

GOIÂNIA SUSTENTÁVEL

PLANO DE AÇÃO



1 Sobre o Plano

Goiânia, capital do Estado de Goiás, foi escolhida como a cidade brasileira para participar da fase piloto da Plataforma Cidades Emergentes e Sustentáveis (CES).

Para tanto, teve apoio do então Representante do Banco no Brasil, Fernando Carrillo-Flórez, e dos Chefes de Departamento e de Divisão que puseram à disposição uma equipe interdisciplinar e multisetorial, alocada na Representação do Brasil para participar da elaboração do Plano de Ação de Goiânia, segundo uma metodologia experimental, em uma cidade que confirma, por sua localização

estratégica, a importância das cidades emergentes no interior do Brasil.

O Plano de ação foi desenvolvido em coautoria com a equipe da Prefeitura de Goiânia. O envolvimento da sociedade local ocorreu já na fase de apresentação da metodologia experimental ao Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social (CDES) do Município, em maio de 2011.

O Plano, iniciado em agosto de 2011, teve participação efetiva das equipes técnicas da Prefeitura, do Banco e das entidades da sociedade civil. O

trabalho dedicado dessas equipes, empenhadas em aplicar essa metodologia, com o desafio de olhar a cidade de forma integral, nas suas diferentes dimensões da vida cotidiana, e sob as diversas óticas de segmentos da sociedade, levou a um resultado que pôde ser validado com tranquilidade e confiança pela administração de Goiânia.

É a partir desse processo que um longo caminho a ser trilhado se descortina, na busca de uma cidade que possa acolher, de forma sustentável, as futuras gerações.

Composição da Equipe

Pelo BID - Equipe Coordenação SEDE

Patrícia Torres e Carolina Barco
Arturo Samper
Rebecca Sabo

Coordenadora Setorial da Plataforma CES
Consultor de urbanismo
Consultora de pesquisa e coordenação

Nancy Moreno Mora
Luis Lopez-Torres
Jennifer Doherty-Bigara

Consultora de pesquisa e coordenação
Consultor de coordenação e investigação
Consultora Mudanças Climáticas

Pelo BID - Equipe Goiânia

Márcia Casseb
Simone Bauch
Joseph Milewski
Maria Cristina MacDowell
Irene Altafin
Paulo Lanna
Dino Capriollo

Chefe de Equipe
Mudança Climática
Meio Ambiente
Gestão Fiscal/Governabilidade
Saneamento
Transportes
Segurança Cidadã

Vanderleia Radaelli
Maurício Bouskela
Helga Flores Trejo
William Lauriano
Patrick Almeida
Maria do Carmo Bicudo
Raquel Campos

Competitividade
Conectividade
Relações Externas
Consultor Economia/Apoio Geral
Consultor Desenvolvimento Urbano
Consultora - Plano de Ação
Estagiária



Conteúdo

1. Sobre o Plano	2
2. Apresentação do Prefeito	5
3. Resumo Executivo	7
4. Cidades Emergentes e Sustentáveis	11
5. Por que Goiânia?	13
6. Metodologia da Plataforma CES	17
7. O que é uma Cidade Sustentável – Visão geral	21
8. O caso de Goiânia: diagnóstico e priorização	23
9. Plano de ação – Goiânia	37
10. Monitoramento e acompanhamento	61
11. Mecanismos de coordenação e de execução	63
Expediente	66



2 Apresentação

Goiânia é nacionalmente reconhecida como uma cidade ambientalmente correta e um dos melhores lugares para se viver no Brasil. Em 2011, foi selecionada para integrar a Plataforma Cidades Emergentes e Sustentáveis, uma iniciativa do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) que tem como objetivo introduzir o conceito de sustentabilidade em todos os aspectos da gestão municipal, viabilizando o apoio técnico e financeiro para a elaboração e a execução de projetos e políticas públicas voltadas para o desenvolvimento sustentável.

Desde então técnicos e gestores da Prefeitura de Goiânia em estreita colaboração com representantes da sociedade civil, do terceiro setor, das universidades, da iniciativa privada e outros atores locais trabalharam com os especialistas do BID no levantamento de dados e na análise das demandas de nossa cidade.

Esta mobilização multissetorial permitiu uma abordagem integral e possibilitou a realização de um diagnóstico conciso, viabilizando a elaboração de projetos, consubstanciados no Plano de Ação, que visam não somente soluções e melhorias imediatas, mas principalmente a implantação de políticas públicas com aplicabilidade e resultados que transcenderão futuras administrações.

Há ainda, no contexto da Plataforma Cidades Emergentes e Sustentáveis, a troca de experiências e boas práticas entre as cidades participantes. Conhecer e vivenciar exemplos exitosos e melhores práticas de

implantação de projetos semelhantes, bem como discutir as necessidades específicas de cada cidade contribui de forma significativa para o aperfeiçoamento da gestão pública municipal.

As áreas priorizadas no Plano de Ação já tem projetos em fase de elaboração e contempla os seguintes temas: Transporte e Mobilidade; Competitividade e Conectividade; Prevenção à Violência; Desenvolvimento Urbano; Gestão por Resultados e Vulnerabilidade às Mudanças Climáticas.

Finalmente é preciso dizer que a escolha de Goiânia para integrar a Plataforma Cidades Emergentes e Sustentáveis é motivo de orgulho e felicidade para todos nós cidadãos e cidadãos que escolhemos este local para viver e criar nossos filhos.

O poder público trabalhando em parceria com a sociedade civil organizada poderá direcionar os investimentos e as políticas públicas rumo ao desenvolvimento sustentável, construindo um futuro ainda melhor para todos.

Paulo de Siqueira Garcia
Prefeito de Goiânia





3

Resumo Executivo



“Uma cidade sustentável é aquela que oferece alta qualidade de vida a seus habitantes, minimiza os impactos no meio natural e conta com um governo local com capacidade fiscal e administrativa para manter seu crescimento econômico e desempenhar suas funções urbanas com a participação cidadã.”

Plataforma CES

Segundo os dados do último censo nacional, realizado em 2010, a cidade de Goiânia apresentou uma população de 1.301.892 habitantes¹. Compõe uma região metropolitana que agrega 13 municípios e 2.206.134 habitantes², considerada a décima região metropolitana mais habitada do país, com 35% da população do Estado de Goiás.

A rede de influência de Goiânia abrange os Estados de Goiás e Tocantins, tendo ainda alguma penetração nos Estados do Pará, Maranhão, Piauí e Mato Grosso. Mantém ainda ligações no eixo que se estende por importantes cidades como São Paulo e Belém, apresentando também ligações com Cuiabá. Goiânia e sua região de influência concentram 3,5% da população e 2,8% do PIB nacional, com um PIB per capita de R\$ 16,6 mil³.

Para atender as necessidades e desafios das cidades emergentes como Goiânia, o Banco Interamericano de Desenvolvimento criou a Plataforma Cidades Emergentes e Sustentáveis (CES), focada nas três dimensões da sustentabilidade: (I) ambiental e mudança climática; (II) desenvolvimento urbano sustentável; e (III) fiscal e governabilidade. Esta plataforma conta com uma metodologia de diagnóstico rápido e integrado, iniciando com a coleta de indicadores para as três dimensões. A metodologia permite a prioriza-

ção de temas críticos e o desenvolvimento de soluções com participação dos cidadãos, dos governos local, estadual e federal, e de diversos especialistas.

Em Goiânia, o diagnóstico revelou, de forma geral, um bom manejo de temas como água, resíduos sólidos e energia, e de alguns temas ligados à dimensão ambiental, como vulnerabilidade a desastres naturais. Questões ligadas ao esgotamento sanitário, controle da qualidade do ar e da poluição acústica mereceriam maior atenção. Em relação às questões urbanas, temas como saúde, educação, níveis de pobreza da população apresentaram bons resultados, enquanto temas como base econômica diversificada, emprego e conectividade mostraram a necessidade de aperfeiçoamento. Do ponto de vista da governabilidade e gestão fiscal, apenas duas questões foram consideradas positivas: a autonomia fiscal e administrativa (própria dos municípios brasileiros) e a mobilização de fundos de várias fontes. Os maiores problemas identificados estão ligados a temas como transparência e maximização da base impositiva. Diversos outros temas tiveram resultados negativos, mostrando a necessidade de buscar melhores soluções.

O diagnóstico detectou vários temas críticos para a sustentabilidade da cidade. Na dimensão da susten-

1. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE, 2010
2. Lei Complementar No. 27 de 30 de dezembro de 1999
3. IBGE, 2008

tabilidade ambiental e mudança climática, foram identificados temas que requerem ações urgentes como elaboração de planos para a gestão de riscos a desastres naturais e adaptação às mudanças climáticas e a identificação mais completa de pontos de vulnerabilidade existentes na cidade, além da necessidade de se elaborar um inventário de gases de efeito estufa.

Na dimensão urbana, temas como transporte limpo e multimodal, gestão do crescimento urbano, competitividade e conectividade, diversificação da base econômica e condições de emprego foram considerados temas críticos.

Finalmente, em relação à dimensão fiscal e de governabilidade, foi identificado o maior número de temas a serem prioritariamente apurados, dentre os quais: gastos públicos, gestão da dívida, passivo contingente, auditoria, gestão por resultados, gestão pública moderna e participação dos cidadãos no planejamento municipal.

Embora todos os temas críticos sejam importantes, a escassez de recursos e de tempo obrigou a aplicação de processo de priorização. A metodologia da Plataforma CES prioriza os temas críticos por meio de

uma análise de três elementos: (I) a percepção que o cidadão tem sobre o problema; (II) o impacto que terá nas mudanças climáticas; (III) o potencial custo econômico que a cidade teria que assumir ao não atuar no tema. O resultado final dessa análise identificou seis áreas de ação prioritárias, algumas delas com temas trabalhados em conjunto. São eles: (1) Transporte Público e Mobilidade Urbana; (2) Competitividade e Conectividade; (3) Modernização da Gestão Pública – Gestão por Resultados; (4) Segurança Pública; (5) Gestão da Expansão Urbana; (6) Gerenciamento de Desastres e Adaptação às Mudanças Climáticas.

A partir da validação dos temas por parte do governo municipal e pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social (CDES), foi iniciado um processo de maior interação entre especialistas do Banco e técnicos do município ou de instâncias metropolitanas, estaduais e federais (nos casos de meio ambiente, transportes e segurança pública) para aprimorar o conhecimento dos problemas relacionados aos temas priorizados a partir da metodologia empregada.

Um trabalho paralelo e complementar do Banco permitiu, ainda durante a fase de desenvolvimen-





to do diagnóstico e priorização, evoluir em alguns temas: (I) elaboração de um diagnóstico sobre a situação da conectividade por meio da avaliação da banda larga disponível no município – a partir de uma cooperação com o Governo Coreano⁴; (II) elaboração de um estudo sobre a gestão da expansão urbana – “Análises de Crescimento Urbano e Simulação para Avaliação de Sustentabilidade”⁵; (III) contratação de um Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa e os Estudos de Vulnerabilidade às Mudanças Climáticas; e (IV) a formatação de um PRODEV⁶ para fortalecimento dos conhecimentos e habilidades, atitudes e práticas de funcionários públicos no governo municipal tendo como objetivo a aplicação da gestão por resultados.

No momento, foram montadas estratégias de atuação para as seis áreas, apresentadas no capítulo 9 dessa versão do Plano, e serão acompanhadas pelo

Banco as contratações ou continuidade de cada um dos estudos previstos para as seis áreas priorizadas.

Os estudos de alternativas de solução e as decisões em relação às atividades a serem desenvolvidas a curto, médio e longo prazo permitirão definir uma hierarquia de ações propostas, seus custos, fontes de recursos, execução e arranjos institucionais para acompanhamento e monitoramento dos resultados previstos, inclusive com indicadores que possam mensurar a adaptação do município às mudanças climáticas e a participação cidadã.

O êxito desse esforço depende em grande parte da participação cidadã, do setor privado, da coordenação de diferentes setores do governo municipal e de instâncias no nível metropolitano estadual e federal. Nesse sentido, é proposto um sistema de monitoramento externo, gerido pela sociedade civil e pelo setor privado, para acompanhamento dos avanços da implantação das ações propostas.

Os temas propostos para Goiânia apresentam ampla intersetorialidade, e permitirão uma abordagem integral e interdisciplinar das soluções estudadas, com vistas ao fortalecimento institucional de todos os atores envolvidos, em um exercício que se espera possa servir de exemplo para outras cidades brasileiras e da América Latina e Caribe.

4. Korea Research Institute for Human Settlements (KRIHS)

5. GeoAdaptive, 2012

6. Programa de Estratégia e Plano de Ação para a Efetividade do Desenvolvimento - (PRODEV)



4

Cidades emergentes e sustentáveis



A Iniciativa busca contribuir para que as cidades que hoje exibem alto crescimento populacional e econômico possam identificar seus desafios e ações que permitam orientá-las a uma maior sustentabilidade.

A América Latina e o Caribe constituem uma região em desenvolvimento com a maior taxa de urbanização do Planeta. Esta taxa foi duplicada na segunda metade do século XX, passando de 41% em 1950, para mais de 75% na atualidade. A continuar este ritmo, prevê-se para 2050 uma taxa de 89% de urbanização.

Simultaneamente, a região mostra uma importante concentração da atividade econômica nas cidades. Hoje, aproximadamente 55% do PIB regional é produzido nos centros urbanos. As cidades são os pontos focais do desenvolvimento da América Latina, sendo chave na difusão de inovações, geração de conhecimento, concentração de mão de obra especializada, desenvolvimento das atividades econômicas mais dinâmicas e oferta de serviços de educação, cultura e recreação.

Diante dos resultados de um processo de urbanização que representa grandes desafios para a região da América Latina e do Caribe, e pensando em um

futuro urbano melhor para as próximas gerações, o Banco Interamericano de Desenvolvimento instituiu a plataforma Cidades Emergentes e Sustentáveis (CES).

Essa plataforma tem o objetivo de contribuir para que cidades, que hoje apresentam um alto índice de crescimento demográfico e desenvolvimento econômico possam de maneira pronta, mas apropriada, identificar seus principais desafios e ações de curto e médio prazo que permitam orientá-las em sua trajetória para uma situação de maior e melhor sustentabilidade.

É muito importante que a América Latina e o Caribe se preparem para enfrentar os efeitos da mudança climática. Este é um tema desconhecido para muitas de nossas cidades e que terá um grande impacto em seus desenvolvimentos, devido a fenômenos como o aumento dos níveis do mar, períodos mais longos de inundações ou secas, ou o descongelamento de geleiras e deterioração de outras fontes de recursos naturais não renováveis.



5 Por que Goiânia?



Atualmente, Goiânia apresenta um desenho urbano marcado por eixos radiais espalhando-se por áreas periféricas em adensamentos decrescentes e núcleos esparsos de alta densidade.

A metodologia para escolha das cidades que participariam da fase piloto da CES considerou vários aspectos, tendo como base a representatividade das diferentes regiões da América Latina e Caribe (Cone Sul, Andina, América Central e Caribe).

A priorização das cidades baseou-se em critérios objetivos, além de características chaves que as cidades potencialmente beneficiárias deveriam apresentar, tais como: (I) tamanho populacional, conforme classificação específica do que se entende por "cidade média" e que variou para cada região; e (II) sinais de dinamismo social e econômico no marco de instituições sólidas ou em processo de fortalecimento. Adicionalmente, a iniciativa concentrou-se nas cidades "emergentes", para consolidar este conceito, a partir dos seguintes aspectos: (I) crescimento populacional positivo nos últimos períodos inter-censitários; (II) taxas de crescimento econômico e social elevadas, conforme indicadores como o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) no Brasil; e, (III) dinamismo econômico, considerando índices como o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), os níveis de emprego e a renda familiar. No Brasil, várias cidades apresentaram potencial para compor as cinco cidades da fase piloto¹, entre elas, Goiânia, capital do Estado de Goiás.

Goiânia foi fundada em 1930, na região Centro-Oeste² do Brasil, tornando-se a Capital do Estado em 1937. Teve, na sua origem, um Plano Urbano elaborado para comportar 50 mil habitantes, pautado na ideia das cidades jardim e que procurou resguardar a organização e a ordenação dos seus espaços urbanos, integrados ao verde dos bosques e aos fundos de vale. A área do plano original constitui hoje o centro da cidade, onde se localiza grande parte dos principais equipamentos urbanos e serviços administrativos.

Atualmente, Goiânia apresenta um desenho urbano marcado por eixos radiais espalhando-se por áreas periféricas em adensamentos decrescentes e núcleos esparsos de alta densidade. Segundo dados do censo nacional de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a cidade apresenta-se hoje com uma população de cerca de 1.300.000 habitantes e uma taxa de urbanização de 99,6%³.

Goiânia faz parte da décima Região Metropolitana mais habitada do país; centro agregador de 13 municípios que abriga no conjunto cerca de 2.200.000 habitantes, representando 22% da população do Estado⁴. Tornou-se um importante pólo de desenvol-

1. Cidades piloto: Trujillo (Peru), Santa Ana (El Salvador), Porto de Espanha (Trinidad e Tobago) e Montevidéu (Uruguai).

2. Formada pelos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Distrito Federal.

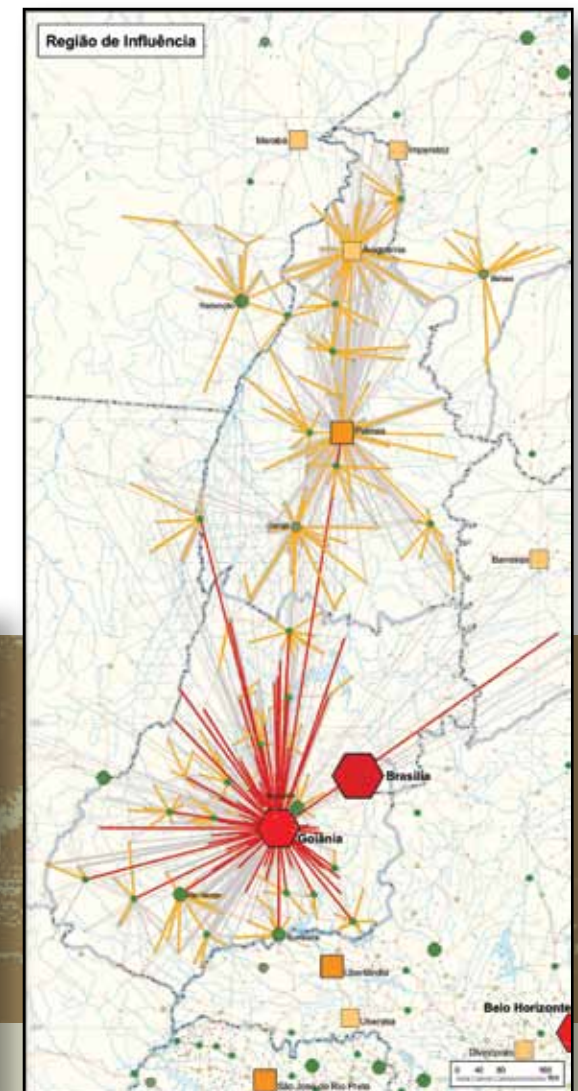
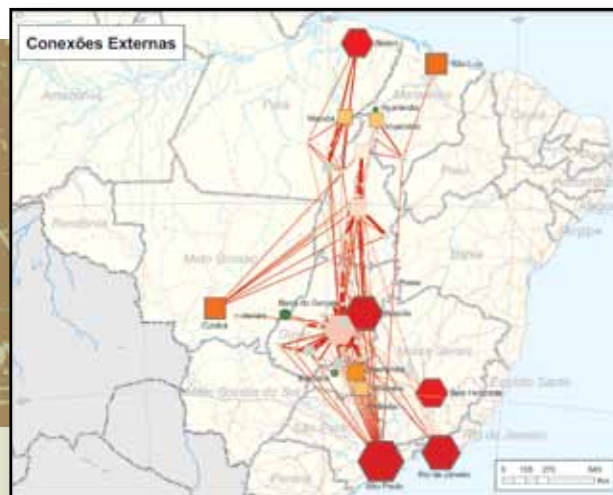
3. IBGE, 2010 e Anuário Estatístico de Goiânia, 2010.

