

PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE CURITIBA

MARCO DE REASSENTAMENTO INVOLUNTÁRIO

- 2019 -



Prefeitura Municipal de Curitiba



Instituto de Pesquisa e
Planejamento Urbano de Curitiba



FICHA TÉCNICA

PREFEITURA

Rafael Greca
Prefeito de Curitiba
Eduardo Pimentel
Vice-Prefeito de Curitiba

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC

Luiz Fernando de Souza Jamur
Presidente do IPPUC (Interino)
Elvira Wos
Diretora Administrativo-Financeira
Rosane Knoll
Diretora de Planejamento
Liana Vallicelli
Diretora de Informações
Sérgio Rui Matheus Rizzardo
Diretor de Implantação
Célia Regina Bim
Diretora de Projetos
Ricardo de Almeida Bindo
Assessor da Presidência
Ana Cristina Wollmann Zornig Jayme
Assessora de Investimentos
Viviane Machado
Assessora Jurídica
João Pedro de Amorim Junior
Assessor de Comunicação

Secretaria Municipal de Planejamento, Finanças e Orçamento - SMF

Vitor Acir Puppi Stanislawczuk
Secretário Municipal

Urbanização de Curitiba S/A - URBS

Ogeny Pedro Maia Neto
Presidente

Secretaria Municipal de Meio Ambiente - SMMA

Marilza do Carmo Oliveira Dias
Secretário Municipal

Unidade Técnico Administrativa de Gerenciamento - UTAG

Paulo Roberto Socher
Coordenação Geral
Josiel Mocelin Ceccon
Diretoria Administrativo Financeira
Marcio Augusto de Toledo Teixeira
Diretoria Técnica

Coordenação dos Projetos - IPPUC

Olga Mara Prestes

Fabiano Losso

Elaboração Técnica

Aldemar Venancio Martins Neto – URBS

Alyson Prado Wolf – URBS

Belisa Nadal Foltran - URBS

Cristiane Born - SMMA

Cristina Nagata Carazzai – UTAG

Eliane de Fatima Elias - SMF

Gislaine Aparecida Kimmel Heck - UTAG

Ismael Bagatin França - URBS

Livia Knopki Nery - UTAG

Luciana dos Santos Nascimento – UTAG

Kelly Maria Christine Mengarda Vasco - IPPUC

Nei Celso Boff - UTAG

Newton Coraiola - UTAG

Sandra Maria dos Santos Guapyassú – UTAG

Teresa de Fátima Fernandes - SMF

Valeska Cristhie Queiroz Leite Moura Mendes dos Santos - UTAG

Apoio Técnico

Adriana Carneiro - UTAG

Alessandro Dias – IPPUC

Ana Elizabeth Silveira Correia – UTAG

Artur Furtado Filho – IPPUC

Barbara Besspalhok - IPPUC

Daiane Cristina Dos Santos - UTAG

Emerson Garrett Rodeiro – UTAG

Marcelo de Freitas - IPPUC

Sonia Cristina Farah Kalluf - UTAG

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	5
2.	OBJETIVOS	6
2.1.	GERAL	6
2.2.	ESPECÍFICOS.....	6
3.	ASPECTOS GERAIS DO PROGRAMA	6
3.1.	IDENTIFICAÇÃO DO EXECUTOR	7
3.2.	INTERVENÇÕES DE PROJETO	8
3.3.	QUADRO RESUMO DAS INTERVENÇÕES	9
3.4.	DESAPROPRIAÇÕES NO PROGRAMA.....	12
4.	MARCO REGULATÓRIO.....	14
4.1.	MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL	14
4.1.1.	MOBILIDADE URBANA.....	14
4.1.2.	REASSENTAMENTO	17
4.2.	POLITICAS OPERACIONAIS DO BID	19
4.2.1.	OP 710 - REASSENTAMENTO INVOLUNTÁRIO.....	19
4.2.2.	OP-102 DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES.....	20
5.	PLANO DE REASSENTAMENTO INVOLUNTÁRIO.....	20
5.1.	PRINCÍPIOS E DIRETRIZES	20
5.2.	AFETAÇÕES POR DESAPROPRIAÇÕES.....	22
5.2.1.	FUNDAMENTAÇÃO PARA OS CRITÉRIOS DE ELEGIBILIDADE.....	23
5.2.1.1.	CONCEITO DE VULNERABILIDADE	23
5.2.1.2.	CRITÉRIOS DE VULNERABILIDADE	23
5.3.	COMÉRCIO E SERVIÇOS	24
5.3.1.	COMÉRCIO FORMAL.....	26
5.3.2.	CRITÉRIOS DE CLASSIFICAÇÃO DE VULNERÁVEIS.....	29
5.3.2.1.	APLICAÇÃO DOS CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DE VULNERABILIDADE.....	29
5.3.2.2.	ANÁLISE DE VULNERABILIDADE – CLASSIFICAÇÃO DOS RESULTADOS.....	30
5.3.3.	METODOLOGIA DE CÁLCULO PARA ESTIMATIVA DOS RESSARCIMENTOS POR AFETAÇÕES TEMPORÁRIAS	30
5.3.4.	PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO PARA PLEITO DE PAGAMENTO DE RESSARCIMENTO EM DECORRÊNCIA DE EVENTUAIS AFETAÇÕES TEMPORÁRIAS.....	33
6.	SÍNTESE DOS IMPACTOS E MEDIDAS MITIGADORAS	34

