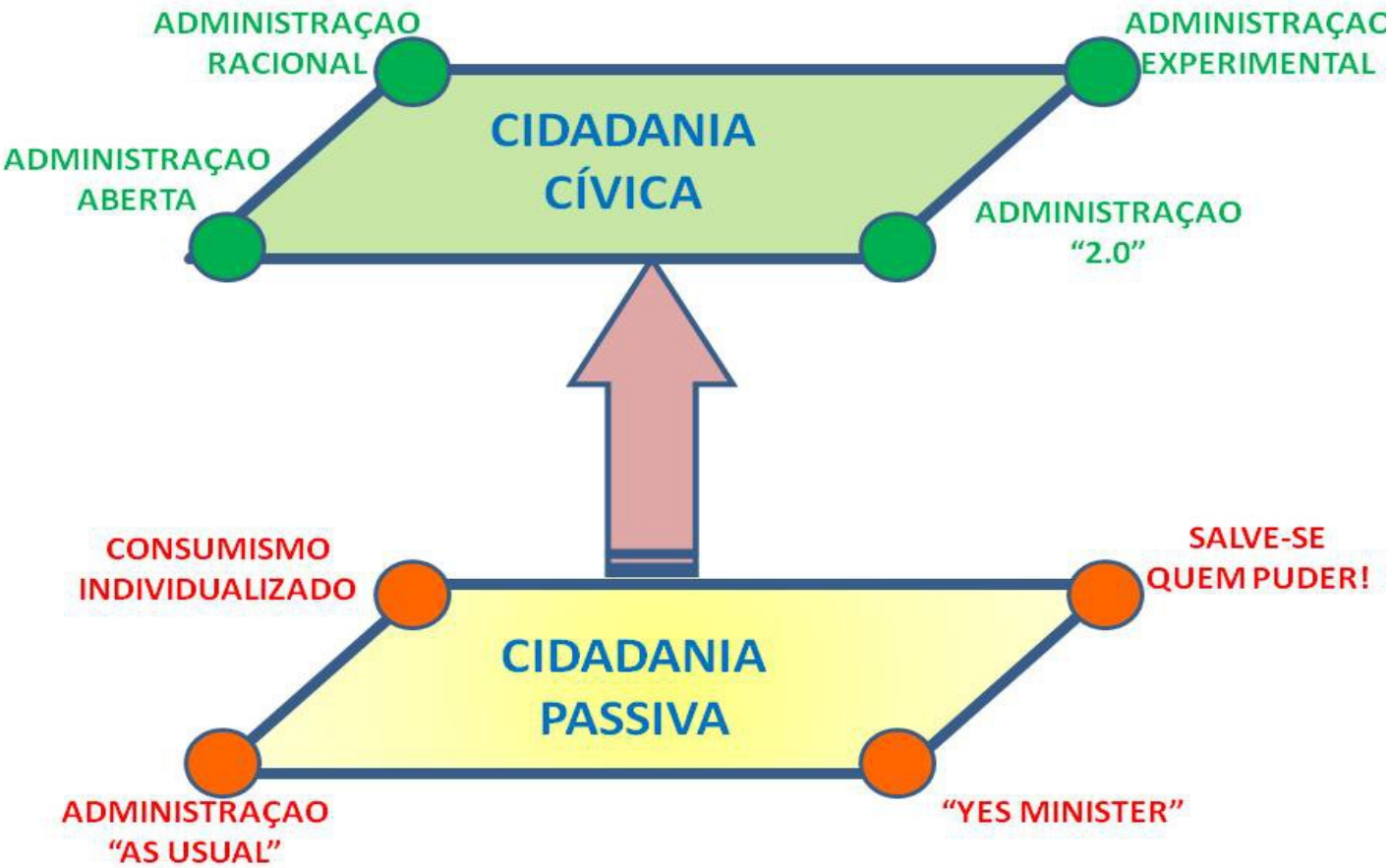
2°) A ***excessiva complicação técnica e lentidão dos processos administrativos*** para disponibilizar solo urbanizado no mercado. Estes processos lentos, criam a incerteza das decisões empresariais, o que favorece os movimentos especulativos relativos ao solo urbanizável.

3°) A ***escassa transparência e a elevada corrupção*** existente na tomada de numerosas decisões urbanísticas.

4°) O ***extravasamento urbano dos limites administrativos***. A maioria das grandes metrópoles não possuem instrumentos de planejamento que abarquem sua verdadeira zona funcional, senão apenas dos limites administrativos das cidades centrais.

E por último, temos que mencionar o ***conflito soterrado entre as diferentes visões profissionais*** sobre a cidade. É proverbial a visão diferenciada que têm sobre a cidade arquitetos, economistas, sociólogos, engenheiros, ao contemplar desde critérios tão diferentes como estética, eficiência, equidade e eficácia.

SENGE-PR

RECEITA DE SUCESSO

A cidadania passiva, deve dar lugar a uma cidadania cívica. Este parece ser o “X” da questão; A cidade que sua gente participa de forma individual e coletiva na administração (Administração Aberta), irá ter como resultante uma cidade que melhor atenda a seus munícipes.