4. Lei Complementar Nº. 27 de 30 de dezembro de 1999

vimento econômico da região Centro-Oeste, junto com Anápolis, Brasília e a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE)⁵.

A rede de influência de Goiânia abrange os Estados de Goiás e Tocantins, tendo ainda alguma penetração no Pará, Maranhão, Piauí e Mato Grosso. Mantém importantes ligações no eixo que se estende de São Paulo a Belém, apresentando também ligações com Cuiabá. Goiânia e sua rede de influência concentram 3,5% da população e 2,8% do PIB nacional, com PIB per capita de R\$ 16,6 mil. Ainda em 2009, a cidade concentrava no setor de serviços 84% do Valor Adicionado do seu PIB (serviços médicos e farmacêuticos e comércio varejista – especialmente têxtil e de roupas) sendo este seu principal vetor de crescimento econômico. A indústria representava 15% e a agricultura teve uma contribuição residual⁶.

As diretrizes que indicaram o caminho atual para o desenvolvimento do município de Goiânia estão contidas no seu Plano Diretor, datado de 2007⁷. Neste documento, foi definida a visão que embasa a política urbana e os objetivos estratégicos para o desenvolvimento da cidade: (I) assentar as bases do desenvolvimento na igualdade, oportunidade, transformação e qualidade; (II) desenvolver plenamente a função social da cidade e da propriedade urbana; e (III) garantir à população a requalificação do território do município, tendo em vista uma cidade mais justa e sustentável. A aplicação do Estatuto da Cidade, Lei Federal que regulamentou os dispositivos constitucionais relativos à Política Urbana no Brasil e garantiu a possibilidade da utilização de novos instrumentos para a efetivação da gestão urbana⁸, foi contemplado no Plano Diretor de Goiânia e vem trazendo benefícios socioambientais à cidade, estimulando a



5. Região formada pela Lei Complementar nº 94/1998, terceira maior do país, só inferior a da mesorregião metropolitana de São Paulo e a mesorregião metropolitana do Rio de Janeiro. (fonte) Prefeitura Municipal de Goiânia

6. IBGE, 2009

7. Lei Complementar Nº 171 de 29 de Maio de 2007.

8. Lei Nº 10.257/2001

Região de influência das cidades. Fonte: IBGE 2007



instalação da população de baixa renda em áreas dotadas de infraestrutura e evitando a ocupação de áreas ambientalmente frágeis como encostas de morros e zonas inundáveis.

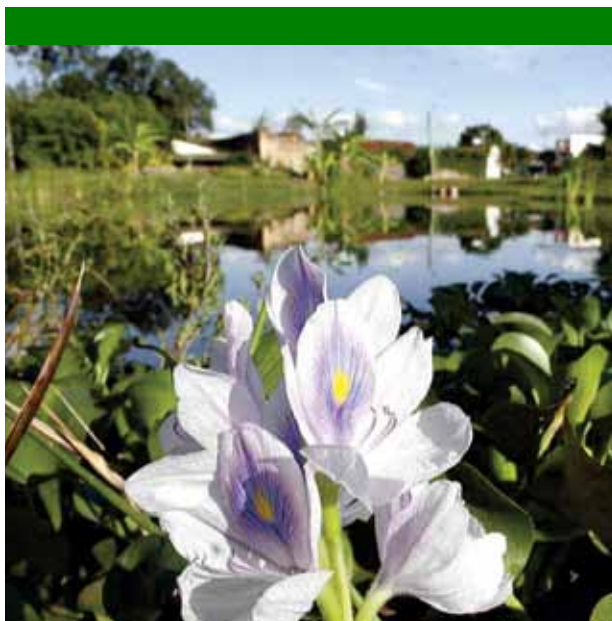
Da mesma forma, a lei orgânica do município assinala e confirma como igualmente importantes, os mesmos valores dispostos no Plano Diretor. É também entendimento previsto nesta lei a incorporação do enfoque ambiental ao planejamento, na definição do modelo de desenvolvimento do município, bem como a compatibilização com os planos regionais e setoriais complementares.

Pelo exposto, Goiânia como pólo metropolitano e liderança regional vem apostando numa gestão de seus espaços e projetos, integrados. Entretanto, suas atuais e crescentes demandas urbanas, de desenvolvimento econômico, de transportes e de segu-

rança constituem desafios que demandam buscar novas formas de atuação, focadas, por exemplo, na gestão por resultados e em modernas propostas para a gestão urbana, relacionadas a medidas mitigadoras que poderão fazer frente aos efeitos das mudanças climáticas e que, por sua própria natureza, são transversais.

Neste sentido, a Plataforma poderá deixar como legado a diferença entre o desenvolvimento sustentável e duradouro para a cidade ou a perpetuação de situações de degradação socioambiental difíceis de serem revertidas. Isto vai de encontro ao que a própria administração e a sociedade civil almejam: gestão comprometida com o desenvolvimento da cidade e de seus cidadãos, compatibilizando o crescimento econômico com a proteção ambiental, o respeito à biodiversidade e à sociodiversidade.

Dimensões da Plataforma



SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL E MUDANÇA CLIMÁTICA

- Gestão do meio ambiente e consumo de recursos
- Redução de vulnerabilidades e adaptação à mudança climática
- Mitigação de GEE, poluição e promoção de fontes alternativas de energia



DESENVOLVIMENTO URBANO SUSTENTÁVEL

- Controle do crescimento e habitat humano adequado
- Promoção de um transporte urbano sustentável
- Promoção da competitividade e de um desenvolvimento econômico local sustentável
- Prestação de serviços sociais e segurança cidadã



SUSTENTABILIDADE FISCAL E DE GOVERNO

- Mecanismos adequados de governo
- Gestão adequada de receitas
- Gestão adequada do gasto público
- Gestão adequada da dívida e de obrigações fiscais

6 Metodologia da Plataforma CES



Dado os grandes vínculos intersetoriais presentes na vida urbana, o tratamento dos desafios mencionados exigem um desenvolvimento integral multisetorial, que permita satisfazer as necessidades do presente, sem comprometer o bem estar das gerações futuras.

Tendo em vista os múltiplos desafios urbanos que enfrentam as cidades da América Latina, e para evitar os excessos trilhados pelas mega cidades da região, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) lançou a Plataforma Cidades Emergentes e Sustentáveis para apoiar as cidades emergentes – em geral de porte médio, que vem apresentando um crescimento econômico e populacional constante, com instrumentos de análise e atuação multissetoriais e integrados.

Existem diversas razões para iniciar este trabalho:

- Essas cidades vem registrando importante dinâmica de crescimento populacional e econômico e, portanto, o futuro do desenvolvimento urbano da América Latina e Caribe depende, em boa medida, das transformações pelas quais essas cidades vem passando;
- As cidades estão em uma etapa na qual é ainda possível aproveitar suas economias de escala e controlar os custos da aglomeração, melhorando a eficiência dos serviços urbanos;
- Essas cidades apresentam condições para alcançar um desenvolvimento mais sustentável e, desta maneira, evitar situações que, se atingidas, são mais difíceis e custosas para serem corrigidas. Os argu-

mentos apresentados permitem ainda afirmar que a atuação nas cidades emergentes tem potencial para resultar em maior impacto a partir de recursos disponíveis e, simultaneamente, potencializar suas competitividades. Inclusive, porque estas cidades apresentam uma escala que poderá facilitar a efetividade das intervenções;

- Finalmente, ao aumentar a sustentabilidade dessas cidades emergentes e melhorar a qualidade de vida de seus cidadãos, reduz-se a pressão populacional e econômica sobre as grandes metrópoles.

Dado os grandes vínculos intersetoriais presentes na vida urbana, o tratamento dos desafios mencionados exigem um desenvolvimento integral multisetorial, que permita satisfazer as necessidades do presente, sem comprometer o bem estar das gerações futuras.

Para abordar a problemática em uma determinada cidade, a Plataforma desenvolveu uma metodologia rápida de diagnóstico que permite identificar as brechas mais importantes para a sustentabilidade no médio prazo, priorizar os temas chaves para ação e assinalar as soluções que a cidade deveria tomar para superar suas principais limitações. Ao final, será feito um plano, que inclui o pacote de soluções identificadas, com seu cronograma correspondente de implantação e financiamento, o que permitirá

Fases da plataforma





MUDANÇAS CLIMÁTICAS – UMA CONSTANTE NO PROCESSO

Considerando o alto grau de vulnerabilidade aos efeitos das mudanças climáticas que apresentam as cidades da região da América Latina e do Caribe e em menor medida sua contribuição às emissões de gases de efeito estufa (GEE), a Iniciativa CES oferece a esta temática um lugar prioritário durante o processo de análise e priorização de atividades. Neste contexto, o BID complementar as atividades realizadas em cada cidade participante, com o apoio específico para a realização de um inventário de gases de efeito estufa e de um mapa de vulnerabilidades. Isto permitirá que as autoridades possam contar com informações de base adequadas que lhes permitam tomar decisões sobre o futuro desenvolvimento da infraestrutura urbana e social da cidade.

monitorar as diferentes atividades propostas.

A metodologia contempla cinco fases:

Em primeiro lugar, uma análise e avaliação da situação da cidade em três dimensões (ambiental e mudança climática, desenvolvimento urbano sustentável e fiscal e governabilidade). A análise é medida a partir de um grupo de indicadores quantitativos e qualitativos que permitem identificar as principais necessidades, nos diferentes temas/áreas que constituem cada uma das dimensões. Haverá áreas em que a cidade apresenta um bom desempenho; outras em que o desempenho poderia melhorar e outras, que demandarão ações urgentes. São nessas últimas que, preferencialmente, os esforços devem ser concentrados.

Em segundo lugar, nas áreas com mais necessidade de intervenção serão aplicados quatro critérios de prioridade: (I) o que o tema/área representa para a opinião pública; (II) o potencial custo econômico que teria que assumir a cidade se não atuar na solução desses problemas; (III) qual sua vulnerabilidade à mudança climática; e (IV) qual a qualidade e a situação de iniciativas em andamento para a área. Este exercício, bem como outros descritos a seguir, serão realizados com a participação ativa das autoridades de diferentes níveis de governo e de outros atores locais.

Com base no exercício de priorização anterior, define-se, em terceiro lugar, um conjunto amplo e variado de soluções para as áreas de ação priorizadas. Deste conjunto originam-se as ações mais apropriadas para implementação, aplicando-se dois critérios: (I) viabilidade; e (II) benefício econômico. Este exercício conta também com a participação de autoridades e atores locais relevantes.

Em quarto lugar, o conjunto de ações e soluções é examinado por um grupo de especialistas do BID,

pelas instituições responsáveis pelos temas e por outros atores relevantes, com vistas à sua articulação com as políticas, os programas e as ações em andamento ou planejadas para a cidade. O resultado é um plano financeiro e de execução em que são discriminadas, para cada ação, suas características técnicas, os requisitos financeiros, o cronograma de implantação, a origem dos recursos e os resultados e impactos esperados de cada ação no médio e longo prazo.

Por último, considerando-se que esse processo permite atualizar informações e gerar conhecimentos valiosos para a cidade, o Banco se propõe a usar os indicadores e resultados iniciais para apoiar dois sistemas de monitoramento: (I) um sistema interno, que auxilie o governo municipal a acompanhar a gestão administrativa; e (II) um sistema de monitoramento cidadão, responsável pelo acompanhamento e pela promoção dos temas/áreas prioritários, para que, assim, a sociedade civil aproprie-se da visão e promova ações que permitam obter a sustentabilidade da cidade.

A participação de Goiânia como cidade piloto na aplicação da metodologia da Plataforma permitiu realizar um diagnóstico rápido, tendo como base para discussão dos problemas urbanos indicadores setoriais, coletados junto aos órgãos envolvidos para cada um dos temas propostos. Reuniões com a presença de funcionários da prefeitura, de atores locais e de especialistas do BID permitiram enxergar a cidade em uma perspectiva diferente, levando em consideração suas diferentes dimensões.

O intenso envolvimento desses atores e do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social (CDES) – que validou os temas propostos para o Plano de Ação – gerou novas perspectivas na busca de soluções aos problemas urbanos priorizados. O desafio e elemento transversal é diminuir a vulnerabilidade às mudanças climáticas a curto, médio e longo prazo.



Igreja Católica

MEMORIAL DO CERRADO



INSTITUTO DO TRÓPICO
SUBUMIDO

UMA UNIDADE DO PROJETO
PÁSSAROS E CERRADO

1991

7 O que é uma Cidade Sustentável - Visão geral



É muito importante que a América Latina e o Caribe se preparem para enfrentar os efeitos das mudanças climáticas, uma vez que estas terão um grande impacto em seus processos de desenvolvimento.

Como estabelecido no início deste documento, uma cidade sustentável é definida como aquela que oferece uma alta qualidade de vida aos seus habitantes, gera menores impactos ambientais, aborda a questão da mudança climática e tem capacidade fiscal e administrativa para desempenhar suas funções de gestão urbana. A partir dessa definição, entende-se que essa cidade é aquela que se destaca em três dimensões: primeiro, uma dimensão de sustentabilidade ambiental e de mudança climática; segundo, uma dimensão de desenvolvimento urbano e socioeconômico sustentável; e terceiro, uma dimensão de sustentabilidade fiscal e governança.

A cidade em sua dimensão ambiental deve destacar-se em três pilares: (I) gestão e consumo de recursos naturais; (II) mitigação de gases de efeito estufa e de outras formas de contaminação, promovendo, ao mesmo tempo, o uso de fontes alternativas de energia; e (III) redução de sua vulnerabilidade frente aos perigos naturais e adaptação aos efeitos das mudanças climáticas.

Por sua vez, em sua dimensão de desenvolvimento urbano e socioeconômico sustentável, a cidade deve destacar-se em quatro pilares: (I) controle do cresci-

mento e garantia de um habitat adequado para seus cidadãos; (II) promoção de um transporte urbano sustentável; (III) promoção da competitividade e de um desenvolvimento econômico local sustentável; e (IV) prestação de serviços sociais de qualidade e níveis ótimos de segurança cidadã.

Finalmente, uma cidade sustentável em matéria fiscal e de governo é aquela que se destaca em quatro pilares: (I) aplicação de mecanismos adequados de governo; (II) gestão adequada de receitas; (III) gestão adequada do gasto público; e (IV) gestão adequada da dívida e de outras obrigações fiscais.

Como indicado na primeira seção deste documento, é muito importante que a América Latina e o Caribe se preparem para enfrentar os efeitos das mudanças climáticas, uma vez que estas terão um grande impacto em seus processos de desenvolvimento. Por essa razão, o Banco Interamericano de Desenvolvimento complementará o que precede, fornecendo a toda cidade que aderir ao programa CES, um inventário de gases de efeito estufa, bem como um mapa de vulnerabilidades, a fim de que as autoridades também possam dispor de informações adequadas e agir com base em dados específicos nessa matéria.



8 O caso de Goiânia: diagnóstico e priorização



Goiânia, capital do Estado de Goiás e cidade emergente no país, foi escolhida para fazer parte da Fase 1 - Desenho e Aplicação Piloto da **Plataforma Cidades Emergentes e Sustentáveis** do Banco Interamericano de Desenvolvimento

A Etapa de Diagnóstico

Para análise da situação atual de Goiânia foi aplicada a metodologia de diagnóstico da Plataforma CES. A metodologia CES buscou dar respostas às seguintes perguntas sobre a sustentabilidade da cidade de Goiânia: em quais áreas, Goiânia apresenta-se bem? Em quais áreas pode melhorar? Em quais é urgente atuar? Quais são áreas prioritárias para atuação? Que soluções concretas existem para estas últimas? Quais são as mais efetivas? Como fazer para atuar em curto prazo?

O primeiro passo foi a apresentação da Plataforma ao município e ao Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social (CDES), depois de oficializada a adesão do município como cidade da fase piloto de implementação da metodologia.

O diagnóstico teve como objetivo: obter informações sobre a atual situação das diferentes áreas a serem abordadas no âmbito das dimensões propostas; avaliar as iniciativas, projetos, ações e atividades planejadas ou em andamento; além de conhecer os problemas da cidade, a partir da visão dos diferentes atores municipais.

Durante uma missão de quatro dias, em agosto de 2011, especialistas do BID de diferentes setores participaram de reuniões, nas quais técnicos da Prefeitura e de instituições como a Federação da Indústria do Es-

tado de Goiás (FIEG), Universidade Federal de Goiás (UFG) e organizações não governamentais apresentaram suas análises sobre os problemas da cidade e possíveis caminhos a percorrer em busca de soluções.

A partir dessa mobilização da comunidade, o município iniciou a coleta dos indicadores propostos para a Plataforma. Foram coletados dados pela equipe da Prefeitura Municipal para composição de 79 indicadores, definidos como marcos quantitativos de referência técnica, que permitiriam avaliar a situação de Goiânia em relação a outras cidades da Plataforma ou da América Latina, tomando como referência valores considerados médios para a região.

Para qualificar o desempenho da cidade com base nos indicadores aplicados, estabeleceu-se, a partir de valores médios definidos segundo a opinião de especialistas, um semáforo que possibilitou compor uma correlação entre cores e valores, o que permitiu classificar cada tema avaliado. Este seria então o ponto de partida para apoiar a definição quanto à posição final do município e quanto à situação de cada área. Os indicadores foram utilizados como elementos balizadores para a tomada de decisão para uma determinada área ou tema, a importância de cada um deles para que Goiânia possa ser considerada uma cidade sustentável, e a posição que cada uma das áreas teria em uma hierarquização de prioridades – soluções imediatas, ou a médio, ou a longo prazo.

GOIÂNIA FAZ PARTE DO GLOBAL CITY INDICATORS FACILITY (GCIF)

No âmbito da aplicação da metodologia CES, Goiânia efetivou sua incorporação ao GCIF, uma organização internacional com sede em Toronto, Canadá, que conta com o apoio da Aliança de Cidades, do Governo do Canadá, da Universidade de Toronto e de uma série de empresas e organizações multinacionais. O Banco Interamericano de Desenvolvimento assinou um acordo para participar do GCIF e trabalhar em conjunto na esfera da iniciativa CES. O GCIF mantém um sistema global de indicadores normatizados de cidades, o que possibilita a construção de capacidades e o intercâmbio de conhecimentos entre elas, por meio de uma série de resumos de políticas, documentos de trabalho e análises comparativas. Em setembro de 2011 o Coordenador por Goiânia da Plataforma CES recebeu o seguinte e-mail do GCIF:

Dear Cairo,

Thank you very much for your continuous effort and active participation with the Global City Indicators Facility. We have seen that Goiania has provided up to 93% of their indicators which is remarkable.

Goiania is now one of the cities that has provided the most data to date out of the 146 cities in GCIF so congratulations for your work.

Please do not hesitate to contact me should you have any questions or comments regarding Goiania's indicators and the Global City Indicators Facility.