6.1.	IMPACTOS NA FASE DE PLANEJAMENTO	35
6.1.1.	INCÔMODOS GERADOS PELA MUDANÇA EM DESAPROPRIAÇÕES TOTAIS	35
6.1.2.	CLIMA DE INTRANQUILIDADE SOCIAL	35
6.1.3.	ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA.....	36
6.2.	IMPACTOS NA FASE DE IMPLANTAÇÃO	36
6.2.1.	TRANSTORNOS CAUSADOS PELA RECONSTRUÇÃO DE MUROS, NO CASO DOS IMÓVEIS COMERCIAIS ATINGIDOS PARCIALMENTE.....	37
6.2.2.	ALTERAÇÃO NO COTIDIANO DA POPULAÇÃO DEVIDO ÀS MODIFICAÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO E TRÁFEGO LOCAL	37
6.2.3.	INCREMENTO NA OFERTA DE EMPREGOS NO SETOR DA CONSTRUÇÃO CIVIL	37
6.2.4.	ALTERAÇÃO NA CIRCULAÇÃO DE CLIENTES AO COMÉRCIO LOCAL	38
6.3.	IMPACTOS NA FASE DE OPERACIONALIZAÇÃO	38
6.3.1.	AQUECIMENTO DO COMÉRCIO LOCAL COM A CONCLUSÃO DAS OBRAS	39
6.3.2.	GERAÇÃO DE EMPREGOS.....	39
7.	SÍNTESE DA QUALIDADE AMBIENTAL E SOCIOECONÔMICA DO PROGRAMA	39
8.	MECANISMOS DE INDENIZAÇÃO E REASSENTAMENTO.....	40
9.	MECANISMOS DE RECUPERAÇÃO DE MEIOS DE VIDA.....	41
10.	MECANISMOS DE CONSULTA E ENGAJAMENTO DAS PARTES INTERESSADAS	43
10.1.	ESTRATÉGIAS DE PARTICIPAÇÃO	44
10.2.	PLANEJAMENTO PARTICIPATIVO - CONSULTAS PÚBLICAS	44
10.2.1.	CRIAÇÃO DE COMISSÃO DE REPRESENTANTES - CRE	45
10.2.2.	VIABILIZAÇÃO DE ESPAÇOS PARTICIPATIVOS.....	45
10.3.	MECANISMOS DE COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO	45
10.4.	CANAL DE ATENÇÃO A RECLAMAÇÕES E QUEIXAS	46
10.5.	MECANISMO DE MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO	47
10.5.1.	MONITORAMENTO	47
10.5.2.	AVALIAÇÃO.....	48

1. INTRODUÇÃO

As diretrizes da política de mobilidade urbana do município de Curitiba, que priorizam o transporte coletivo em relação ao individual e estabelecem a integração deste modal com a legislação de uso do solo, fornecem a modelagem de sistemas BRT mundialmente reconhecidos. Entretanto, a Rede Integrada de Transporte - RIT vem, ao longo dos anos, apresentando deficiências operacionais recorrentes. Os incentivos à indústria automobilística aumentaram significativamente o número de veículos de passeio em circulação nos centros urbanos, o que tem gerado sérios conflitos entre o transporte público e o individual.

As demandas estruturais e de trafegabilidade ao longo do percurso viário elevam o tempo de deslocamento e comprometem a eficiência dos serviços, de maneira que o número de passageiros transportados tem diminuído progressivamente ao longo dos últimos anos.

Diante deste panorama, com o propósito de viabilizar recursos para implementar o projeto de ampliação da capacidade viária e velocidade da Linha Direta Inter 2, a Prefeitura Municipal de Curitiba está obtendo junto ao BID uma linha de crédito para financiamento do Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Curitiba, que está em preparação sob o caráter de obras múltiplas, sendo similares e complementares, mas independentes entre si.

Para atender, portanto, exigências da preparação do Projeto, o Marco de Reassentamento Involuntário- MRI foi desenvolvido pela equipe técnica e ambiental da UTAG, em consonância com a Política de Reassentamento Involuntário - OP 710 do BID, bem como com a legislação federal, estadual e municipal pertinente.