We look forward to continue working with you.

*With best regards,
Talia Davis*

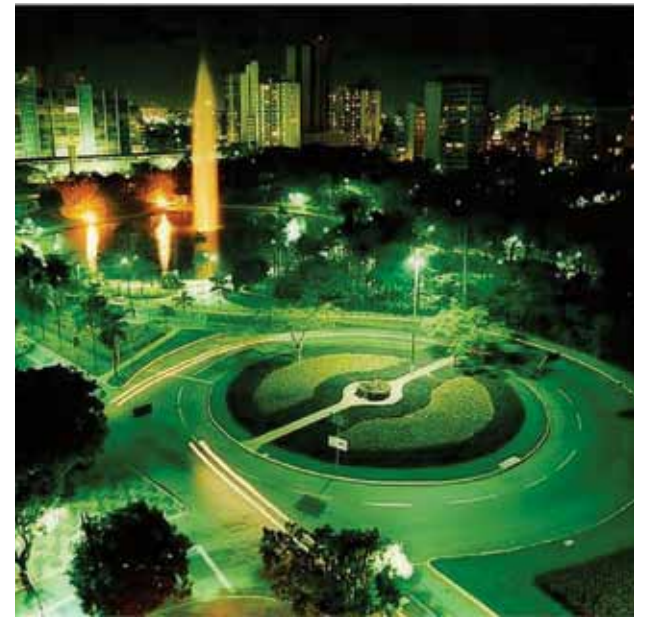
O esforço do município em preencher a tabela de indicadores e as dificuldades encontradas para a obtenção de dados confiáveis ou que pudessem ser utilizados foram motivo de uma autoavaliação dos próprios técnicos municipais sobre as fragilidades institucionais atuais, quanto ao uso de indicadores como instrumentos de gestão pública. Os resultados obtidos foram discutidos e revisados com a equipe de especialistas do Banco. Na sequência, os indicadores foram comparados àqueles obtidos nos outros municípios da plataforma, como Trujillo (Peru), Porto de Espanha (Trinidad e Tobago), Santa Ana (El Salvador) e Montevideo (Uruguai). Alguns destes resultados são apresentados a seguir.

Os indicadores coletados e analisados, bem como o material apresentado na missão ao município permitiram elaborar uma síntese da situação de Goiânia em cada dimensão.



Comparação dos indicadores “Global City Facility”							
	Indicadores	Goiânia	São Bernardo do Campo	Belo Horizonte	São Paulo	Cali-CO	Bogotá-CO
Indicadores prioritários	Área do município (Km2)	721	408	331	1.509	560	1.637
	Tipo de clima	Tropical		Tropical		Continental	Continental
	Orçamento bruto (US\$)	1.322.056.175	1.232.763.799	2.279.431.062	12.199.109.106	792.349.254	625.677.367
	População total da cidade	1.302.001	765.463	2.452.617	10.998.813	2.219.633	7.259.597
	PIB per capita (US\$)	15.376		9.926	11.793	3.533	7.696
População	Densidade populacional (habitantes por Km2)	1.777	2.301	7.412	7.289	3.962	4.436
	Porcentagem da população do país	1%	0%	1%	8%	5%	16%
	Porcentagem da população de crianças (com idade entre 0-14)	20%	15%	21%	24%	25%	25%
	Porcentagem da população de jovens (15-24 anos)	19%	12%	16%	15%	18%	26%
	Porcentagem da população adulta (com idade entre 25-64)	54%	67%	54%	50%	47%	51%
	Porcentagem da população idosa (65 anos +)	6%	7%	8%	12%	10%	6%
	Proporção entre gêneros (nº de homens por 100 mulheres)	91,13	93,38	87,9	91,32	91,7	92,9
	Porcentagem da população de novos imigrantes	24%	1%			6%	
	Porcentagem da população que está migrando de outras partes do país	0,2395	0,579				
Habitação	Número total de domicílios	482.587	260.637		2.984.416	621.059	2.153.187
	Número total de unidades habitacionais ocupadas	411.039	239.337	832.915		561.418	2.015.020
	Pessoas por domicílios	3,07	3,18	3,19	3,46	4,00	3,60
	Densidade de habitações (por Km2)	669	784	2.517		1.002	1.231
Economia	Renda familiar média (US\$)	761			1.164		
	Taxa de inflação anual, com base na média dos últimos 5 anos	4,7%	4,5%		4,8%	4,5%	4,8%
	Distribuição de renda (Coeficiente de Gini)	0,65	0,56		0,45		
	% do PIB do País	0,7%	1,0%	15,2%	12,0%	5,7%	26,0%
	Emprego total	558.901	282.678	63	4.973.358	1.068.975	3.418.298
	Número de empresas por 1.000 habitantes	0,4	83,5	29,0		25,2	34,0
	Taxa de desemprego média anual	10%	13%	7%	14%	14%	11%
Finanças Públicas	Orçamento bruto per capita (US\$)	1.015	1.610	929	1.115	357	86
	Orçamento de Investimentos (US\$)	160.753.211	68.249.748	2.588.616.559	1.126.485.584	558.777.991	2.802.514.127
	Orçamento de Investimentos per capita (US\$)	123	89	1.055	103	252	4.679
Geografia e Clima	Porcentagem de área não residencial (Km2)	2,796				0,804	0,875
	Temperatura média anual (celsius)	24,0	19,9	23,3	18,3	25,1	14,0
	Chuva média anual (mm)	1.576	1.689	246	1.317	1.010	552

Fonte: Global City Facility Indicators, 2011



EXEMPLO DE INDICADORES UTILIZADOS PARA ANÁLISE DOS TEMAS ABORDADOS

Dimen.	Indicador	Unidade	Benchmark Teórico			Trujillo	Porto de Espanha	Santa Ana	Montevideu	Golânia
			Verde	Amarelo	Vermelho					
Sustentabilidade Ambiental e Mudança Climática	Percentual da população com acesso a água potável	%	80-100%	60-80%	<60%	 89	 92	 78,6	 98,5	 99
	Continuidade dos serviços de abastecimento de água	Horas / dias	> 18 horas por dia	8-18 horas por dia	<8 horas por dia	 <8	 24	 23,93	 24	 24
	Percentual da população com acesso a coleta de esgotos	%	80-100%	60-80%	60-80%	 76,2	 61%	 63,4	 84	 77
	Percentual de destinação final em aterro sanitário	%	Plano de armazenamento suficiente de longo prazo (mais de 10 anos)	Plano de armazenamento suficiente para os próximos 10 anos	Plano de armazenamento suficiente para os próximos 5 anos	 0	 0	 85	 0	 95
	Existência de legislação de qualidade do ar, bem como seu monitoramento e fiscalização	Sim = 1, Não = 0	Legislação efetiva aprovada, monitoramento frequente e adequada fiscalização	Legislação efetiva aprovada; monitoramento inconsistente ou pouco frequente, fiscalização ou capacidade de fiscalização mínimas	Legislação, monitoramento e fiscalização sem efetividade	 0	 0	 0	 1	 0
	Existência de mapas de risco, incluindo riscos à mudança climática	Sim = 1, Não = 0	Completo e atualizado em todos os três quesitos	Completo, mas desatualizado ou incompleto mas atualizado	Nem completo nem atualizado	 1	 0	 0	 1	 Sim
Desenvolvimento Urbano Sustentável	Tem um plano de uso do solo implementado	Sim = 1, Não = 0	Sim	Planejamento existe, mas sem a parte ecológica	Não	 1	 0	 0	 1	 1
	% deslocamentos usando transporte público com troca de modal (bastação)	%	> 40% se todos os deslocamentos forem por transporte público >50% se incluir transporte compartilhado	Entre 20 e 40% se todos os deslocamentos forem por transporte público; entre 30 e 50 se incluir transporte compartilhado	< 20% ou < 30% se incluir transporte compartilhado	 45	 40	 60	 40,8	 62
	PIB per capita	USD per capita	> 10.000	10.000-3.000	< 3000	 \$3.504	 \$21.200	 \$7.176	 \$15.822	 \$15.376
	Índice de diversificação do PIB	% PIB na indústria primária	< 15% do PIB concentrado no setor	Entre 15 e 45% do PIB concentrado no setor	> 45% do PIB concentrado no setor	 Sem informação	 6,4	 35,6	 29,1	 17,9
	Prazo para obtenção de alvará de funcionamento	Dias	< 10	Entre 10 e 50	> 50	 32	 3	 6	 7	 18
	Número de assinaturas de banda-larga fixa a cada 100 pessoas	#	> 10 a cada 100	Entre 5 e 10 assinante para cada 100 habitantes	< 5 a cada 100	 18,50	 7,84	 4,04	 11,41	 16,61
	% da população vitimada (crime por tipo)	%	Taxa de assassinatos menor que 25 a cada 100.000	Taxa de assassinatos entre 25 e 100 a cada 100.000	Taxa de assassinatos maior que 100 a cada 100.000	 200	 328	 114	 8	 44
	Os cidadãos se sentem seguros?	%	> 60% se dizem inseguros	30-60% se dizem inseguros	Não	 Não	 Não	 Não	 45	 Não encontrado
Sustentabilidade Fiscal e Governabilidade	Expectativa de vida	Nº de anos				 70	 74	 74	 75	 74
	Existência de processo de planejamento participativo	Sim = 1, Não = 0	Parcerias com organizações comunitárias com competências delegadas e controle cidadão	Participação antecipada (ex. os cidadãos aconselham e são ouvidos pelos poder local)	Não participativa (ex. conselhos consultivos canibados)	 Sim	 0	 Não	 Sim	 Não
	Existência de processo orçamentário multiannual	Sim = 1, Não = 0	Orçamento de atividade para projeto para mais de um ano de projeção	A cidade tem um orçamento misto entre uma abordagem baixo para cima ou de cima para baixo	Orçamento de cima para baixo apenas. Existe apenas projeções para um ano. (do programa para a atividade)	 1	 0	 0	 Não coletado	 0
	Receitas próprias como % do total das receitas	%	> 30%	20-30%	< 20%	 23,10	 0,03	 78,70	 86,00	 45,00
	Receita de impostos	%	20-30%	10-20 ou 30-40	< 10 ou >40	 14,80	 0,49	 Não aplicável	 28,00	 23,00
	Existência de indicadores de desempenho e metas a seguir na execução orçamentária	Sim = 1, Não = 0	Mantém medidas que refletem mudanças nos principais indicadores de desempenho e ajuda a diagnosticar áreas de ação	Mantém informações detalhadas nos relatórios de gestão	Não mantém qualquer indicador de desempenho detalhado ou relatório de gestão	 0	 1	 0	 0	 0

TABELA 1: SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL E MUDANÇAS CLIMÁTICAS

Gestão ambiental e consumo de recursos naturais	Mitigação dos efeitos de GEE e outras formas de poluição, e incentivo à promoção de fontes alternativas de energia	Redução da vulnerabilidade a desastres naturais e adaptação às mudanças climáticas
O percentual da população com acesso à água potável e à rede elétrica, bem como a continuidade destes serviços são considerados satisfatórios. Entretanto, mananciais que abastecem a cidade correm sérios riscos em função do avanço da ocupação urbana a montante das captações.	Existe a legislação de qualidade do ar, mas sua fiscalização e monitoramento são pouco eficientes. O índice de qualidade do ar é satisfatório em grande parte do ano, mas ruim no período de seca.	A cidade ainda não possui mapas de risco incluindo perigo a mudanças climáticas. Em contrapartida, o percentual de infraestrutura em risco de danos substanciais, relacionados a impactos derivados de desastres naturais não é alarmante e o percentual de domicílios na cidade em áreas de alto risco é extremamente baixo.
O percentual da população com acesso à coleta de esgotos e o percentual de esgotos coletados que recebem tratamento são aceitáveis (70%), mas podem melhorar. Cursos d'água ainda são poluídos, em função do lançamento de esgoto não tratado e de lançamento direto dos despejos na drenagem.	A cidade não possui inventário de emissões de gases. É uma demanda urgente. Não há medição de intensidade de GEE nem da eficiência de carbono na economia da cidade.	A cidade tem planos de mitigação (incluindo ajuda humanitária) apenas no caso de alagamento - segundo o corpo de bombeiros.
Existe uma legislação de eficiência energética que vem sendo aplicada e o monitoramento é frequente.	Toda a energia utilizada na cidade vem de fonte renovável - hidrelétricas.	A cidade possui um sistema multimodal de alerta a desastres, mas com um mínimo de testes.
Na cidade não se faz compostagem de resíduos sólidos, nem são aproveitados estes resíduos como fonte de energia. O percentual de resíduos sólidos reciclados pode melhorar (50%). O aterro sanitário está em expansão e sua vida útil se prolongará por mais de 10 anos. Não há disposição de resíduos a céu aberto (lixões) ou em aterros controlados. É necessário buscar soluções para os resíduos da construção civil.	A cidade não possui um inventário de poluição sonora. Existe a legislação sobre a poluição sonora, mas não há monitoramento e fiscalização frequentes. A média de intensidade sonora em áreas críticas da cidade em horário de pico está acima do aceitável – é alarmante.	A cidade não possui plano para adaptação a mudanças climáticas. Não há plano para diminuir o dano causado por desastres e mudanças climáticas.
O percentual da população com rede elétrica legalizada é quase 100% e a continuidade do serviço é satisfatória, bem como o consumo anual de energia.		

TABELA 2: SUSTENTABILIDADE URBANA

Controla o crescimento e melhora o habitat humano	Promover o transporte urbano sustentável	Promover desenvolvimento econômico local competitivo e sustentável	Oferecer serviços sociais de alto padrão e promove a coesão social
A taxa de urbanização é alta.	É satisfatório o percentual de deslocamentos durante a hora de pico, feitos tanto em transporte público quanto em transporte compartilhado (62%)	Tanto o prazo para obtenção de alvará de funcionamento para novos negócios quanto a taxa de desemprego merecem atenção por estarem acima do ideal.	O percentual de crianças que deveriam estar na escola e estão efetivamente matriculadas é satisfatório (86%), mas o índice de número de estudantes para cada professor merece atenção - são 19 alunos para cada professor - o ideal seria menos de 15 alunos.
Menos de 3% da população vive abaixo da linha de pobreza - indicador satisfatório.	É satisfatório o percentual de uso de combustível alternativo na cidade (36% dos veículos).	Os níveis de conectividade para a cidade podem melhorar – estão pouco abaixo do satisfatório.	Tanto a expectativa de vida para os habitantes da cidade quanto o número de médicos a cada 100 habitantes (4) são considerados satisfatórios.
O município tem plano diretor urbano, mas não aplica os instrumentos definidos no plano de forma eficiente.	A velocidade média nas vias e nos corredores principais de transporte é muito baixa, portanto, alarmante.		

TABELA 3: SUSTENTABILIDADE FISCAL E GOVERNANÇA

Tem mecanismos de governança adequados e emprega processos de planejamento participativo	Gestão adequada das receitas	Gestão adequada das despesas (gastos)	Gestão adequada da dívida e obrigações fiscais
O município ainda não tem processo de planejamento e orçamento participativo. Porém a sociedade é consultada através do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social (CDES) que tem papel consultivo (não deliberativo).	As receitas de impostos (IPTU+ISS=23%) podem ser incrementadas.	As despesas correntes são altas e crescentes, em relação à receita total, enquanto o investimento é baixo.	A dívida e seu serviço estão sob controle.

TABELA 3: SUSTENTABILIDADE FISCAL E GOVERNANÇA

O indicador de transparência nacional piorou entre 2002 e 2010, de 4 para 3,7. O município cumpre os requisitos mínimos de transparência da LRF, porém o acesso às informações não é amigável. Pode melhorar também a transparência no planejamento e execução orçamentária.	O município pode diversificar e aumentar a base de arrecadação, aperfeiçoando a cobrança de taxas e impostos; implantando a cobrança de contribuição de melhoria; e aperfeiçoando a recuperação da dívida ativa.	Goiânia está em fase de implantação do planejamento estratégico. Não trabalha com gestão por resultados. A gestão participativa é incipiente (conselho consultivo) e o controle social é inexistente.	Não há passivos contingentes relevantes, tais como precatórios e obrigações previdenciárias.
A auditoria das contas públicas é feita pelo Tribunal de Contas do Estado, que audita 100% dos órgãos públicos.		Não há monitoramento formal dos resultados dos objetivos dos projetos e programas.	
Pratica uma Gestão Pública Moderna: O orçamento é plurianual (multi-anual), mas de cima para baixo (do programa para a ação).		Não há informações claras sobre o quanto a cidade gasta e recupera com serviços públicos.	
Apresenta autonomia financeira: Goiânia possui 45% de receitas próprias, porém a participação dos impostos na receita total tem diminuído recentemente.			



TABELA 4: CARACTERIZAÇÃO DOS DESAFIOS ENCONTRADOS

 VERDE	 AMARELO	 VERMELHO
SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL E MUDANÇA CLIMÁTICA		
Gestão dos recursos hídricos abastecimento de água	Preparada para ocorrência de desastres naturais	Gerenciamento de desastres e adaptação às mudanças climáticas.
Gestão dos resíduos sólidos	Gestão do esgoto sanitário	
Vulnerabilidade a desastres naturais	Poluição sonora (regula e não monitora)	
Consumo e geração de energia renovável		
SUSTENTABILIDADE URBANA		
Transporte orientado ao transporte público	Base Econômica Diversificada e Competitiva	Gestão do impacto do crescimento urbano no meio-ambiente
Desigualdade urbana (renda)	Taxa de Emprego – Informalidade	Transporte público ecológico e multimodal
Educação infantil	Conectividade	Segurança cidadã
Favorece o transporte público limpo e multimodal		
Serviços de saúde		
SUSTENTABILIDADE FISCAL E GOVERNANÇA		
Autonomia fiscal e administrativa	Transparência	Qualidade do gasto público
Diversificação de Fundos	Maximiza sua base fiscal	Gestão por resultados
Maximização das fontes de financiamento (receitas)		Planejamento participativo
		Gestão Pública Moderna (orçamento multianual, partindo da definição das atividades para a definição dos programas)
		Gestão da Dívida
		Passivos contingentes

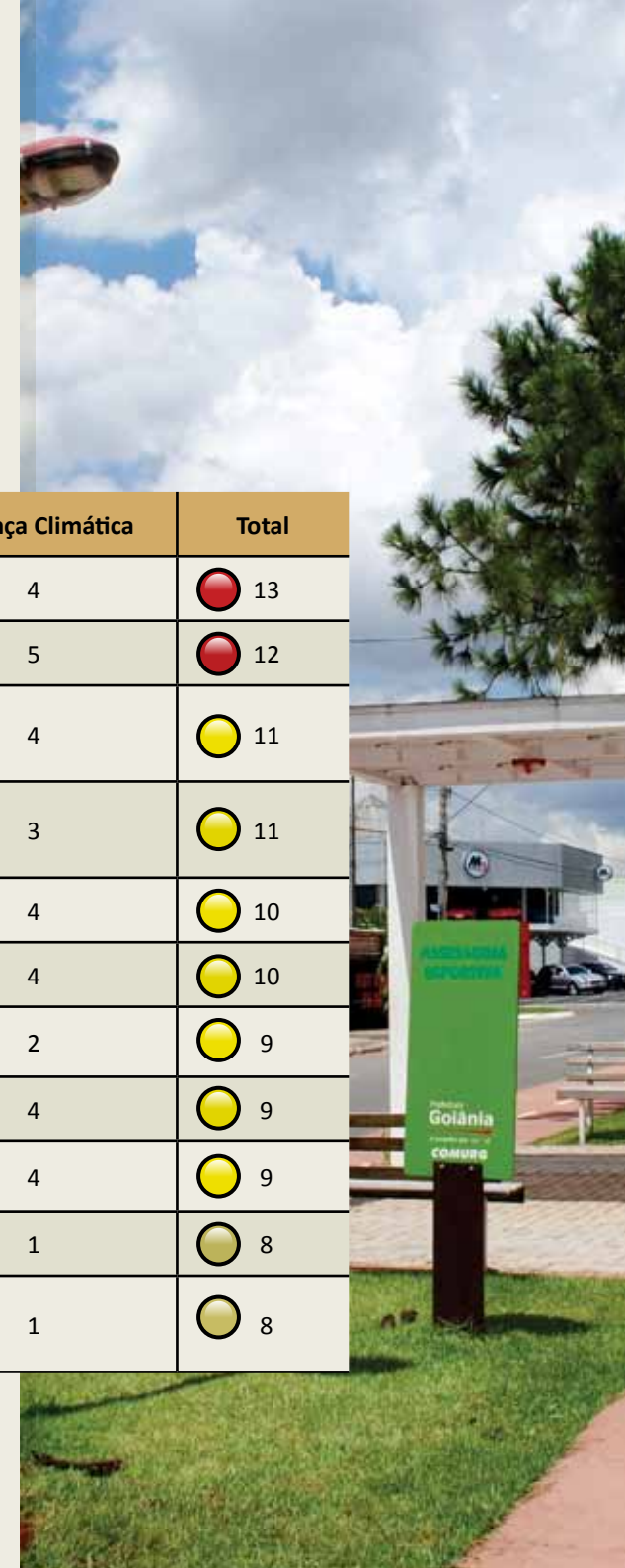
Principais necessidades detectadas

Uma vez revisado e comparado cada um dos diferentes indicadores com os padrões estabelecidos, a metodologia permite categorizar cada uma das áreas de ação como verde, amarela ou vermelha, dependendo do nível das brechas detectadas. O propósito é identificar aquelas áreas nas quais a cidade deve focalizar sua atenção em um curto e médio prazo, pelo impacto em sua sustentabilidade. O resumo dos resultados deste exercício

está na Tabela 4, que destaca em cada coluna as áreas de ação e suas respectivas categorias.