As informações contidas neste MRI foram geradas com base nos registros do Plano de Reassentamento Involuntário - PRI, que apresentam os resultados do diagnóstico das afetações socioeconômicas na ADA da Amostra Representativa do Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Curitiba.

O objetivo é fornecer mecanismos para regular, normatizar e definir procedimentos à implantação do processo de reassentamento involuntário e restituição dos meios de vida dos grupos enquadrados nos critérios de elegibilidade do Programa, atenuando os impactos negativos das desapropriações/remoções. Estes mecanismos serão adotados quando couber.

Os procedimentos e as medidas propostas neste MRI devem assegurar às famílias afetadas em decorrência da necessidade de deslocamentos, soluções adequadas para seu atendimento e para as perdas ocasionadas pela intervenção, garantindo o direito à moradia e restituindo os meios de vida àqueles enquadrados em situação de vulnerabilidade. Adicionalmente, junto às soluções de reassentamento ou de medidas compensatórias deve assegurar à população afetada, o acesso às políticas públicas e/ou aos programas sociais do município.

O descritivo abrange todas as obras do Programa, apresentando um diagnóstico preliminar dos atingimentos na área diretamente afetada pelas obras e a identificação das situações passíveis de ocorrência, que venham se enquadrar nos critérios de elegibilidade estabelecidos no PRI e posterior nos planos de reassentamento específicos.

A opção por elaborar o MRI nesta etapa de preparação do Projeto deve-se aos seguintes fatores:

- *Parte dos empreendimentos a serem apoiados pelo PRI somente estarão diagnosticados, à nível de projeto executivo, após a elaboração do RAP e/ou durante a implementação do Programa; e*
- *As informações disponíveis não possuem precisão suficiente para demandar todas as aquisições fundiárias e/ou afetações socioeconômicas decorrentes do empreendimento, assim como para definir as adequadas ações de tratamento para solucionar os problemas que irão decorrer das intervenções de projeto.*

Em resumo, o conjunto de obras previstas no âmbito do Programa ainda não dispõem, nessa fase, de todas as definições necessárias para a identificação das áreas afetadas, bem como os possíveis impactos gerados pelas mesmas.

Este Marco de Reassentamento visa fornecer orientações para a elaboração oportuna de planos de atuação específica durante as intervenções do Programa. Nestes casos, os planos de atuação estratégica deverão estar embasados nas diretrizes gerais deste documento e submetidos à não objeção do BID.

Vale ressaltar que o MRI e o PRI devem garantir a implementação de práticas corretas de informação, consulta, compensação, assistência, apoio após o reassentamento, entre outras, com atenção particular às necessidades de grupos vulneráveis, se assim for necessário.

2. OBJETIVOS

2.1. GERAL

Este MRI tem por objetivo fornecer orientações e recomendações para a atuação estratégica do empreendedor nas interferências decorrentes de desapropriação parcial ou total, como também nas medidas mitigadoras e/ou compensatórias frente às afetações nas atividades produtivas ao longo das etapas de execução das obras.

2.2. ESPECÍFICOS

- *Garantir a implementação de práticas sociais sustentáveis nas etapas de elaboração, execução, monitoramento e avaliação do Projeto;*
- *Compor procedimentos e referências para elaboração futura de Planos de Reassentamento específicos, no âmbito do desenvolvimento dos projetos executivos das diversas intervenções que compõem o Projeto; e*
- *Tornar público o PRI, tanto para as equipes de elaboração dos projetos executivos, como para a população afetada e os responsáveis pela implementação, monitoramento e avaliação das ações.*

3. ASPECTOS GERAIS DO PROGRAMA

O PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE CURITIBA tem por fim melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade da população de Curitiba como um todo, permitindo à pessoa o direito de acesso aos espaços urbanos com segurança e eficiência.

Visa promover a integração dos bairros de Curitiba, as ações propostas estabelecem diretrizes que priorizam o Transporte Público em relação ao transporte individual, refletindo diretamente na eficiência da mobilidade geral da cidade, recuperando a demanda de transporte público perdida nos últimos anos.

3.1. IDENTIFICAÇÃO DO EXECUTOR

Executor: Prefeitura Municipal de Curitiba – PR, por intermédio da Unidade Técnico Administrativa de Gerenciamento - UTAG.

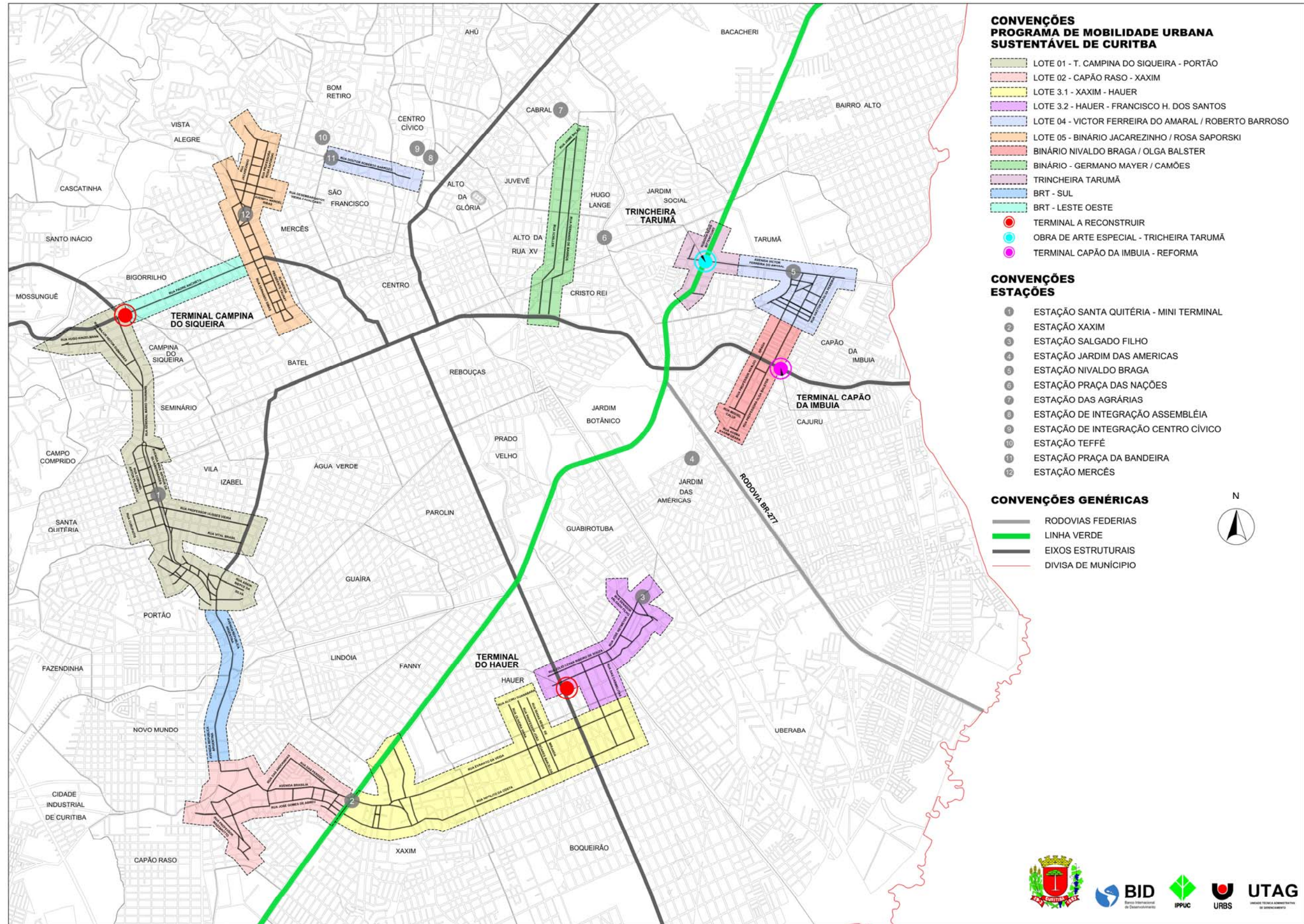
Representante Oficial: Prefeito Rafael Valdomiro Greca de Macedo