Como se pode observar, algumas áreas mostram um bom desempenho (classificadas como verdes), outras poderiam ser melhoradas com pouca ajuda (classificadas como amarelas) e outras requerem um trabalho mais árduo para assegurar a sustentabilidade da cidade (classificadas como vermelhas). As linhas críticas para a sustentabilidade de Goiânia são as seguintes: os planos de gerenciamento

Área de Ação	Opinião Pública	Custo Econômico	Mudança Climática	Total
Favorece o transporte público limpo e multimodal	4	5	4	13
Economia diversificada e competitiva	4	3	5	12
Qualidade do gasto público (autonomia financeira, arrecadação própria e investimentos)	3	4	4	11
Gestão do crescimento urbano (minimiza o impacto do crescimento urbano no meio ambiente)	3	5	3	11
Gestão por resultados	2	4	4	10
Planejamento participativo	2	4	4	10
Gerenciamento de desastres e adaptação às mudanças climáticas	4	3	2	9
Conectividade (internet banda larga)	1	4	4	9
Segurança pública	1	4	4	9
Gases de Efeito Estufa (monitora e tem planos para a redução)	4	3	1	8
Gestão Pública Moderna (orçamento multianual e de baixo-parâmetro, da atividade para o programa)	3	4	1	8





de riscos e a adaptação às mudanças climáticas; a gestão do impacto do crescimento urbano no meio ambiente; o transporte com baixo impacto ambiental, ecológico, seguro e multimodal; a segurança cidadã; a gestão por resultados; o planejamento participativo; a transparência e gestão pública moderna; e a qualidade do gasto público.

Pela percepção da equipe técnica e pelas demandas observadas junto ao município, alguns itens que foram classificados como amarelos foram mais bem analisados para se chegar à versão final dos itens a serem discutidos com o município. São eles: a base econômica diversificada e competitiva; o emprego local com alta informalidade; a conectividade; e a preparação para possíveis desastres naturais.

A Etapa de Priorização

O exercício anterior permitiu selecionar as áreas de ação essenciais para a sustentabilidade urbana de Goiânia. Entretanto, em virtude da escassez de recursos e tempo foi necessário priorizá-las. Este é o objetivo da Fase 2 da metodologia do diagnóstico da Plataforma, e foi aplicada considerando três elementos: (I) a percepção dos cidadãos sobre os problemas; (II) o impacto da mudança climática em cada um deles; e (III) o potencial custo econômico que a cidade teria que assumir se não atuar na solução desses problemas.

No caso de Goiânia, a cada um dos três elementos se concedeu um valor entre um e cinco de acordo com o impacto em cada linha.

O Filtro da Opinião Pública

Para o caso da Percepção Cidadã, foi aplicada uma pesquisa a 25 indivíduos representativos de distintos

setores da sociedade, sendo que alguns integrantes do Conselho de Desenvolvimento Econômico de Social da cidade se dispuseram a participar.

O questionário abordou a importância que teria cada área para o desenvolvimento sustentável da cidade. As respostas foram classificadas do maior ao menor valor de acordo com o grau de importância que foram dados pelos participantes a cada uma das linhas. As perguntas foram elaboradas de acordo com uma primeira análise dos indicadores classificados em vermelho para a cidade. Também foram selecionados indicadores em amarelo que a equipe considerou importantes.

O Filtro de Vulnerabilidade às Mudanças Climáticas

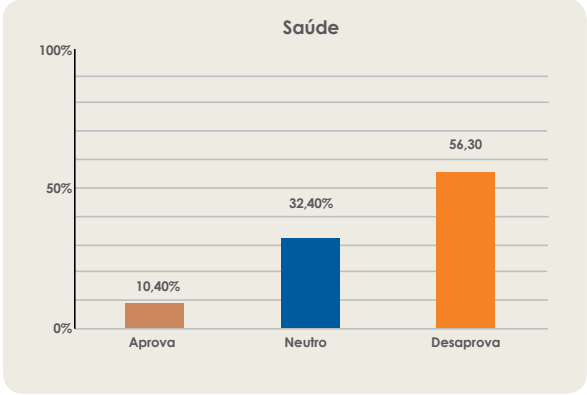
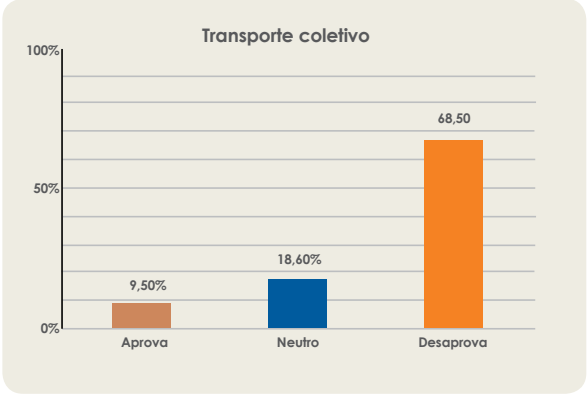
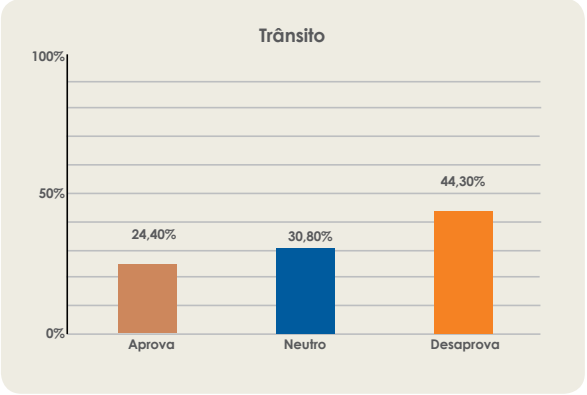
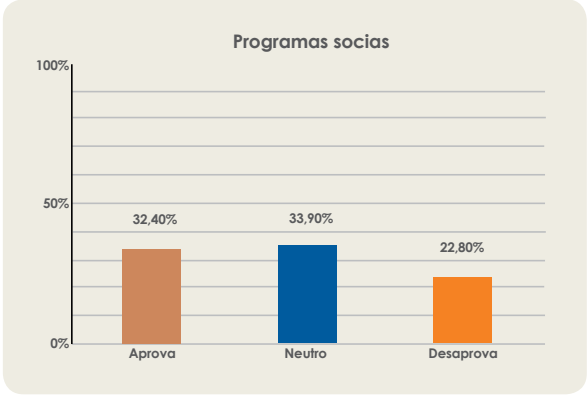
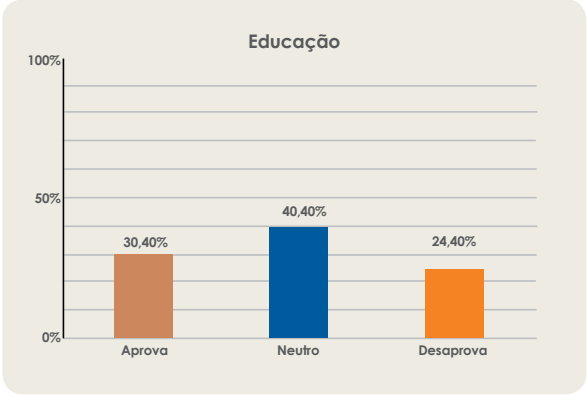
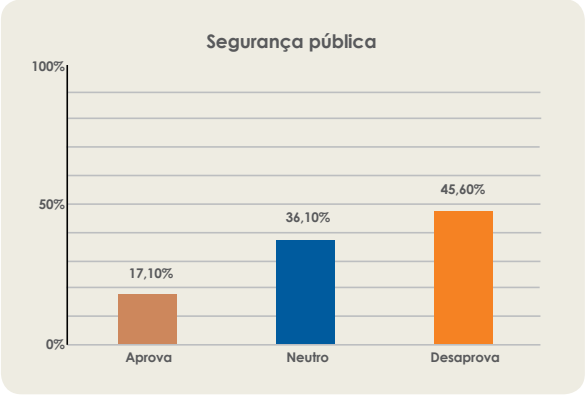
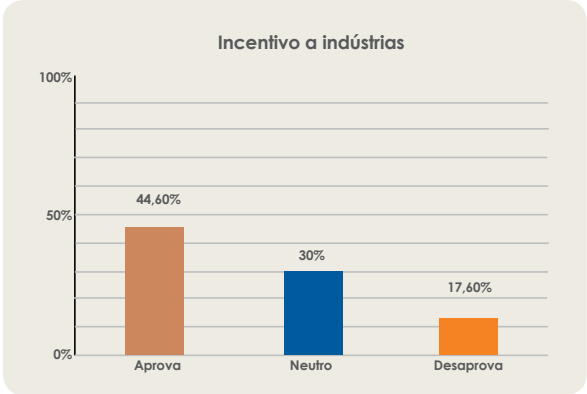
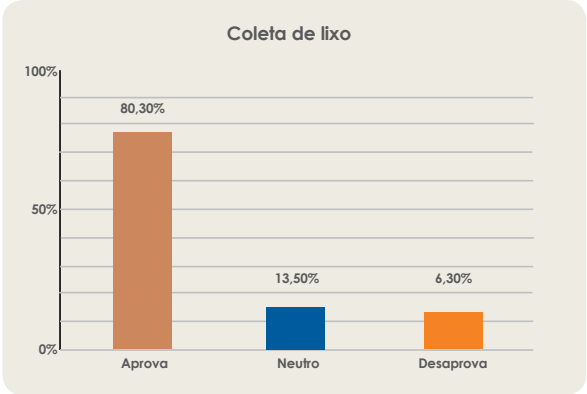
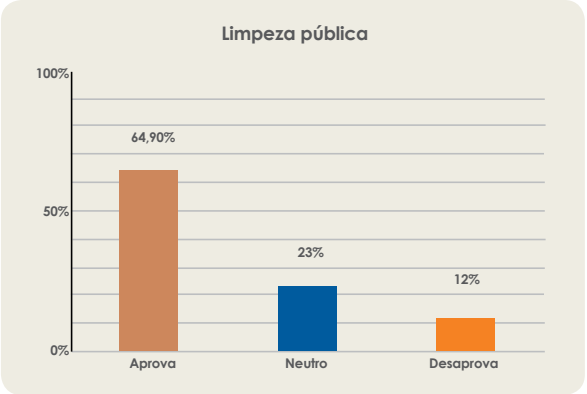
Para estabelecer o impacto que terá a mudança climática em cada área de ação, os especialistas do Banco deste setor deram um valor na escala estabelecida, considerando o grau dos efeitos que a mudança climática teria sobre cada área.

O Filtro de Custo Econômico

Por último, o grupo de especialistas em desenvolvimento econômico local realizou uma categorização similar levando em consideração o impacto econômico potencial de cada tipo de ação das áreas identificadas ou o custo econômico de não atuar nessas áreas. Para tanto, foi analisado o impacto de cada ação no crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), na geração de empregos e na melhoria da competitividade do município.

A análise conjunta dessas três dimensões permitiu verificar a importância de cada ação no crescimento da economia de Goiânia. A soma das três análises levou à pontuação final para o filtro de custo econômico.

Uma pesquisa de opinião pública disponibilizada pela Prefeitura de Goiânia, realizada no período de 20 a 24 de julho de 2011, teve caráter qualitativo e quantitativo. A esfera qualitativa foi realizada com 8 grupos de discussão, e 800 pessoas foram entrevistadas para a pesquisa quantitativa com o percentual de 95,5% de acerto. Entre os indicadores avaliados, consideramos abaixo os mais pertinentes para a comparação com os indicadores da plataforma:



Priorização das áreas de ação

Aos resultados obtidos da matriz de indicadores para diferentes áreas avaliadas semaforizados, somados à percepção dos especialistas do BID e dos técnicos da prefeitura municipal de diferentes áreas, foram aplicados os resultados dos três filtros acima especificados. Isso levou à elaboração de uma matriz de priorização, a partir das áreas de ação estabelecidas e dos três filtros aplicados.

A validação dos temas priorizados levou ainda em consideração três diferentes aspectos: (i) a prioridade do tema para a cidade; (ii) sua autonomia e competência para atuar sobre o tema; (iii) o impacto ambiental positivo gerado ao atuar sobre o tema.

Os resultados do exercício de priorização permitiram detectar cinco áreas de ação prioritárias:

- (I) transporte público e mobilidade urbana;
- (II) competitividade e conectividade;
- (III) modernização da gestão pública – gestão por resultados;
- (IV) segurança pública; e
- (V) gestão da expansão urbana

Nesse caso, os temas de qualidade do gasto público, gestão por resultados e planejamento participativo foram agregados em uma única linha de ação, permitindo assim priorizar outras áreas para ação mais imediata. Priorizar algumas linhas de ação não significa que as demais serão ignoradas. Além disso, em face da dinâmica de uma gestão pública municipal cujos setores não são facilmente segmentados, as ações priorizadas de um determinado setor tendem a gerar externalidades positivas, beneficiando aquelas que não foram priorizadas, neste momento. Finalmente, mesmo aqueles temas com menor pontuação, ligados ao gerenciamento de desastres e mudanças climáticas e a inexistência de um inventário de gases de efeito estufa estão sendo alvo de um apoio setorial do Banco, pois vem sendo considerados importantes numa faixa de grande e média prioridade.

A validação dos resultados pela Prefeitura Municipal de Goiânia e pelo CDES permitiu o início dos trabalhos de aprofundamento dos estudos que vem possibilitando traçar estratégias, ações, atividades, metas, custos e formas de monitoramento.

9 Plano de Ação – Goiânia



“... O processo de periferização e de segregação de grandes contingentes de população de baixa renda foi o grande responsável pela ampliação do perímetro urbano de Goiânia.”

O diagnóstico desenvolvido conforme a metodologia da Plataforma CES do BID permitiu identificar os temas ou as áreas de atuação a serem detalhadas em cada uma das dimensões da Plataforma, sendo elas:

1. Transporte Público e Mobilidade Urbana
2. Competitividade e Conectividade
3. Modernização da Gestão Pública – Gestão por Resultados
4. Segurança Pública
5. Gestão da Expansão Urbana
6. Gerenciamento de desastres e adaptação às mudanças climáticas

O Município de Goiânia definiu que passaria à fase de aprofundamento de todos os seis temas priorizados. Esses temas serão abordados de forma integrada, buscando a intersetorialidade na análise de mecanismos e de alternativas de solução para os problemas detectados, tendo como aspecto transversal a adaptação às mudanças climáticas, o que deve permear todos os estudos já iniciados ou que serão desenvolvidos.

A seguir será apresentada, para cada tema, uma síntese do diagnóstico e a linha estratégica das ações previstas para o seu encaminhamento.

Na Fase IV de aplicação da metodologia, já iniciada, serão aprofundados os diagnósticos e estudadas as alternativas de solução. As soluções de curto, médio e longo prazo serão definidas em função de um processo de hierarquização que levará em conta fatores como: (I) a capacidade institucional da Prefeitura e de diferentes órgãos para sua implementação; (II) a necessidade ou viabilidade de participação de órgãos de diferentes níveis de governo (Estadual e Federal), do setor privado e da sociedade civil; (III) custos e viabilidade técnica, social, ambiental operacional e de manutenção das ações propostas; e (IV) as diferentes fontes de recursos disponíveis.

Em função de sua importância estratégica para o município de Goiânia, capital do Estado de Goiás, principal cidade da RMG e importante pólo regional, a gestão da expansão urbana será o primeiro tema a ser abordado.

DESENVOLVIMENTO URBANO SUSTENTÁVEL

I. Gestão da Expansão Urbana

Situação Atual:

Goiânia foi criada na década de 1930 como capital do Estado de Goiás. Seu crescimento inicial se fez a partir de um plano que não previa áreas de expansão urbana. Atualmente, é uma cidade com mais de 1 milhão de habitantes, cujo padrão de organização repete o tradicional modelo centro/periferia e

que se materializa por uma segregação, não somente espacial, mas socioeconômica. Assim a cidade de Goiânia, apesar do planejamento original e de planos diretores subsequentes, apresenta uma divisão social do espaço como qualquer outra cidade brasileira. Seu crescimento se deu através dos eixos de transporte, ao longo dos quais, nos vazios urbanos, se previa adensamento.

Na realidade, "... o processo de periferização e de segregação de grandes contingentes de população de baixa renda foi o grande responsável pela ampliação do perímetro urbano de Goiânia. Esse fenômeno provocou sucessivas mudanças na lei de zoneamento da capital, empurrando para cada vez mais longe a moradia dos mais pobres e agravando os problemas socioambientais" ¹.

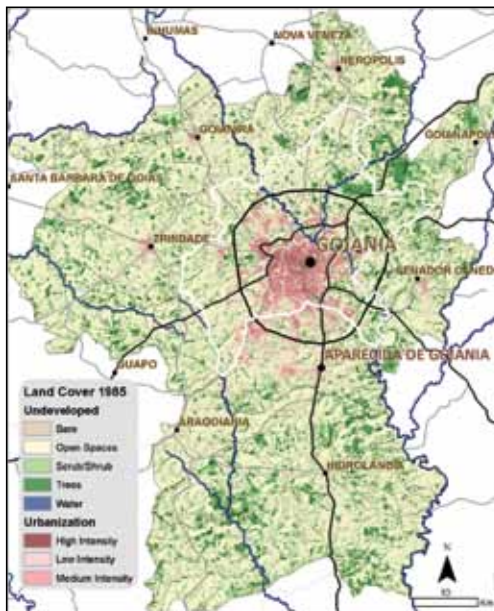
Nas décadas mais recentes, essa expansão se deu na direção centro-sul da cidade sempre acompanhando seus grandes eixos de transporte. As Figuras 1, 2 e 3 apresentadas assim demonstram.