Endereço da Sede: Av. Cândido de Abreu, 817

Telefone: (41) 32501436

CNPJ: 76.417.005/0001-86

3.2. INTERVENÇÕES DE PROJETO



3.3. QUADRO RESUMO DAS INTERVENÇÕES

RESUMO OBRAS CONTIDAS NO PROGRAMA			
	COMPONENTE	COMPONENTE	INTERVENÇÃO
LOTE 1	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	TERMINAL CAMPINA DO SIQUEIRA/ PORTÃO	Requalificação da infraestrutura viária da Rua Gen. Mário Tourinho, Rua Major Heitor Guimarães e Av. Pres. Arthur Bernardes com a implantação de faixas exclusivas. Implantação do Binário Ulisses Vieira / Vital Brasil. Extensão 12,53 Km
	DESAPROPRIAÇÕES	INFRAESTRUTURA VIÁRIA - LOTE 1	As desapropriações referem-se ao atingimento necessárias para a abertura e/ou alargamento de ruas, sendo 24 desapropriações, compreendendo 3 totais e 21 desapropriações parciais.
	TERMINAL	TERMINAL CAMPINA DO SIQUEIRA	Reforma do terminal existente.
	ESTAÇÕES	ESTAÇÃO SANTA QUITÉRIA	Mini-terminal no canteiro da Av. Pres. Arthur Bernardes
	TRINCHEIRA	TRINCHEIRA NOSSA SENHORA APARECIDA	Construção de nova trincheira.
LOTE 2	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	TERMINAL CAPÃO RASO /ESTAÇÃO XAXIM	Requalificação da infraestrutura viária da Rua Catarina Scotti e Av. Brasília com a implantação de faixas exclusivas. Abertura para a ligação das ruas Andorinhas com a Pedro Américo e ruas Pedro Gusso com a Luiz del Gobbo. Extensão 8,04 Km de vias
	DESAPROPRIAÇÕES	INFRAESTRUTURA VIÁRIA - LOTE 2	As desapropriações referem-se ao atingimento necessário para a implantação da infraestrutura viária e obras de arte, sendo 111 lotes (96 desapropriações parciais e 15 totais)
LOTE 3.1	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	ESTAÇÃO XAXIM /TERMINAL HAUER	Requalificação da infraestrutura viária das ruas Francisco Derosso, Antônio Rebelatto e Cleto da Silva com a implantação de faixas exclusivas. Abertura para a ligação novo viaduto José Gomes de Abreu e Pedro Dorigo. Implantação da extensão dos binários João Soares Barcelos / Oliveira Viana, Francisco Derosso / Innocente Rebellato e Gabriel Freccerio de Miranda / Eurico Fonseca dos Santos. Extensão 17,85 km de vias
	DESAPROPRIAÇÕES	INFRAESTRUTURA VIÁRIA LOTE 3.1	As desapropriações referem-se ao atingimento necessário para a implantação da infraestrutura viária e obras de arte, sendo 110 lotes (81 desapropriações parciais e 01 total)
	OBRAS DE ARTE	ALARGAMENTO VIADUTO FRANCISCO DEROSSO	Alargamento do viaduto da Av. Francisco Derosso sobre a Linha Verde para permitir a implantação de uma estação de integração em desnível entre as linhas do Inter 2 e as que circulam na canaleta da Linha Verde.
	OBRAS DE ARTE	NOVO VIADUTO JOSÉ GOMES DE ABREU	Implantação de novo viaduto sobre a Linha Verde conectando as ruas José Gomes de Abreu e Pedro Dorigo.
	TERMINAL	TERMINAL HAUER	Reforma do terminal existente.
	ESTAÇÕES	ESTAÇÃO XAXIM	Construção de uma nova estação em desnível na ampliação do viaduto Francisco Derosso sobre a Linha Verde.
LOTE 3.2	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	TERMINAL HAUER / CEL FRANCISCO H. DOS SANTOS	Requalificação da infraestrutura viária das ruas José Rietmeyer e Flavio Mariano Ribas com a abertura para o prolongamento da rua Guiroku Gastão Ayabe formando o binário com faixas exclusivas José Rietmeyer/Flavio Mariano Ribas. Implantação do prolongamento do binário Júlio Cezar Ribeiro de Souza/Alcino Guanabara e implantação do novo binário Carmelitas/Carlos de Laet. Requalificação das ruas Pedro Locatelli Jr., Cap. Zeppin e trechos da Av. Canal Belém, Av. Salgado Filho e Av. Cel Francisco H. dos Santos. extensão 6,68 km de vias
	DESAPROPRIAÇÕES	INFRAESTRUTURA VIÁRIA LOTE 3.2	As desapropriações referem-se ao atingimento necessário para a implantação da infraestrutura viária e obras de arte, sendo 3 lotes(2 desapropriações parciais e 01 total)
	OBRAS DE ARTE	PONTE DO RIO BELÉM	Execução de ponte sobre o Rio Belém ligando as ruas Alcino Guanabara e Guiroku Gastão Ayabe.
	ESTAÇÕES	ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO SALGADO FILHO	Construção de uma nova estação de integração no cruzamento da Av. Francisco H. dos Santos e Rua Cap. Zeppin.

MARCO DE REASSENTAMENTO INVOLUNTÁRIO - 2019

LOTE 4	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	VICTOR FERREIRA DO AMARAL	Implantação da infraestrutura viária para a complementação da obra do novo viaduto a ser implantado na Av. Victor Ferreira do Amaral: pista sobre o viaduto, rótula de articulação sob o viaduto e alças de acesso de entrada e saída.
	DESAPROPRIAÇÕES	INFRAESTRUTURA VIÁRIA LOTE 4	As desapropriações referem-se ao atingimento necessário para a implantação da infraestrutura viária e obras de arte, sendo 8 lotes com desapropriações parciais.
	OBRA DE ARTE	NOVO VIADUTO VICTOR FERREIRA DO AMARAL	Execução de viaduto em sentido longitudinal da Av. Victor Ferreira do Amaral no cruzamento com a Rua Konrad Adenauer e do novo binário Nivaldo Braga/Olga Balster no sentido transversal. Extensão 6,40 km de vias
	ESTAÇÕES	ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO NIVALDO BRAGA	Construção de uma nova estação de integração sob o novo viaduto da Av. Victor Ferreira do Amaral.
LOTE 4.1	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	ROBERTO BARROSO	Alargamento da rua Roberto Barrozo entre a Av. Desembargador Hugo Simas e Av. Cândido de Abreu para permitir a implantação de faixa exclusiva.
	DESAPROPRIAÇÕES	INFRAESTRUTURA VIÁRIA LOTE 4.1.	As desapropriações referem-se ao atingimento necessário para a implantação da infraestrutura viária e obras de arte, sendo 9 lotes.
LOTE 5	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	JACAREZINHO /ROSA SAPORSKI	Requalificação da infraestrutura viária com faixas exclusivas para a implantação dos binários Jacarezinho/Rosa Saporski e Pres. Taunay/Fernando Simas. Extensão 8,16 km de vias.
	DESAPROPRIAÇÕES	INFRAESTRUTURA VIÁRIA LOTE 5	As desapropriações referem-se ao atingimento necessário para a implantação da infraestrutura viária e obras de arte, sendo 5 lotes(4 desapropriações parciais e 1 total)
	ESTAÇÕES	ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO MERCÊS	Reconstrução da estação em substituição à estação tubo interligada localizada no cruzamento da Av. Manoel Ribas com a Rua Jacarezinho. Esta estação possui integração com as linhas diretas Bairro Alto/Santa Felicidade e Santa Felicidade.
ESTAÇÕES	ESTAÇÕES	ESTAÇÃO PRAÇA DA BANDEIRA	Reconstrução da estação em substituição à Estação Tubo padrão localizada na Praça da Bandeira.
		ESTAÇÃO TEFFÉ	Reconstrução da estação em substituição à Estação Tubo padrão localizada na Rua Teffé.
		ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO CENTRO CÍVICO	Reconstrução da estação em substituição à estação tubo dupla localizada na Av. Cândido de Abreu.
		ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO ASSEMBLÉIA	Reconstrução da estação em substituição à estação tubo dupla localizada na Rua Pref. Rosaldo Gomes Mello Leitão.
		ESTAÇÃO AGRÁRIAS	Reconstrução da estação em substituição à Estação Tubo de duplo-ataque localizada no canteiro da Rua dos Funcionários.
		ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO PRAÇA DAS NAÇÕES	Reconstrução da estação em substituição à Estação Tubo de duplo-ataque localizada no canteiro da Av. Nossa Senhora da Luz.
		ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO TARUMÃ	Construção de uma nova estação de integração sob a ampliação do viaduto localizado no cruzamento da Av. Victor Ferreira do Amaral com a Linha Verde (em obras).
		ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO JARDIM DAS AMÉRICAS	Reconstrução da estação em substituição à Estação Tubo de duplo-ataque localizada no canteiro da Av. Cel. Francisco H. dos Santos.
TERMINAL	TERMINAL	TERMINAL CAPÃO DA IMBUÍ	Reforma do terminal existente.
OBRAS COMPLEMENTARES	BRT LESTE OESTE	LOTE 2	Implantação das faixas de ultrapassagem e requalificação.
	BRT SUL	TODOS OS LOTES	Implantação das faixas de ultrapassagem e requalificação.
	BINÁRIO	BINÁRIO GERMANO MAYER/CAMÕES	Reestruturação viária, aumento de capacidade e implantação de faixa exclusiva.
	BINÁRIO	BINÁRIO NIVALDO BRAGA/ OLGA BALSTER	Reestruturação viária, aumento de capacidade e implantação de faixa exclusiva.

MARCO DE REASSENTAMENTO INVOLUNTÁRIO - 2019

	VIADUTO	VIADUTO TARUMÃ LINHA VERDE	<i>Integração Linha Verde/Inter 2</i>
	DESAPROPRIAÇÕES	VIADUTO TARUMÃ / LINHA VERDE	<i>As desapropriações referem-se ao atingimento necessário para a implantação da infraestrutura viária e obras de arte, sendo 3 lotes com desapropriações parciais.</i>