Ações:

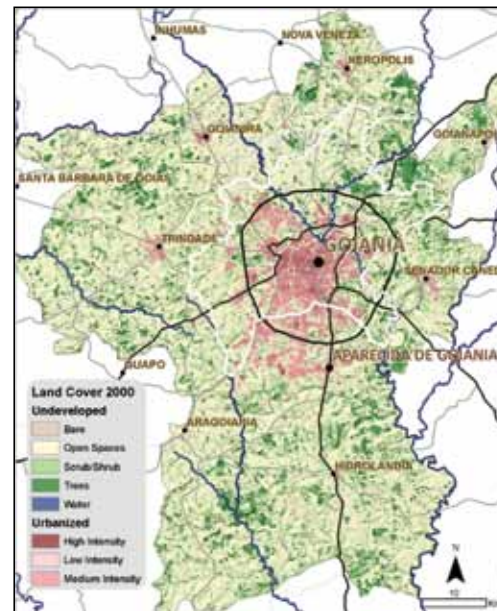
A revisão do Plano Diretor de Goiânia (2007) levantou problemas e propostas formuladas pelas conferências da cidade. Chegou-se à conclusão de que o desenvolvimento urbano da cidade deve ser promovido a partir do ordenamento territorial, das condições de mobilidade, acessibilidade e de sustentabilidade socioambiental, das questões socio-culturais e de gestão urbana.

Estabeleceu-se também um novo olhar sobre Goiânia focado nos princípios da igualdade, oportunidade, transformação e qualidade, explicitado no seu Plano Diretor: a organização do espaço urbano, seu uso e ocupação é determinante de seu futuro e da qualidade de vida propiciada aos seus cidadãos.

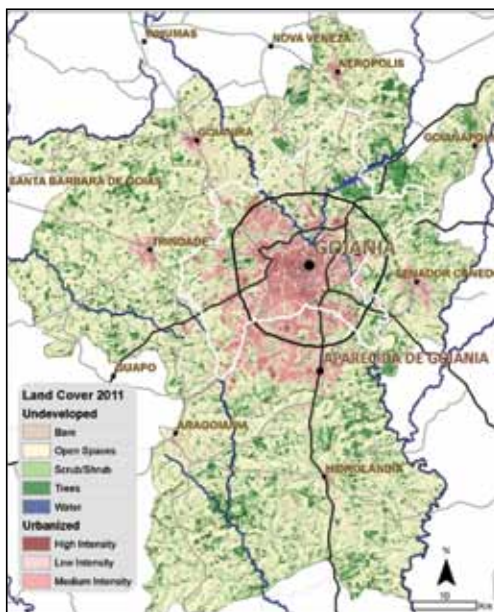
1. Plano Diretor do Município de Goiânia, 2007



1. Mapa Expansão Urbana 1985

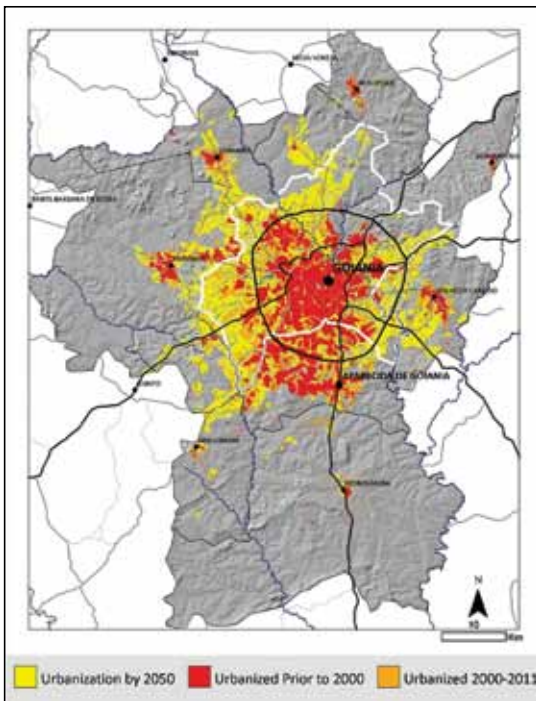


2. Mapa Expansão Urbana- 2000



3. Mapa Expansão Urbana- 2010

Fonte: Geo Adaptive, 2012



4. Mapa Urbanização antes de 2000 a 2050

Fonte: Geo Adaptive, 2012

Levando em consideração este passado, e a partir de ampla discussão (2011/2012) entre os técnicos e os profissionais da Prefeitura com a equipe do BID, chegou-se ao consenso de desenvolver uma proposta nascida da necessidade de novos instrumentos, novos modelos e ideias que resultem uma gestão da expansão urbana mais sustentável em termos socioambientais e econômicos, assegurando melhores condições de vida para a população de Goiânia, cidade emergente da América Latina.

1. Estudo Inicial - Crescimento Urbano e Simulação para Avaliação de Sustentabilidade. Para colaborar com o município frente a estes desafios, o BID realizou um estudo denominado "Análises de Crescimento Urbano e Simulação para Avaliação de Sustentabilidade", com Aplicação do Modelo – Simulação do Crescimento Urbano sob Pressão. Os resultados dessa aplicação deverão auxiliar no planejamento da infraestrutura "verde" da cidade (eco serviços, proteção de áreas úmidas etc.) e no zoneamento econômico-ecológico.

Os estudos partiram do princípio de que as cidades emergentes no Brasil e na América Latina estão crescendo rapidamente, e que este crescimento está ocorrendo tipicamente, em áreas periféricas das cidades, em função de múltiplas políticas e gerenciamento jurisdicional; onde o planejamento é pouco aplicado; e, em áreas com altas densidades e ocupação desordenada, onde os serviços públicos são difíceis de serem implantados e a infraestrutura é dispendiosa.

A proposta se baseia na mudança de paradigmas e na construção de um entendimento de interferências que devem ocorrer no Uso do Solo Urbano, condição indispensável para a avaliação de sua sustentabilidade, mostrando de forma mensurável

e espacializada a área requerida para serviços essenciais como o abastecimento de água, o esgotamento sanitário, o controle de inundações/cheias, a implantação da rede elétrica etc. É possível, assim, demonstrar a trajetória do crescimento e o descompasso entre a expansão urbana, além da falta de planejamento para esses serviços sem os devidos cuidados ambientais, com grandes interferências no desenvolvimento das cidades².

A conclusão dos estudos poderá demonstrar que são mensuráveis os custos do crescimento sob pressão, e que é mais caro e mais difícil fornecer serviços nas áreas periféricas das cidades, o que induz à segregação socioespacial, ou à ocupação de fundos de vale, encostas, levando as populações de baixa renda à situações de risco e à degradação dos recursos naturais. Outro problema gerado por essa periferização, sem controle e fiscalização, é a ocupação de Áreas de Preservação Permanentes (APPs) e de áreas de proteção de mananciais de abastecimento, levando ao risco de racionamento ou de desabastecimento de gerações futuras.

Os resultados iniciais desses estudos para Goiânia, apresentados no mapa 4, demonstram que, pelo fato de se conhecer o crescimento histórico e obviamente as restrições ao desenvolvimento físico da cidade, pode-se, planejando hoje, estimar seu crescimento futuro num mercado livre, utilizando instrumentos que permitam um crescimento/expansão da cidade com base na "infraestrutura verde", por exemplo, não permitindo um intenso processo de ocupação que não respeite restrições ambientais, desestimulando a cidade a se expandir indefinidamente sem controle e com sérias consequências do ponto de vista econômico e socioambiental.

2. Análises de Crescimento Urbano e Simulação para Avaliação de Sustentabilidade, GeoAdaptive, 2012

2. Elaboração de estudos de novas alternativas mais sustentáveis para a gestão da expansão urbana, a partir do conhecimento de soluções/ideias implementadas em outras cidades e que têm similaridades com Goiânia, a exemplo de: (I) zona verde criada para proteção do solo e águas superficiais; (II) desenvolvimento/expansão concentrado em áreas do lençol freático; (III) recursos ambientais reconhecidos internamente aos limites da cidade, tratados como recursos valiosos para serviços ambientais e oportunidades de recreação determinadas/revitalizadas, aumentando a densidade e reduzindo a necessidade de expansão de infraestrutura básica; (IV) concentração de serviços, habitação e empregos em áreas centrais/revitalizadas melhorando as opções de transporte público – mobilidade; (V) corredores verdes convertidos em áreas verdes e que formam ligações através da cidade melhorando os altos índices de impermeabilização do solo urbano de Goiânia que também diminuem a recarga.

3. Definição de mecanismos de restrição da expansão como peças chaves à gestão do crescimento de Goiânia, entre as quais cita-se: (I) criação de incentivos para o desenvolvimento sustentável a partir da aplicação de ferramentas como bônus de densidade para estimular altas densidades em áreas com infraestrutura, concessão de incentivos tributários para a conservação ambiental etc.

4. Definição de ideias chaves para a gestão institucional da expansão urbana: (I) antecipação de brechas entre o plano e a sua implementação; (II) reconhecimento de todas as instituições atuantes no desenho e no planejamento dos serviços e infraestrutura da cidade para que participem do planejamento da gestão da expansão urbana de Goiânia; (III) estabelecimento do planejamento eletrônico (e-planejamento), disponibilizando licenças e indicadores de progresso de sistema de

monitoramento on-line; (IV) estudo mais profundo para a regulamentação e aplicação dos instrumentos do Estatuto das Cidades que se encontram no Plano Diretor.

5. Montagem de Cenário Multisetorial para o Planejamento: (I) construção de cenário reconhecendo as mudanças frente às quais se tem pouco controle (preferências do consumidor, mudanças climáticas, processos migratórios); (II) simular múltiplas alternativas; (III) avaliar o conjunto de indicadores para todas as alternativas, discutindo impactos e impactos cruzados entre setores.

6. Montagem de procedimentos para acompanhamento da expansão urbana do Município. Esta ação se interliga à proposta da área de conectividade de aumentar a qualidade dos processos que dependem de dados geográficos, com a atualização e complementação do Sistema de Informação Geográfica de Goiânia – SIGGO.

II - TRANSPORTE PÚBLICO E MOBILIDADE URBANA

Situação atual:

O processo de planejamento urbano do município, orientado e definido pelo Plano Diretor de Goiânia, é baseado na busca de uma cidade moderna e compacta, que se desenvolva ao longo dos grandes eixos de transporte coletivo. Busca-se, assim, ocupar os vazios urbanos – onde se prevê o adensamento da ocupação – e a implantação de Áreas de Programas Especiais de Interesse Social, destinadas a projetos habitacionais, em operações de iniciativa pública ou privada que objetivam a promoção da política habitacional do Município.

Em Goiânia há uma única rede de serviços que atende a todos os deslocamentos por transporte público coletivo, não havendo um conceito de serviços municipais e intermunicipais. Essa rede unificada



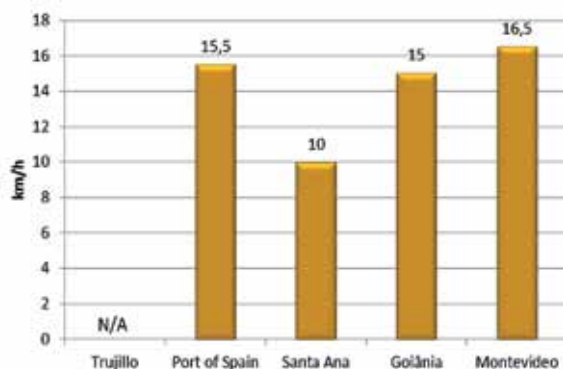
Visita à Coreia, novembro de 2011

Sistema de transporte coletivo



Fonte: Plano Diretor de Goiânia/2007

Velocidade média das vias e dos corredores principais de transporte



é denominada Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC)³. A RMTC atende a dezoito municípios, dos quais treze pertencem a RMG e cinco à Região de Desenvolvimento Integrado, atendendo a 20 milhões de passageiros mensalmente.

A gestão do sistema é composta pela Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC) e pela Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo (CMTC), que é o braço executivo responsável por todo o planejamento, organização, gerenciamento, controle e fiscalização operacional de todas as modalidades de transportes coletivos de passageiros da RMTC. Está em vigência desde 2008 um contrato de concessão por 20 anos para atuação da RMTC, que conta com cinco operadoras.

A RMTC possui projetos estratégicos que buscam a compatibilização com as diretrizes do Plano Diretor do Município. São eles: (I) a prioridade da circulação do serviço de transporte coletivo no sistema viário, com a redução dos tempos de viagem, maior regularidade e economia para a prestação do serviço; (II) estruturação dos principais eixos de transporte coletivo com capacidade para atendimento da demanda a partir da projeção de uma imagem para afirmação do transporte coletivo como modo preferencial de deslocamento motorizado na região; e (III) a configuração de uma rede de corredores estruturada de transporte coletivo independente da solução funcional e tecnológica, com a adequada integração entre as soluções adotadas, formando um conjunto harmônico de intervenções⁴.

Estas estratégias visam solucionar três problemas de natureza diferentes: (I) redução do uso do transporte coletivo pela população na Região Metropolitana

de Goiânia (RMG), em especial em Goiânia – em 30 anos, a população cresceu 139% contra um crescimento de 26% dos passageiros; (II) as projeções do Plano Diretor de Transporte Coletivo, quanto ao número de passageiros a transportar ao longo dos anos, não está se confirmando; (III) cada vez mais a frota de veículos motorizados de uso individual aumenta em razão do crescimento econômico e das facilidades para a aquisição de automóveis e motocicletas - em 2000, a relação habitante por automóveis era de 3,75 hab/automóvel e em 2010 passou para 2,78 hab/automóvel, observando-se um crescimento de 35% na motorização da população⁵.

Todos esses problemas têm levado ao aumento dos congestionamentos e à diminuição da velocidade do transporte coletivo no pico da tarde, principalmente em alguns eixos viários mais concentrados, elevando o tempo de viagens para os usuários.

Nesse contexto, prevê-se, atualmente, a implantação de dois projetos estratégicos no município: um sistema viário segregado para o transporte coletivo, com a execução de dois corredores segregados – Norte-Sul (Bus Rapid Transit/BRT), e Leste-Oeste (Veículo Leve sobre Trilhos/VLT). Esses corredores possuem projetos funcionais já elaborados, estando o município na fase de identificação de fontes de recursos necessários para sua implantação.

No âmbito municipal, a Agência Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade (AMT) atua nas áreas de engenharia de tráfego, em temas como: (I) elaboração de projetos; (II) sinalização horizontal e vertical; (III) equipamentos de controle de velocidade; (IV) sinalização semafórica, equipamentos de controle de avanço de semáforo vermelho e controle da

3. Está instituída pela Lei Complementar do Estado de Goiás de nº 34, de 03/10/2001

4. RMTC, agosto de 2011

5. RMTC, agosto de 2011

Central Semafórica; (V) avaliação do Uso do Solo em relação aos pólos geradores de tráfego; (VI) acessibilidade; (VII) mobilidade; (VIII) fiscalização; e (IX) educação.

A AMT trabalha atualmente voltada para os usuários de veículos particulares, principalmente em função do crescimento da frota, citada anteriormente, o que causa grandes transtornos, principalmente na área central e nos pólos atacadistas da cidade. Apesar dos grandes avanços com a existência do sistema semafórico com controle centralizado, a Agência necessita avançar, principalmente em relação à obtenção de dados para programação semafórica – implantação de laços indutivos e de um trabalho mais voltado para o planejamento e para a engenharia de trânsito. O órgão não conta atualmente com uma capacidade instalada para a fiscalização dos problemas referentes ao trânsito e à acessibilidade.

Ações

A gestão da mobilidade urbana do município a ser estudada no âmbito do Plano de Ação requer a avaliação de intervenções específicas em infraestruturas existentes e em outras a serem implantadas, incluindo o levantamento de linhas de base hoje inexistentes, o que permitirá guiar a estratégia para a solução dos problemas anteriormente apresentados.

1. Atualização da pesquisa de Origem/Destino – constitui-se ponto de partida essencial para o planejamento urbano e para a mobilidade urbana em particular, e guiará a implantação do Plano Diretor de Transporte nos próximos anos. A estratégia de privilegiar o transporte coletivo na área metropolitana de Goiânia depende, em grande parte, dos resultados obtidos nessa pesquisa.

2. Revisão do projeto existente do VLT – Veículo Leve sobre Trilhos – este projeto será implantado no Eixo

Anhanguera (Leste-Oeste), que é operado pela METROBUS, entidade pública. A via exclusiva para ônibus com 22 km de extensão foi executada há cerca de 30 anos e ao longo deste tempo vem desempenhando um rol de destaque no sistema de transporte coletivo, que vem demonstrando sinais de incompatibilidade com os anseios da população: melhor inserção desse sistema ao presente contexto ambiental, comercial e visual.

3. Revisão dos projetos básicos de engenharia do BRT – Bus Rapid Transit - Faixas exclusivas para ônibus e sistemas de apoio no Eixo Norte Sul – trata-se de um trecho de 20 km, perpendicular à linha VLT. A licitação para a construção está em fase de conclusão, com recursos da CAF, Orçamento Geral da União e PAC.

4. Revisão de projetos do sistema BRS – Bus Rapid System – de faixas preferenciais para ônibus e sistemas de apoio em aproximadamente 102 km. O Sistema é composto de dezenas de vias urbanas existentes ou novas espalhadas por todo o perímetro do anel viário e que requerem ampliação, melhoramento, paradas de ônibus, entre outras ações.

5. Levantamento das falhas nas calçadas, proposição de soluções/adaptações de curto prazo e medidas necessárias para novos projetos de calçadas – similar ao ponto anterior, as falhas nas calçadas são deficiências facilmente identificáveis e requerem baixas inversões. No entanto, o acúmulo de tais falhas ao longo do tempo vem trazendo desconforto aos pedestres e deficientes físicos, que estão sujeitos a acidentes e maior dificuldade às pessoas com invalidez ou com mobilidade limitada.

6. Revisão dos projetos existentes para transporte cicloviário (ciclovias, ciclofaixas, vias compartilhadas, bicicletários, “bike sharing”) e recomendação de outras implantações e/ou adequações





pertinentes – a bicicleta precisa ser vista como “Instrumento de Inclusão Social”, acessível a todas as classes e utilizada principalmente pela classe de baixa renda, que tem na bicicleta uma forma de aumentar seu potencial de mobilidade, que é prejudicado pelos altos custos dos deslocamentos. Existe uma pesquisa de Origem-Destino de 2000, que aponta a bicicleta com 6 % de utilização entre os modais. O IAB - GO (Instituto dos Arquitetos do Brasil – seção Goiás) informa que há 250 mil bicicletas. No Plano Diretor de Goiânia são apontadas diretrizes gerais para o plano ciclovitário da cidade, que coincide com os eixos estruturantes de transporte coletivo, totalizando cerca de 140 km de ciclovias.