	COMPONENTE	SUB COMPONENTE	INTERVENÇÃO
ESTAÇÕES	ESTAÇÕES	ESTAÇÃO PRAÇA DA BANDEIRA	<i>Reconstrução da estação em substituição à Estação Tubo padrão localizada na Praça da Bandeira.</i>
		ESTAÇÃO TEFFÉ	<i>Reconstrução da estação em substituição à Estação Tubo padrão localizada na Rua Teffé.</i>
		ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO CENTRO CÍVICO	<i>Reconstrução da estação em substituição à estação tubo dupla localizada na Av. Cândido de Abreu.</i>
		ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO ASSEMBLÉIA	<i>Reconstrução da estação em substituição à estação tubo dupla localizada na Rua Pref. Rosaldo Gomes Mello Leitão.</i>
		ESTAÇÃO AGRÁRIAS	<i>Reconstrução da estação em substituição à Estação Tubo de duplo-ataque localizada no canteiro da Rua dos Funcionários.</i>
		ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO PRAÇA DAS NAÇÕES	<i>Reconstrução da estação em substituição à Estação Tubo de duplo-ataque localizada no canteiro da Av. Nossa Senhora da Luz.</i>
		ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO TARUMÃ	<i>Construção de uma nova estação de integração sob a ampliação do viaduto localizado no cruzamento da Av. Victor Ferreira do Amaral com a Linha Verde (em obras).</i>
		ESTAÇÃO DE INTEGRAÇÃO JARDIM DAS AMÉRICAS	<i>Reconstrução da estação em substituição à Estação Tubo de duplo-ataque localizada no canteiro da Av. Cel. Francisco H. dos Santos.</i>
TERMINAL	TERMINAL	TERMINAL CAPÃO DA IMBUÍ	<i>Reforma do terminal existente.</i>
OBRAS COMPLEMENTARES	BRT LESTE OESTE	LOTE 2	<i>Implantação das faixas de ultrapassagem e requalificação.</i>
	BRT SUL	TODOS OS LOTES	<i>Implantação das faixas de ultrapassagem e requalificação.</i>
	BINÁRIO	BINÁRIO GERMANO MAYER/CAMÔES	<i>Reestruturação viária, aumento de capacidade e implantação de faixa exclusiva.</i>
	BINÁRIO	BINÁRIO NIVALDO BRAGA/OLGA BALSTER	<i>Reestruturação viária, aumento de capacidade e implantação de faixa exclusiva.</i>
	VIADUTO	VIADUTO TARUMÃ LINHA VERDE	<i>Integração Linha Verde/Inter 2</i>
	DESAPROPRIAÇÕES	VIADUTO TARUMÃ / LINHA VERDE	<i>As desapropriações referem-se ao atingimento necessário para a implantação da infraestrutura viária e obras de arte, sendo 3 lotes com desapropriações parciais.</i>

3.4. DESAPROPRIAÇÕES NO PROGRAMA

As desapropriações referem-se ao atingimento de propriedades privadas necessário para a implantação da infraestrutura viária e obras de arte previstas no PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE CURITIBA.

De maneira preliminar, em função da situação atual de desenvolvimento dos estudos e projetos executivos dos seis Lotes de Construção inseridos na proposta de financiamento dos recursos orçamentários, para a totalidade das intervenções de obra componentes do PROGRAMA foram identificados, de maneira preliminar, 273 lotes a serem atingidos em função das obras de ampliação da capacidade viária e reestruturação do percurso da Linha Direta Inter 2.

As áreas passíveis de interferências dos imóveis particulares ao longo da ADA de cada Lote de Construção definidos na proposta foram levantadas de acordo com o seguinte:

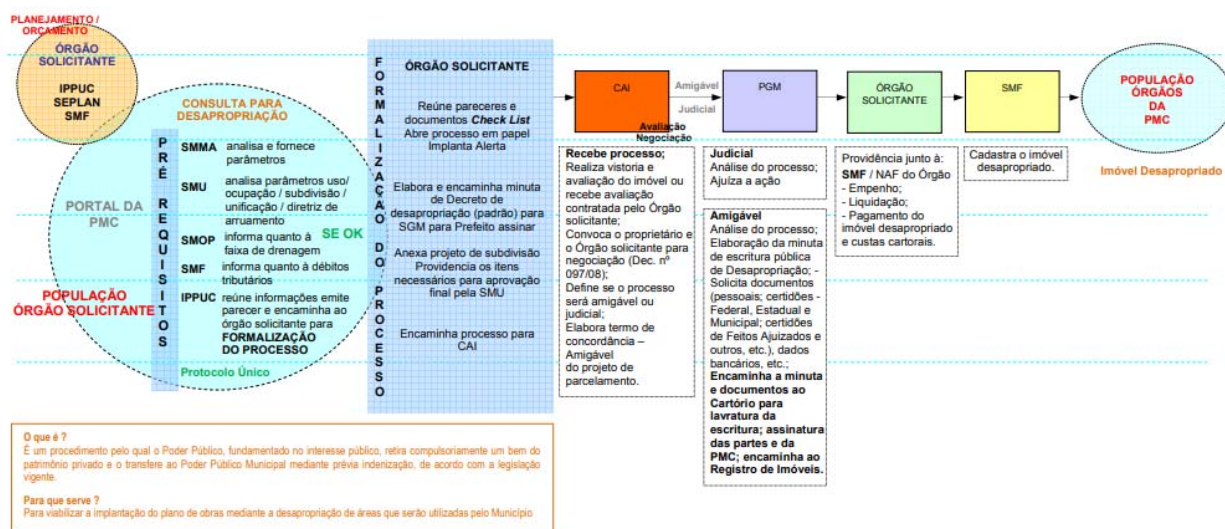
- desapropriação parcial: compreende terrenos que serão parcialmente atingidos pelo projeto, em geral na fração de área relativa à testada, sendo que o remanescente permanecerá sob titularidade do expropriado. Este tipo de afetação ocorrerá em virtude de alargamentos e/ou correções geométricas de vias e passeios, visando atender normas e especificações de circulação e segurança de tráfego urbano; e
- desapropriação total: constitui os imóveis a serem totalmente atingidos pelas intervenções de obra, o que irá requisitar a desocupação da área e a consequente transferência do domicílio e das instalações e benfeitorias existentes. Este tipo de afetação será demandada em pontos críticos, quando não houver alternativas de reestruturação do trajeto viário, onde seja necessário implantar novos percursos ou prolongar trechos viários em operação para melhoria da fluidez de tráfego.