7. **Revisão dos projetos básicos/finais** de engenharia de quatro seções do Anel Viário, hoje em diferentes estágios de preparação, assegurando que haja compatibilidade entre os mesmos e o projeto de mobilidade proposto: (I) Contorno Leste BR-153, com 23 km, com projeto básico, a ser executado com recursos DNIT; (II) Contorno Norte, com 21 km, com projeto básico em revisão e a ser implantado com recursos DER/GO; (III) Contorno Oeste, com 12 km, com projeto básico em revisão, a ser executado com recursos da Prefeitura Goiânia; (IV) Contorno Sul, com 8 km, já implantado.
8. Estudo e proposição de ações para melhor utilização da frota de Táxi existente e previsão de expansão da mesma a níveis praticados por outras cidades semelhantes, pois Goiânia sustenta

um dos piores índices brasileiros de taxi/habitante (1/1.100).

9. **Elaboração de projeto, revisão dos projetos existentes**, ou proposição de soluções adequadas aos projetos de mobilidade considerando para os Sistemas de apoio – melhoria da atuação da AMT: controle de estacionamento, atualização dos semáforos, inclusive com uso de LED, sistema para controle semaforico centralizado, sinalização vertical, sinalização orientadora de trânsito, sinalização horizontal, vigilância por câmeras.

III - COMPETITIVIDADE E CONECTIVIDADE

A. COMPETITIVIDADE

Situação atual:

Goiânia está situada na região centro-oeste do Brasil a 210 km da capital do país, Brasília. O PIB da cidade cresceu com uma taxa média anual acima do 5,02% desde 2002 e é de aproximadamente R\$ 21,3 bilhões, representando 25% do produto interno do estado, sendo que o valor, per capita é de R\$ 16,682⁶.

Principais setores produtivos de Goiânia. Goiânia é um importante pólo de desenvolvimento econômico da região⁷ e junto com Anápolis, Brasília e a RIDE⁸ forma um eixo de crescimento que movimenta um PIB estimado de mais de R\$ 160 bilhões⁹ e concentra os 60% da riqueza da região centro-oeste. Goiânia tem na indústria, na agricultura, no setor médico e

6. IBGE 2009

7. Formada pelos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Distrito Federal.

8. Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE), Lei Complementar nº 94/1998

9. Terceira maior do país, só inferior a da mesorregião metropolitana de São Paulo e a mesorregião metropolitana do Rio de Janeiro.

farmacêutico e no comércio varejista (especialmente de roupas e têxteis) os seus principais vetores de crescimento econômico.

Logística / Exportação. A posição estratégica do Estado no centro do país é uma das principais vantagens estratégicas para o desenvolvimento do setor de atacado e distribuição. O volume de exportações e importações tem se multiplicado por quatro desde o ano 2004 até superar os US\$ 8 bilhões em 2010¹⁰. O eixo "Brasília - Anápolis - Goiânia" está tendo um desenvolvimento expressivo; Goiânia funciona com um pólo distribuidor para o Distrito Federal e a RIDE e um território de 200 km de extensão que concentra 6,5 milhões de habitantes¹¹. Aliás, a região é um ponto de confluência dos projetos de integração dos eixos ferroviários norte-sul e leste-oeste, ambos em construção.

O projeto da ferrovia norte-sul, que conecta Belém no Estado de Pará a Senador Canedo, em Goiás, está bastante desenvolvido dentro do Estado e teria uma extensão posterior com a ferrovia já existente que liga com Minas Gerais. A análise de viabilidade do ramal Leste - Oeste na região sudoeste do Estado está também bastante avançada e prevê a conexão com os portos de Salvador e Vitória. Por outro lado, a capacidade do aeroporto de Goiás tem se visto superada nos últimos cinco anos e a Prefeitura e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Portuária (INFRAERO) estão trabalhando em projetos de reforma na área de logística e armazenamento do aeroporto.

Comércio e têxteis. A indústria de têxteis, vestuário e acessórios, concentrada principalmente na capital, ocupa 24.103 trabalhadores¹², sendo a terceira in-

dústria de Goiás em geração de postos de trabalho, precedida pelos setores de produtos alimentícios - bebidas, e do setor de construção civil. Um dos principais atrativos de Goiânia são as feiras livres. Existem mais de 25 feiras semanais na cidade, onde são comercializados produtos artesanais, confecções, calçados e alimentícios, com a participação de mais de 30 mil feirantes por semana. A Feira Híppie é considerada a maior feira da América Latina com 9 mil feirantes, e atrai semanalmente mais de 50 mil visitantes. Os principais compradores são milhares de varejistas brasileiros de todo o país (especialmente do norte e nordeste), conhecidos popularmente como "sacoleiros", que viajam para comprar estoques de produtos para os seus negócios.



10. MDIC 2011

11. Só perde em concentração populacional para São Paulo e Rio de Janeiro

12. CAGED 2010



Áreas de grande atividade econômica.
Centro e Bairro de Campinas

Atividades no Centro de Goiânia e no Bairro Campinas. O setor de logística parece não ter um planejamento definido nas áreas que ocupa dentro da cidade. A logística varejista e de distribuição interna está dispersa em alguns pequenos pólos, com destaque para o centro da cidade e o bairro de Campinas. Situados nessas regiões encontram-se alguns dos principais pólos dos setores de têxtil e de comércio varejista.

Por essa razão, essas regiões apresentam problemas de trânsito e dificuldades de deslocamento, acessibilidade e estacionamento, o que dificulta o desenvolvimento do potencial comercial da área. A relocação dos pequenos pólos logísticos para outras áreas fora de Goiânia traria vantagens tanto para as empresas de distribuição, que passariam a contar com maiores espaços e infraestrutura adequada, e também para os bairros do centro, na medida em que possam se

desenvolver os potenciais urbanos mencionados. As áreas poderiam ser fortalecidas por meio do recondicionamento urbano das calçadas e passeios para os pedestres. Ações como estas teriam um alto impacto no visual dessa região e no atrativo comercial dos comércios lá localizados, que poderiam potencializar o uso como centro comercial a céu aberto com maior conforto e segurança para os usuários.

Por outro lado, é importante destacar, também, as várias iniciativas desenvolvidas por parte do setor privado na área de logística e distribuição dentro de Goiânia, dentre as quais é digna de nota, pelo seu porte, a criação de uma plataforma logística de 150 ha, na região de Campinas, com o objetivo de aproveitar as vantagens estratégicas da cidade em função de sua localização estratégica na região centro-oeste.

A Secretaria Municipal de Turismo e Desenvolvimento Econômico (SETURDE) possui, entre suas principais atribuições, fomentar o turismo, apoiar as feiras e pequenos empreendedores da cidade, realizar o cadastro oficial de novas empresas e monitorar a atividade econômica do município. Entretanto, a falta de informações sistematizadas, que permitiriam criar, por exemplo, indicadores como ferramenta de apoio à gestão da ação do órgão, prejudicam o planejamento e atuação do órgão. Atualmente, a Secretaria conta com um corpo técnico de 380 funcionários, em sua maioria de baixa qualificação profissional sem a capacitação adequada para desenvolver suas principais responsabilidades.

Em relação a sistemas e processos, a SETURDE não conta com sistemas de informação para o controle das suas atividades. Os registros são mantidos em papel e guardados em arquivos físicos o que dificulta o controle e segurança das informações e a integração com outros sistemas da Prefeitura, especificamente com a Secretaria da Fazenda. Não existe um cadastro digital que forneça informações fidedignas sobre o número e tipo de empresas existentes na

cidade, nem o uso de um sistema de georreferenciamento e cadastro multifinalitário integrado entre as diferentes secretarias que compõem a Prefeitura.

Nesse sentido, é evidente que a Secretaria conta com importantes fragilidades, o que dificulta a realização e bom desempenho de suas principais responsabilidades. Algumas pequenas ações que visem reforçar a organização interna e a capacidade institucional da SETURDE poderiam ter um claro impacto no crescimento da atividade econômica do município.

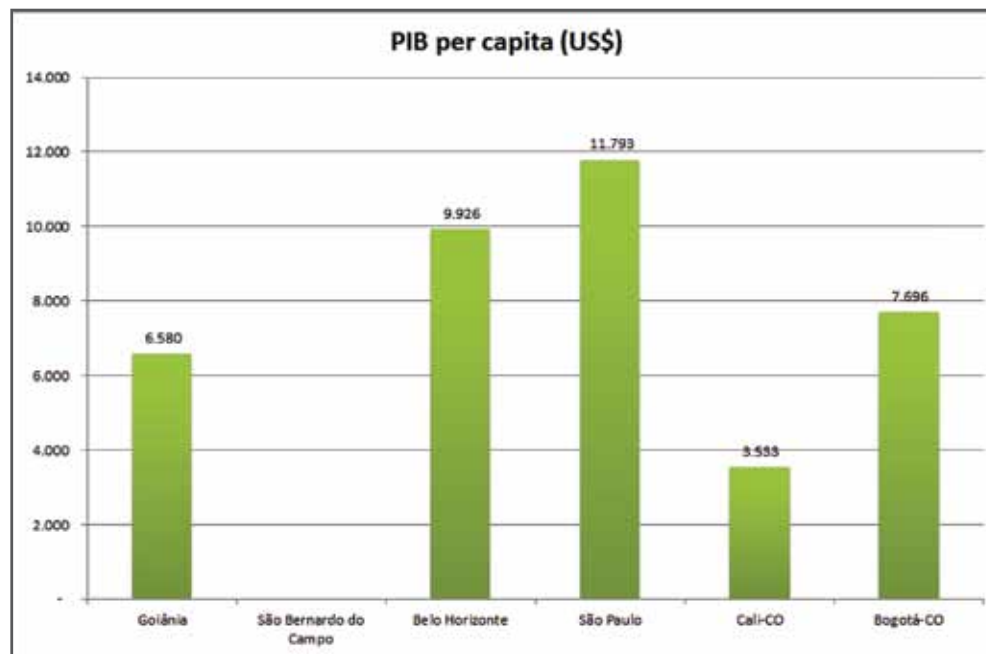
As reuniões realizadas entre a equipe técnica do Banco para temas de competitividade e as principais instituições que se dedicam a esta temática em Goiânia, proporcionaram a eleição de quatro grandes eixos para o plano de ação em competitividade para a cidade.

Os eixos foram trabalhados após a etapa anterior, de priorização das áreas de ação, quando foi identificada a necessidade de tornar a economia local mais diversificada e competitiva. Também foi sugerido um leque de ações, concentrado em medidas de caráter institucional que visam fortalecer a capacidade executiva da SETURDE e melhorar o planejamento econômico da cidade.

Ações:

As ações a serem implementadas são:

1. Diagnóstico da economia de Goiânia e Plano para gestão por resultados: este eixo de ação tratará de aprofundar o conhecimento acerca das fragilidades e competências da economia goiana e a partir da construção de um sistema de indicadores de monitoramento estabelecerá ações públicas com foco na melhoria do ambiente de novos negócios e na gestão pública por resultados. Também integrará esse eixo a identificação das melhores práticas em processos e gestão de novos negócios



Fonte: Global Facility Indicators

(principais municípios brasileiros e algumas experiências exitosas em âmbito internacional).

2. Fortalecimento da Secretaria Municipal de Turismo e Desenvolvimento Econômico (SETURDE) – a reforma de algumas questões básicas e simples no funcionamento da SETURDE teria um impacto evidente no desenvolvimento econômico de alguns setores, especialmente para aqueles que estão trabalhando com a informalidade e aqueles mais intensivos em contratação de mão de obra de mais baixa qualificação. Entre as principais medidas propostas para fortalecer a capacidade institucional da SETURDE, sobressai a necessidade de incrementar os recursos orçamentários a ela destinados e realizar uma consultoria que avalie a estruturação e recursos adequados para o ótimo desempenho das responsabilidades da Secretaria.

A estrutura organizacional. A estruturação atual de responsabilidades e processos dentro da Secretaria

Brief of Seoul Transport Statistics	
No. of Vehicles registered: About 3	
Bus	No. of Buses : 8,012 No. of Routes : 408 No. Passengers: 8.8 million per
Subway	Total length: 381km No. of Lines: 9 + Branches No. of Passengers: 11 mil. per
Taxi	No. of Vehicles: 72,500



Seoul TOPIS Status	
History	Organization
Sep. 2003 Established Transportation Information Team	Transport Information Team
Jan. 2006 Renamed Calculation Information Center	3 Team 20 Persons
Jan. 2007 Renamed TOPIS	Metropolitan Information Team
	Members of Linked Dept
	41 Enforcement agency
	49 Maintenance agency
	Traffic Broadcasting System TBS (Radio-3 persons, TV-2)
	Cable TV 3 persons

Visita à Coreia, novembro de 2011

ria precisaria de uma análise mais aprofundada na procura de uma estruturação mais eficiente. O primeiro passo para melhorar o desempenho da Secretaria seria contratar uma consultoria organizacional para a reestruturação de responsabilidades e pessoal. Três dos eixos fundamentais de responsabilidade deveriam ser atendidos: (I) apoio a empresas através de janela única; (II) realização de projetos estruturantes; e (III) monitoramento e cadastro de atividades econômicas. Essa estruturação ajudará na formulação de ações de promoção do desenvolvimento econômico, que incluem iniciativas redutoras de informalidade, dadas as deficiências encontradas na falta de processos mais transparentes para o registro e monitoramento de empresas (processos antiquados e funcionários pouco capacitados, além de não contar com os meios físicos suficientes).

3. Plano estratégico para melhora do ambiente de negócios: as ações deste eixo passam pela revisão dos processos redutores de burocracia e uma revisão de todas as leis de incentivos e instrumentos de apoio a setores específicos, delineando uma estratégia de poder de compra por parte do Município na capacitação dos técnicos da Prefeitura para a operacionalização da lei geral de micro e pequenas empresas. Goiânia é uma cidade de alto potencial comercial, sustentada por uma indústria intensiva em mão de obra. Algumas ações de divulgação sobre os benefícios da formalidade empresarial o empreendedorismo e o planejamento e ordenamento de atividades dentro de um pólo ou APLs poderia ter impactos imediatos no crescimento econômico e na competitividade desses setores. O setor têxtil e a comercialização de produtos afins é uma cadeia que poderia se beneficiar da análise e das propostas recorrentes de um planejamento vertical como foi mencionado no diagnóstico. Para isto recomenda-se a elaboração de um Plano Estratégico Setorial para esse setor que vise à necessida-

de de investimentos prioritários e desenhe uma visão para a indústria no longo prazo validada pelos atores do setor público e privado. O setor de logística e varejo também poderia se beneficiar de um plano de logística integrado para o município. O desenvolvimento de um plano diretor de logística industrial e comercial ajudaria o replanejamento desta atividade e a identificação de vocações e projetos o que poderia facilitar também a melhora do trânsito em algumas regiões da cidade e a atração de novos investimentos em uma região com alta vocação para este setor.

4. Conectividade para a Competitividade: as atividades deste eixo estão sendo validadas pela Prefeitura, pela delegação coreana e pelo especialista da área no Banco. Basicamente, esta ação passa por atividades em: e-gov, e-lis, Goiânia Digital, Projeto Vagalume, Plano de Banda Larga e Programas de Inclusão Digital.

5. Plano da imagem e marketing para o Município de Goiânia: este eixo visa basicamente elaborar um plano de marketing e de comunicação da imagem da cidade dirigido aos principais clientes empresariais para atração e manutenção de investimentos produtivos e para o setor de turismo, educação dentre outros. Este plano deverá estabelecer as principais ações de curto e médio prazo para a promoção e comunicação da imagem de Goiânia em eventos regionais e nacionais, feiras especializadas e publicidade nos principais jornais, rádios e TV.

B. Conectividade de Banda Larga

Situação atual:

Em um ambiente municipal onde a busca da sustentabilidade é de grande relevância, as tecnologias de informação e comunicação têm um papel fundamental. Elas contribuem para uma melhor

interação entre governos, cidadãos e empresas, permitindo maior capacidade de gestão dos recursos municipais, acesso à informação e tomada de decisão, tornando-se, portanto, uma ferramenta indispensável para proporcionar melhores serviços aos seus habitantes.

Na cidade de Goiânia, diferentemente da alta densidade de telefones celulares (124,94 celulares para cada 100 habitantes), o percentual da população com acesso a Internet é relativamente baixo (16.61%); e é ainda menor o percentual de habitantes no Estado de Goiás que possuem uma assinatura de banda larga fixa (7.01%), valor este inferior à média brasileira (7.23%)¹³.

Ainda que as ações do governo municipal tenham sido fundamentais para aumentar a disponibilidade do acesso à Internet nas praças públicas, telecentros e escolas de Goiânia, ainda existem muitas oportunidades para expansão da conectividade em termos de ampliação da cobertura, aumento da velocidade e maiores usos através de aplicativos de alto valor agregado para órgãos públicos. Uma infraestrutura de rede de alta velocidade, mesmo que em um primeiro momento seja de uso preferencial dos órgãos públicos, trará grandes benefícios ao cidadão ao suportar o aumento de serviços governamentais disponíveis na rede. Esta mesma infraestrutura poderá no futuro viabilizar projetos que ampliem os locais onde há acesso público à internet.

Vários estudos evidenciam a importância da **conectividade de banda larga** e sua contribuição com o desenvolvimento econômico, competitividade e geração de emprego, sendo esta contribuição maior em países em desenvolvimento. A conectividade de banda larga é chave para o funcionamento dos serviços públicos e para a competitividade das empresas. Por

isso, um dos objetivos expressos pelos governos é que a banda larga se torne universal, não apenas em termos de acesso, mas também em termos de uso.

Dada a importância da conectividade de banda larga e seu potencial benefício para o desenvolvimento sustentável de Goiânia, em outubro de 2011, uma missão de especialistas do BID juntamente com consultores da Coreia do Sul visitou a cidade com o intuito de identificar os principais problemas relativos à conectividade e com isso apoiar a cidade para aumentar a disponibilidade de banda larga e uso das tecnologias de informação e comunicação com reflexos positivos no seu crescimento sustentável, desenvolvimento econômico e geração de empregos.

Nesta ocasião foram entrevistados representantes dos empresários do setor imobiliário, de empresas de telecomunicações, desenvolvimento de software e automação, provedores de internet, universidades, e setores da própria Prefeitura. Neste diálogo foram apresentadas as perspectivas de cada grupo em relação às tecnologias de informação, os principais problemas tecnológicos enfrentados na cidade, suas necessidades e oportunidades.

Este diagnóstico foi complementado por um estudo técnico na Coreia do Sul e um seminário na sede do BID em Washington. No estudo técnico da Coreia, representantes da Prefeitura e especialistas do BID puderam conhecer exemplos exitosos e melhores práticas de implantação de projetos desta natureza e discutir as necessidades específicas de Goiânia com especialistas coreanos e posteriormente discutir-los durante o seminário do BID.

O diagnóstico de conectividade de banda larga em Goiânia junto com a perspectiva de poder

13. Banco Mundial, 2010





acelerar a sua disponibilidade e o desenvolvimento de novas aplicações em benefício do governo, cidadãos e empresários, permitiu identificar as seguintes necessidades:

- **Interconectar entidades públicas**, escolas, hospitais, telecentros em conexões de alta velocidade para prover melhores serviços públicos municipais para seus habitantes e empresários.
- **Gerenciar de forma integrada e inteligente**, o trânsito, o transporte público e a segurança na cidade.
- **Prover serviços que dependam de informação** e tecnologia geoespaciais de forma mais rápida e com melhor qualidade, como, por exemplo, emissão de licenças para construir, licenças para abertura de atividade econômica, alvarás, consultas a áreas com restrição para ocupação, ao cadastro de imóveis, aos logradouros e às áreas públicas. Procedimentos como a aprovação de novos parcelamentos demandam análises feitas por diversas secretarias utilizando bases de dados nem sempre atualizadas e devidamente integradas, o que resulta em um alto tempo de resposta durante o processo.

Ações:

1. Ampliação da Rede de Fibra Ótica Municipal.

Para interconectar as entidades públicas, as escolas, os hospitais, e para prover melhores serviços públicos municipais para seus habitantes e empresários, Goiânia conta atualmente com uma rede de fibra ótica municipal com cobertura perimetral limitada a 64 Km. Por isso, se propõe a ampliação da rede de fibra ótica metropolitana em 134 Km adicionais. Esta conexão de banda larga permitirá a conexão de mais de 1000 agências e equipamentos do governo municipal, além de diversos setores da cidade e com isso, poderá prover melhores serviços aos cidadãos e empre-

sários. Como resultado desta ação, se espera um aumento da velocidade e fluxo de informações digitais entre as entidades, melhorias da qualidade de serviços à população, melhor competitividade empresarial, redução dos custos de telecomunicações (voz e dados), aumento de desenvolvimento e uso de aplicativos de maior valor agregado, como por exemplo, sistemas de tele saúde, sistemas de monitoramento de trânsito e segurança etc. Como passo seguinte se necessita preparar um estudo técnico detalhado em relação à infraestrutura de conectividade no backbone e na última milha, como também o mapeamento ao nível de cada entidade.

2. Criação de uma Central Integrada de Operações

Atualmente Goiânia não conta com ferramentas tecnológicas que lhe permitam coletar informações críticas de trânsito, transporte e segurança em tempo real, de forma integrada para a tomada de decisão. Para este gerenciamento integrado e inteligente, recomenda-se a criação de uma Central Integrada de Operações e Controle, como parte de uma solução tecnológica integral que agrega entre outras coisas, sensores inteligentes, câmeras digitais de vigilância, e aplicativos. Estes permitirão gerenciar em tempo real e de forma mais eficiente, o trânsito, o transporte público, meio ambiente e a segurança, além de permitir ações coordenadas dentro do município. Como passo seguinte necessita-se preparar o estudo técnico detalhado da solução integral, em conjunto com as secretarias envolvidas.

3. Sistema de Gerenciamento Territorial. - Para tornar mais ágeis e aumentar a qualidade dos processos que dependem de dados geográficos propõe-se a atualização e complementação do Sistema de Informação Geográfica de Goiânia – SIGGO, inclusive com a possibilidade de mudanças na sua arquitetura com a utilização de uma nova platafor-

ma de software. O SIGGO integrado a um sistema de gerenciamento eletrônico de documentos e a um sistema de automação de fluxo de trabalho – GED/Workflow – responderá de forma muito positiva às demandas frequentes da população por mais agilidade e mais simplicidade nos processos da administração municipal. Como próximo passo se necessita fazer uma avaliação detalhada dos dados, sistemas, processos e demandas.

I. SEGURANÇA PÚBLICA

Situação Atual:

1. Nível de delinquência e criminalidade

A cidade de Goiânia apresenta índices crescentes de criminalidade, superando a taxa média de homicídios por 100 mil habitantes (hpcmh) do Estado de Goiás (GO) e do Brasil, que foram de 30,0 e 26,4, respectivamente no ano de 2008.

O Mapa da Violência de 2011, divulgado pelo Instituto Sangari conjuntamente com o Ministério da Justiça, identifica um acréscimo de 96% na taxa de homicídios da cidade de Goiânia no período de 1998 a 2008, quando a taxa passou de 22,6 a 43,3 hpcmh. Ainda mais preocupante tem sido o aumento observado na vitimização dos jovens de 15 a 24 anos, que teve um acréscimo de 176%, evidenciado pelo incremento da taxa de homicídios, que passou de 34,4 hpcmh em 1998 para 95,1 hpcmh em 2008.

Informação divulgada pela Polícia Civil do Estado de Goiás aponta, para o primeiro semestre do ano 2011, um total de 262 pessoas assassinadas

em Goiânia (10% a mais que o mesmo período de 2010). Outro dado, fornecido pela Polícia Militar do Estado, mostrou um incremento dos crimes praticados contra o patrimônio da ordem de 45% (6.880 casos) também para o primeiro semestre de 2011, quando comparado ao primeiro semestre de 2010. Finalmente, quanto aos crimes totais contra as pessoas, identificou-se um acréscimo de 13% em 2011, comparado ao primeiro semestre do ano anterior.

Em relação às mortes por acidente de trânsito em Goiânia, de acordo com informações fornecidas pela Agência Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade (AMT), em 2010 ocorreram 310 mortes, sendo que 15.500 pessoas ficaram feridas. Segundo os órgãos da administração local, essas ocorrências devem-se principalmente: (I) ao descumprimento das normas de trânsito; (II) ao incremento da frota privada de automóveis e, principalmente, do número de motocicletas circulando na cidade; (IV) deficiência na sinalização, o que ocasiona um tráfico desorganizado e caótico; (V) excesso de velocidade; e (VI) condução veicular comprometida pelo consumo de álcool.

2. Marco institucional e gestão no controle e prevenção da criminalidade¹⁴

A estrutura institucional de segurança pública no Brasil é composta por um complexo sistema organizacional e legal que se subdivide em subsistemas (subsistema policial, o subsistema judicial e o subsistema penitenciário) e que opera nos três níveis de governo (Federal, Estadual e Municipal).

Neste contexto, corresponde ao Governo do Estado de Goiás as seguintes funções no subsis-



14. A Constituição Federal do Brasil de 1988, em seu Artigo 144, caracteriza a segurança pública como dever do Estado e como direito e responsabilidade de todos, devendo ser exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas.



tema policial: (I) garantir segurança ao cidadão, preservando a ordem pública, através da Polícia Militar; (II) garantir a segurança da população com o combate a criminalidade, por meio da investigação, através da Polícia Civil; e (III) proteger a vida, o patrimônio e o meio ambiente, visando proporcionar qualidade de vida a sociedade, por meio dos serviços profissionais e humanitários do Corpo de Bombeiros. Do mesmo modo, corresponde ao Estado, no contexto dos subsistemas judicial e penitenciário: (I) a administração do sistema de justiça, garantindo total cumprimento da lei e o devido processo, por meio do Poder Judicial, do Ministério Público e da Defensoria Pública; e (II) a administração integrada do sistema prisional, custodiando os reclusos e contribuindo para reinserção social destes, através da Agência Goiana.

Ao Governo Municipal, no contexto da Segurança Pública, corresponde a função de garantir a proteção de seus bens, serviços e instalações, para o qual tem constituída uma guarda municipal. Em 2011, face ao incremento dos índices da violência na cidade, foi criada Secretaria Municipal de Defesa Social (SEMDEF), cuja atribuição é zelar pela segurança pública no âmbito da Capital, a partir da jurisdição da Agência da Guarda Municipal de Goiânia, e da Comissão de Defesa Civil. O principal desafio da nova Secretaria é coordenar, dentro dos limites legais, todos os esforços para controlar e prevenir a criminalidade e violência que se desenvolvem em seu território. Em especial porque a Prefeitura, para elaborar sua política pública na área de segurança, dispõe apenas de dados fornecidas pelos órgãos do Estado.

Dado que as Polícias Militar e Civil atuam no território de maneira independente do poder público municipal, suas ações nem sempre coincidem com os objetivos e prioridades estabelecidos pelo poder local, no âmbito da segurança. Tal constata-

ção aponta para um limitador da efetividade na implementação de uma ação integrada para a solução dos problemas, tendo em vista fatores como a prevenção social e situacional do crime, a repressão, a atenção e acesso à justiça, e, por final, a reinserção social.

A Prefeitura possui ainda uma Secretaria de Assistência Social (SEMAS), que vem desenvolvendo uma gama importante de projetos que integram o Sistema Municipal de Assistência Social (SMAS). Estes projetos são mantidos, em grande parte, com recursos do Governo Federal. Este fato limita a resposta às demandas específicas da cidade. O potencial dos projetos de assistência social como instrumentos de apoio à violência se vê minimizado, uma vez que não existe uma instância que favoreça uma gestão integrada de todos os projetos que contribuam para prevenir situações de violência e criminalidade.

A maior parte dos programas e ações de assistência social em curso em Goiânia, a despeito de serem identificadas ou concebidas como potencialmente preventivas da violência, não apresentam ainda (em sua maior parte) conteúdos e metodologias específicas voltadas para este fim. A prevenção da violência exige concepção, metodologia e mecanismos de acompanhamento, monitoramento e avaliação (no plano qualitativo e quantitativo) próprios e altamente específicos para tipos também altamente específicos de violência, sob pena de serem excelentes projetos, que se justificam por vários outros motivos, mas que não têm aderência à questão da prevenção da violência e do crime. A SEMAS tem definido como um dos seus principais desafios a implementação de um sistema de gestão integrada que permita a obtenção de melhores resultados, facilitando a informação para avaliação do impacto das intervenções, a fim de assegurar





a sustentabilidade daqueles projetos que tem demonstrado resultado, e que podem melhorar ainda mais seu impacto.

Neste sentido, recentemente o governo municipal criou o Gabinete de Gestão Integrada do Município (GGIM) que exigirá um esforço institucional para sua implantação e consolidação, como instância ideal para a gestão da segurança pública. Entre os principais desafios para a solução desta problemática tem-se a necessidade de fortalecer o GGIM como ente de coordenação e articulação em todas as instancias municipais que desenvolvem projetos de prevenção da violência e com atores externos que atuam na segurança pública do município. Ele funcionará como referência para o desenvolvimento das ações, sendo também a instância de legitimidade política da gestão.

Como instrumento estratégico para o desenvolvimento das atividades do GGIM é imprescindível a constituição de um Observatório de Segurança Pública (OSP), pois a questão dos homicídios na cidade, que tem patamares elevados, só poderá ser prevenida e controlada adequadamente por meio de um sistema e com a utilização de uma metodologia integrada, com participação efetiva das Polícias, para a coleta, sistematização e análise das informações sobre mortes violentas e sobre a dinâmica da criminalidade no município.

Ações:

Com base no diagnóstico apresentado foi possível caracterizar a criminalidade e a violência no muni-

cípio e identificar ações estratégicas que permitiram contribuir para sua solução:

1. Fortalecimento Institucional. As atividades terão como eixo o fortalecimento da capacidade de gestão do Município¹⁵, por meio: (I) do reforço dos mecanismos de coordenação executiva do GGIM, com a elaboração de instrumentos de planejamento e monitoramento de ações e projetos que contribuam à segurança pública; (II) com a construção e consolidação dos mecanismo de controle social, no campo da segurança pública, através do estabelecimento de um Conselho Municipal de Segurança Pública; e (III) pelo fortalecimento das instâncias específicas de execução da política e ações de prevenção e controle qualificado da violência e da criminalidade no território (Secretaria de Defesa Social (SEMDEF), Secretaria de Assistência Social (SEMAS); Agência Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade (AMT); e Polícias Civil e Militar que operam no território.

2. Informação e gestão do conhecimento. As atividades terão como eixo o fortalecimento do OSP no âmbito Municipal¹⁶, responsável pela condução dos processos de produção e análise das informações, por meio: (I) da ampliação da equipe técnica do OSP e da construção de sua capacidade para articular os diferentes planos e sistemas nos quais as informações sobre o crime e a violência podem ser captadas e processadas, de modo a alimentar o processo de tomada de decisões e o monitoramento dos resultados; (II) aquisição de equipamentos e materiais; (III) construção de um sistema integrado de informa-

15. O município de Goiânia apresenta um enorme potencial para construir um conjunto de Políticas Públicas de Prevenção e Controle da Criminalidade e da Violência bem sucedidas. Obviamente, isto só poderá ser feito de forma coordenada e em articulação com agências públicas situadas no plano estadual e de outros Poderes que não o executivo, presentes no município (Polícias Civil e Militar, Defensoria Pública, Ministério Público, Judiciário).

16. Dependente da Secretaria de Defesa Social atuará de forma integrada com as outras Secretarias Municipais envolvidas, com o Ministério Público e com os órgãos policiais e do Sistema de Justiça e em parceria com a Universidade.

ções sobre criminalidade e violência; (IV) estabelecimento de parcerias com universidades; e (V) produção e divulgação sistemática de análises da situação da violência e do crime em Goiânia.

3. Prevenção Social Integrada do Crime e da Violência. As atividades terão como eixo apoiar intervenções diretas nos territórios ou bairros da cidade que apresentam os maiores índices de violência e criminalidade, atuando junto às populações que se encontram em situação de maior vulnerabilidade à vitimização ou ao envolvimento em atividades ilícitas, por meio: (I) da estruturação e do fortalecimento de redes sócio-assistenciais do município, que objetiva articular os programas e projetos já existentes, conferindo-lhes novos sentidos e objetivos. Além disso, prevê-se a construção de uma nova rede, articulada à primeira, voltada especificamente para o enfrentamento do crack; (II) da integração no campo da segurança pública ao nível regional – envolvendo os municípios circunvizinhos, no nível dos diferentes atores do campo da segurança pública e da justiça (Guarda Municipal, Polícias, Ministério Público, Órgãos do Poder Judiciário e Corpo de Bombeiros) e no plano das ações de segurança pública propriamente ditas (articulando ações de prevenção, repressão e investigação policial); e (III) de ações voltadas à população jovem dos territórios vulneráveis, aos jovens em conflito com a lei e às crianças, mulheres e idosos em situação de violência doméstica.

4. Promoção de Direitos e Transparência. As atividades terão como eixo iniciar um processo amplo e contínuo de formação e capacitação dos servidores que atuam diretamente com o público beneficiário, ou seja, com as equipes técnicas das

diferentes secretarias e órgãos que executam os programas e projetos para lidarem com os novos problemas, para que incorporem as novas orientações¹⁷, por meio: (I) da elaboração de plano e oferta de formação continuada para todos os servidores envolvidos com as políticas de prevenção; e (II) da formação dos servidores – especialmente aqueles que atuam diretamente nos territórios nos seguintes temas: (a) identificação e encaminhamento de casos de violência contra as mulheres e de violência doméstica, contra crianças, jovens e idosos; b) prestação igualitária e qualificada do atendimento a vítimas e pretensos agressores nos órgãos públicos, de forma a se garantir o respeito aos seus direitos e a sua devida proteção.

SUSTENTABILIDADE FISCAL E GOVERNABILIDADE

II. Modernização da Gestão Pública – Gestão por Resultados.

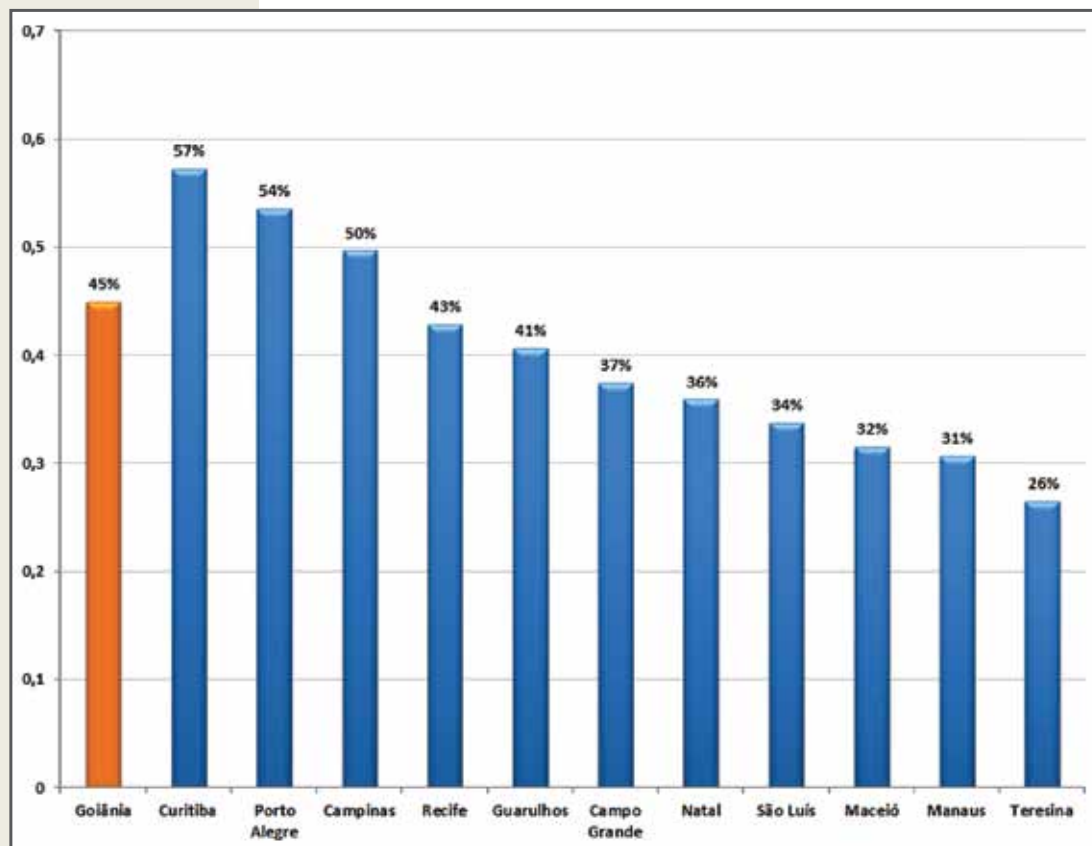
Situação atual:

Goiânia dispõe de um Plano Plurianual (PPA), aprovado por lei municipal, que estabelece as ações, as metas e as prioridades do governo ao longo de um período de quatro anos, definindo a orientação estratégica do planejamento municipal. Também dispõe de um Plano Diretor atualizado que define a política de desenvolvimento do município.

Apesar de contar com esses instrumentos de planejamento, há uma clara percepção dos gestores do município da grande necessidade de aperfeiçoamento e profissionalização da gestão municipal, além de sua modernização tecnológica, para o alcance de melhores resultados.

17. No caso da violência, essa é uma questão particularmente sensível por envolver muitos elementos morais, que, muitas vezes, se expressam de forma a produzir violações de direitos no cotidiano do atendimento à população. A maior parte das vítimas da violência são, de um lado, jovens, pobres e, de outro, mulheres, crianças e idosos. Ou seja, pessoas que já são vítimas do preconceito e da discriminação – muitas vezes a própria violência é resultado desse processo – e que, ao procurarem os serviços públicos, encontram ali a mesma atitude presente na comunidade

Arrecadação própria como percentual da receita total, 2010



A ausência de um planejamento estratégico, que direcione as ações da Prefeitura e defina claramente os resultados a serem alcançados, com seus respectivos indicadores e metas, constitui um dos principais problemas da gestão do município. Além disso, o município não dispõe de um banco de indicadores atualizado de forma contínua que possa ser usado como instrumento de monitoramento e avaliação das ações governamentais. Sobre os indicadores do município de Goiânia identificou-se que: (I) não existe uma unidade da Prefeitura responsável pela geração, tratamento e disponibilização de dados;

(II) baixa qualidade dos dados; (III) informações duplicadas que não são compatíveis entre si; (IV) ausência de séries históricas dos dados e indicadores; (V) dificuldade no acesso à informação; e (VI) insuficiência de indicadores sintéticos.

Em seu processo orçamentário, além do PPA, Goiânia conta com os seguintes instrumentos legais: Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei Orçamentária Anual (LOA). No entanto, apesar do PPA ser multianual, ainda é necessário avançar com esse conceito nos demais instrumentos orçamentários. Além disso, a cidade não mantém indicadores de desempenho e metas na execução orçamentária.

Ainda no âmbito da melhoria da gestão foi apontada a necessidade do desenvolvimento de cadastro multifinalitário para servir de base para a formulação de políticas urbanas e fiscais.

No que diz respeito à gestão fiscal, o município ao longo dos últimos anos tem cumprido com todos os parâmetros da Lei de Responsabilidade Fiscal.

No entanto, há uma necessidade de aperfeiçoamento dos processos de administração tributária, principalmente no que tange à cobrança de taxas e contribuições de melhoria.

A alta informalidade da economia também está gerando uma perda de receita tributária, principalmente na arrecadação do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS). É necessário realizar um amplo programa de regularização das empresas, principalmente do setor de confecções, uma vez que as mesmas não conhecem os incentivos e benefícios da formalização.

Além disso, a última revisão da planta de valores imobiliários ocorreu a sete anos, o que impacta na arrecadação do Imposto sobre Propriedade Territorial Urbana (IPTU).

Apesar das possibilidades apontadas de elevação de sua arrecadação tributária, Goiânia apresenta relativa autonomia financeira, com 45% de receitas próprias na composição de sua receita orçamentária, acima da média de capitais de porte similar no Brasil.

No âmbito da participação da sociedade, foi apontada a necessidade de aumentar a transparência da gestão e os mecanismos de atendimento ao público, tornando-se mais acessível ao contribuinte comum. Isso pode ajudar a melhorar a articulação entre governo municipal e sociedade civil organizada, como ação continuada.

Goiânia conta com um Tribunal de Contas municipal responsável pela auditoria de suas contas. Não conta, entretanto, com mecanismos próprios de planejamento participativo.

A partir deste diagnóstico inicial foram priorizados os seguintes temas:

- qualidade do gasto público (autonomia financeira, arrecadação própria e investimentos);
- gestão por resultados;
- planejamento participativo;
- Gestão Pública Moderna (orçamento multianual e de baixo-para-cima, da atividade para o programa).

Ações:

Foi acordado inicialmente com o município que seria dada prioridade à implantação da gestão por resultados e à melhoria da qualidade do gasto público por meio do Programa para Efetividade no Desenvolvimento (PRODEV). Este programa é uma iniciativa do Banco que abrange uma série de ações específicas para o fortalecimento da efetividade dos governos

da região com vistas ao alcance de melhores resultados em suas intervenções de desenvolvimento.

A gestão por resultados está baseada em cinco pilares: planejamento estratégico, orçamento por resultados, gestão financeira, gestão de projetos e programas e, por fim, monitoramento e avaliação.

No projeto de cooperação técnica PRODEV, ora em elaboração pelas equipes do BID e da Prefeitura, foram privilegiadas as seguintes ações, em consonância com quatro dos pilares da gestão por resultados:

Planejamento Estratégico

- desenvolvimento do modelo de gestão para resultado a ser implementado na Prefeitura;
- implantação do planejamento estratégico em pelo menos duas áreas da Prefeitura: Secretaria de Finanças e outra Secretaria a ser definida de preferência de alguma área em que o Banco irá atuar;
- implantação de um programa de capacitação em gestão para resultados para os servidores da Prefeitura.

Monitoramento e Avaliação

- definição de um conjunto de indicadores, com respectiva metodologia de cálculo, a serem utilizados no monitoramento das ações governamentais;
- implantação de um sistema de gestão dos indicadores.

Gestão Financeira

- implantação de sistemática de cobrança de serviços de saúde;
- implantação de sistemática de compensação



financeira para os incentivos fiscais concedidos;

- estabelecimento do orçamento duodecimal.
- implantação de programa de racionalização do consumo de telefonia ;
- implantação de um programa de capacitação dos gestores;
- implantação de sistema de gestão financeira ;
- implantação de sistema gerencial de acompanhamento das transferências da União e do Estado;
- implantação de sistema de Gestão de Documentos.

Gestão de Projetos e Programas

- criação de um Escritório de Projeto;
- proposta de linhas de ação e diretrizes para o aperfeiçoamento da gestão voltada para resultados;
- sistema único de elaboração e acompanhamento de convênios, atendendo as prioridades do Governo.

SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL E MUDANÇA CLIMÁTICA

III. Gerenciamento de Desastres e Adaptação as Mudanças Climáticas

A estratégia de Gestão de Risco e Vulnerabilidade às Mudanças do Clima tem como objetivo identificar e avaliar detalhadamente os riscos que Goiânia terá que enfrentar relacionados aos fenômenos ambientais extremos e sua intensificação, aqueles decorrentes das mudanças do clima e, nestas circunstâncias, definir atividades específicas para adaptação da cidade a estas intempéries e à redução do risco. Além disto, deverão ser avaliadas as emissões de gases de efeito estufa (GEE) de Goiânia,

incluindo algumas ações concretas que possam mitigar estas emissões.

Situação atual:

Existem alguns estudos a nível nacional sobre os de riscos de inundações e deslizamentos de terra, porém sem o necessário detalhamento das informações para que possam ser usadas no nível municipal. Por sua vez, o Estado de Goiás está se mobilizando para preparar o inventário de gases de efeito estufa do Estado, embora não tenha ainda identificado recursos para tanto. No nível municipal, há dados dispersos sobre pontos de erosões, plano de drenagem (para 65% do município) e pontos de lançamento indevido de resíduos sólidos. Assim, há necessidade de elaboração de um estudo que incorpore estas múltiplas dimensões, além de informações sobre áreas verdes, rede hidrográfica e declividade, para se identificar os aspectos de vulnerabilidade ambiental da cidade. O resultado terá também uma avaliação que incorpore a intensificação de secas e chuvas para estimar as necessidades de adaptação da cidade a eventos climáticos extremos. Este estudo tem como objetivo apoiar a identificação e avaliação das vulnerabilidades dos sistemas urbanos aos efeitos observados e antecipados das mudanças do clima através de uma avaliação que inclua: i) um mapa de riscos e vulnerabilidades detalhado; ii) a identificação dos riscos e vulnerabilidades específicas para os principais setores; iii) a avaliação dos principais mecanismos de adaptação que deveriam ser implementados para reduzir as vulnerabilidades identificadas; e (IV) o desenvolvimento de um conjunto de indicadores que permitam medir como as mudanças climáticas podem afetar o desenvolvimento sustentável de Goiânia.

Além dos aspectos relacionados à adaptação, às mudanças do clima, foi identificada a necessidade de realizar um inventário de gases de efeito estufa de Goiânia, bem como uma estratégia para a sua

mitigação. Com base nestas informações o município poderá incluir este tema na sua tomada de decisões, incorporando-o como um indicador e como opção de investimento, por exemplo. Como parte deste inventário, as seguintes atividades serão desenvolvidas: (I) um inventário de GEE de acordo com metodologias existentes e consistente com os demais inventários urbanos já realizados no Brasil; (II) identificação de uma linha de base de emissões para os setores de maior emissão; (III) análise das possibilidades de mitigação incluindo medidas legais e determinação de cenários de emissões; (IV) capacitação das equipes de trabalho do município na temática de redução de emissões, monitoramento e avaliação e de como incorporar este indicador na tomada de decisões.

Ações:

Como uma atividade complementar ao desenvolvimento da metodologia da Plataforma CE no Município, encontra-se em fase de contratação, com o apoio do Banco, a elaboração de um "Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa e os Estudos de Vulnerabilidade às Mudanças Climáticas". Esses estudos serão acompanhados pela Agência Municipal de Meio Ambiente (AMMA) e pela Secretaria Estadual do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SEMARH).

A partir dos resultados estudos descritos anteriormente, o governo municipal deverá desenhar uma estratégia de mitigação e adaptação às mudanças do clima e redução de riscos associados, a partir de medidas específicas a serem desenvolvidas no médio e longo prazo. Para tanto, o município indicará os recursos próprios e fará a gestão de fundos adicionais de instituições nacionais e internacionais. A implementação da estratégia será de responsabilidade do município e deverá integrar a participação cidadã, o setor privado e as instituições nacionais. Alguns dos elementos que deverão estar nesta estratégia incluem:

1. programa de proteção das fontes de água e mananciais;
2. programa de infraestrutura de controle para pontos críticos de enchentes, alagamentos e erosões;
3. programa de redução de emissões com ações custo-efetivas concretas e integradas às medidas a serem propostas pelo Estado de Goiás. Dentre as atividades críticas, identificadas durante conversas e visitas de campo, estão a gestão de recursos hídricos relacionados às fontes de água para consumo da cidade, bem como alagamentos, inundações e erosões decorrentes de água em excesso, que precisam de uma gestão visando a integração desta problemática a outros temas como ocupação irregular de Áreas de Preservação Permanente (APPs) de margens de cursos d'água e reservatórios, planejamento adequado de infraestrutura viária e do uso do solo.







10 Monitoramento e Acompanhamento



Uma cultura de prestação de contas e participação cidadã que fomente a transparência e eficiência na administração pública, e incentive o direcionamento dos recursos públicos para setores prioritários.

Um sistema de monitoramento da sustentabilidade nas cidades emergentes buscará acompanhar o progresso dos compromissos e das metas definidas nos respectivos Planos de Ação. De qualquer forma, pretende-se medir as mudanças na qualidade de vida nessas cidades, a partir do cumprimento das metas definidas nos Planos de Ação e nas políticas e programas que cada cidade vem desenvolvendo, com especial ênfase naquelas relacionadas à adaptação e mitigação às mudanças climáticas. Adicionalmente, o monitoramento proposto tem por objetivo gerar um mínimo de medições normatizadas que permitam a comparação de resultados entre as cidades da região.

Um dos propósitos mais importantes da implantação deste sistema é fortalecer uma cultura de prestação de contas e participação cidadã, que fomente a transparência e a eficiência na administração pública, bem como incentive o direcionamento dos recursos públicos para setores prioritários, para o desenvolvimento sustentado da cidade.

O sistema buscará gerar, de forma autônoma, alertas sobre o estado de avanço das atividades dos Planos de Ação e seus impactos sobre os principais problemas e necessidades que afetem a sustentabilidade das cidades, garantindo a objetividade e imparcialidade no exercício de monitoramento.



11 Mecanismos de Coordenação e de Execução



Uma vez acordado o plano em sua versão final, serão estabelecidos em definitivo os mecanismos de coordenação, com a participação de representante do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social de Goiânia (CDES), da sociedade civil e das áreas da administração pública no nível municipal, metropolitano, estadual e federal diretamente envolvidas na execução das soluções priorizadas.

Com 185 milhões de habitantes, dos quais aproximadamente 80% vivem em áreas urbanas, o Brasil está entre os países mais urbanizados do mundo. Cerca de 90% do PIB do país é gerado nas cidades, que continuarão sendo o foco da inovação e do desenvolvimento econômico e social. O país apresenta uma rede urbana extremamente diversificada, com grandes diferenças regionais, de porte e nível de desenvolvimento socioeconômico.

As políticas públicas do setor urbano no país são coordenadas desde 2003 pelo Ministério das Cidades, criado para atuar fortemente em três problemas

críticos que afetam as populações urbanas e que possuem base territorial: a moradia, o saneamento e os temas ligados à mobilidade e trânsito. No âmbito deste Ministério foi criado o Conselho Nacional das Cidades, com representação de vários segmentos do setor público e da sociedade civil. O Conselho aprovou, a partir de 2004, políticas nacionais como a de Habitação, Saneamento, Trânsito, Mobilidade e Transporte Urbano e o Programa Nacional de Regularização Fundiária. Salienta-se que recentemente, em janeiro de 2012, foi sancionado pelo Governo Federal o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que determinou a aplicação de tributos para infraestruturas destinadas ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado.

Foi a partir da Constituição Federal de 1988 que se fortaleceu no país a ação no nível subnacional e um novo marco estratégico passou a constar da ordem jurídica nacional. No Brasil, a participação dos entes subnacionais (Estados e municípios), desde então, passou a ser um elemento chave na implementação das políticas setoriais, pois eles são responsáveis pela execução das ações no nível local que são financiadas total ou parcialmente por recursos federais. Nesse contexto, vários marcos regulatórios desenvolvidos no âmbito federal tiveram grande importância na definição do papel dos entes subnacionais nas políticas urbanas e de habitação.

Em 2001, foi lançado o Estatuto das Cidades, que estabeleceu as diretrizes gerais da política urbana no país, regulamentando os dispositivos

constitucionais relativos ao tema e garantindo a possibilidade da utilização de novos instrumentos para a efetivação da gestão urbana. O Estatuto das Cidades tornou-se o norteador do planejamento urbano, fortalecendo o Plano Diretor como o instrumento básico do desenvolvimento urbano, instituindo instrumentos para o cumprimento da função social da propriedade – Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), bem como outros instrumentos para indução do desenvolvimento urbano e controle da especulação imobiliária e a simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, de modo a aumentar a oferta de lotes, e a proteção e a recuperação do meio ambiente urbano. Estabeleceu, ainda, a gestão democrática como um dos pilares do planejamento e da gestão urbana, a partir de um processo permanente de planejamento nos municípios e atualização do Plano Diretor a cada 10 anos.

Com a criação do Plano Diretor, o Estatuto criou condições mais adequadas para que o administrador pudesse buscar o desenvolvimento urbano articulado com outros planos setoriais de interesse da cidade. O Estatuto atribuiu aos municípios a implementação de planos diretores participativos, definindo uma série de instrumentos urbanísticos que tem no combate à especulação imobiliária e na regularização fundiária dos imóveis urbanos seus principais objetivos .

Nesse contexto, em que pese a grande autonomia dos municípios brasileiros em temas de desenvolvimento urbano, evidencia-se a importância da parceria entre diferentes níveis da federação na busca de ações sinérgicas para a solução dos problemas que enfrentam as cidades do país.

Cientes da importância de estabelecer parcerias com diferentes entes federativos, a Plataforma CES foi lançada no Brasil em agosto de 2011, em uma reunião no Ministério das Cidades, por ocasião do início dos trabalhos técnicos em Goiânia. Ao final da





missão, também representantes do Ministério do Meio Ambiente participaram de uma segunda reunião na representação do BID em Brasília para discussão da metodologia e do projeto piloto no país.

Paralelamente, durante todo o processo de diagnóstico e priorização, as equipes do Banco e do município de Goiânia estiveram em contato com autoridades do Governo do Estado de Goiás e entidades metropolitanas, principalmente para discutir temas como meio ambiente, transportes, competitividade e prevenção à violência.

Nesse sentido, toda a equipe da Plataforma CES está ciente da importância de estabelecer mecanismos de coordenação entre diferentes níveis de governo, o setor privado e a sociedade organizada, inclusive na fase de definição das ações que terão continuidade a partir do aprofundamento dos estudos setoriais.

Para maior êxito da iniciativa, propõe-se a formação de um Comitê de Coordenação, no qual participarão autoridades locais e de diferentes níveis de governo que tenham competências nos setores envolvidos com o Plano de Ação.

Uma vez acordado o plano em sua versão final, serão estabelecidos em definitivo os mecanismos

de coordenação, com a participação de representante do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social de Goiânia (CDES), da sociedade civil e das áreas da administração pública no nível municipal, metropolitano, estadual e federal diretamente envolvidas na execução das soluções priorizadas.

O objetivo desse comitê é realizar um acompanhamento permanente das atividades programadas, avaliar e executar as medidas necessárias para o atendimento dos objetivos propostos. A administração municipal exercerá o papel de secretaria executiva do comitê, e apresentará um informe semestral ao CDES sobre os avanços e resultados obtidos a cada ano, incorporando recomendações para a efetiva implantação do plano.

Em alguns casos, será possível aproveitar a infraestrutura existente em certos comitês setoriais existentes no município para dar seguimento e controlar as ações setoriais. Um exemplo é o acionamento do Gabinete de Gestão Integrada do Município de Goiânia (GGIM), para acompanhamento mais próximo dos temas ligados às ações de segurança pública.

Prefeitura de Goiânia

Paulo de Siqueira Garcia	Prefeito	GP	Gabinete do Prefeito
Cairo Alberto de Freitas	Chefe de Gabinete	AGMGO	Agência Guarda Municipal de Goiânia
João Augusto França Neto	Presidente	AMTEC	Agência Municipal de Ciência, Tecnologia e Inovação
Nelcivone Soares de Melo	Presidente	AMMA	Agência Municipal de Meio Ambiente
Pedro Henrique Gonçalves Lira	Presidente	AMOB	Agência Municipal de Obras
Iram de Almeida Saraiva Júnior	Presidente	AMT	Agência Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade
Miguel Tiago da Silva	Presidente	CMTC	Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo
José Carlos Xavier	Presidente	SEFIN	Secretaria Municipal de Finanças
Dário Délio Campos	Secretário	COMURG	Companhia de Urbanização de Goiânia
Luciano Henrique de Castro	Presidente	SEMAS	Secretaria Municipal de Assistência Social
Célia Maria da Silva Valadão	Secretária	SECOM	Secretaria Municipal de Comunicação
Rodrigo Czepak	Secretário	SEMDEF	Secretaria Municipal de Defesa Social
Allen Anderson Viana	Secretário	SEGOV	Secretaria Municipal de Governo
Samuel Belchior	Secretário	SMHAB	Secretaria Municipal de Habitação
Paulo Sérgio Pova Borges	Secretário	SEINFRA	Secretaria Municipal de Infraestrutura
Leodante Cardoso Neto	Secretário	SEPLAM	Secretaria Municipal de Planejamento E Urbanismo
Lyvio Luciano Carneiro	Secretário	SETRAB	Secretaria Municipal de Trabalho
George Morais Ferreira	Secretário	SETURDE	Secretaria Municipal de Turismo E Desenvolvimento Econômico
José Sebba Junior	Secretário		

Expediente

Este documento foi preparado por uma equipe multissetorial, em coordenação com a Prefeitura de Goiânia.

Chefe de Equipe:	Márcia Casseb
Mudança Climática:	Simone Bauch
Meio Ambiente:	Joseph Milewski
Gestão Fiscal/Governabilidade:	Maria Cristina MacDowell
Saneamento:	Irene Altafin
Transportes:	Paulo Lanna
Segurança Cidadã:	Dino Capriollo
Conectividade:	Maurício Bouskela
Competitividade:	Vanderleia Radaelli
Consultor Economia e apoio:	William Lauriano
Consultor Desenvolvimento Urbano:	Patrick Almeida
Consultoria para desenvolvimento do Plano de Ação:	Maria do Carmo Bicudo
Comunicação	Janaina Goulart
Fernanda Velloso	Consultoria Comunicação
Fotografia:	Secretaria Municipal de Comunicação de Goiânia (SECOM).

Coordenador Geral da Plataforma CES	Ellis Juan
Encarregado de Representação do BID no Brasil:	Juan Carlos De La Hoz
Chefe da Divisão de Gestão Fiscal e Municipal:	Vicente Fretes-Cibils
Gerente do Setor de Capacidade Institucional e Finanças:	Ana Maria Rodriguez-Ortiz
Presidente do BID:	Luis Alberto Moreno

Banco Interamericano de Desenvolvimento

Representação no Brasil

SEN 802 Conj. F Lote 39

Asa Norte, Brasília – DF

70800-400

(61) 3317-4200

www.iadb.org

bidbrasil@iadb.org

2012. Banco Interamericano de Desenvolvimento. Todos os direitos reservados.



PLATAFORMA CIDADES EMERGENTES E SUSTENTÁVEIS

Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID
Representação no Brasil
www.iadb.org

Prefeitura Municipal de Goiânia
www.goiania.go.gov.br