Com base nos resultados da avaliação preliminar dos atingimentos dos imóveis, as áreas a serem desapropriadas em função das obras seguem abaixo quantificadas por Lote de Construção, de acordo com a Tabela abaixo:

LOTE DE CONSTRUÇÃO	INTERVENÇÃO DE OBRA	TIPO DE ATINGIMENTO		TOTAL DE DESAPROPRIAÇÕES
		TOTAL	PARCIAL	
1	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	3	21	24
2	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	96	15	111
3.1	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	110	81	29
3.2	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	3	2	1
4	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	8	8	8
4.1	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	9	9	9
5	INFRAESTRUTURA VIÁRIA	5	4	5
OBRAS COMPLEMENTARES	VIADUTO TARUMÃ / LINHA VERDE	3	3	3
TOTAL		273	49	224

É importante observar que na expectativa do Município é possível que haja uma diminuição no número de imóveis atingidos quando os projetos executivos estiverem aptos para análise; pois os estudos nos quais foram baseados os atingimentos não apresentam detalhamento documental, como já era esperado nessa fase do programa.

Para cada imóvel afetado pela implantação das obras, será instaurado um processo administrativo de Desapropriação; que seguirá o seguinte fluxo:



Este fluxograma faz parte do caderno de “Sistema Integrado de Gestão de Atendimento às Demandas da População – Instrução Normativa – Desapropriação de Imóvel – Julho/2010”.

Durante todo o período, que vai desde a identificação dos imóveis afetados até a conclusão do processo de desapropriação, com a transferência definitiva de titularidade do imóvel ao Município de Curitiba e com os afetados definitivamente reassentados, a UTAG estará presente fazendo o acompanhamento e auxiliando nas questões técnicas e outras que se fizerem necessárias.

Para a emissão do Decreto de Utilidade Publica, o procedimento esta descrito no próximo fluxo:



4. MARCO REGULATÓRIO

4.1. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

4.1.1. MOBILIDADE URBANA

Em 2008, a Prefeitura de Curitiba finalizou a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado - PlanMob Curitiba, em adequação ao Plano Diretor de 2004 e ao Estatuto das Cidades. Aprovado pelo Conselho da Cidade de Curitiba - CONCITIBA, em reunião realizada em 04 de dezembro de 2008, o PlanMob, tem como objetivo de estabelecer políticas e diretrizes relativas à mobilidade urbana, buscando a promoção da cidadania e inclusão social e o aperfeiçoamento institucional, regulatório e de gestão, através de ações integradas de desenvolvimento urbano, de mobilidade e de proteção ao meio ambiente.

As diretrizes gerais estabelecidas no PlanMob consideraram o horizonte de 2020 para os temas de Acessibilidade, Sistemas Viário, de Circulação e de Trânsito, Transporte Coletivo e Comercial de Passageiros, e Transporte de Cargas. Abaixo destacamos algumas dessas diretrizes:

- *Aumentar a capacidade das interseções complexas e saturadas do Sistema Viário Básico, através da viabilização de construção de obras de arte - trincheiras e viadutos.*
- *Promover melhores condições de circulação nas vias, com ênfase para os horários de pico, aumentando a capacidade do sistema viário, facilitando os deslocamentos do transporte coletivo e reduzindo a emissão de poluentes.*
- *Adequar a infraestrutura à função que a via exerce no contexto do Sistema Viário Básico, assegurar sua trafegabilidade, e melhorar as condições das referidas vias. Melhorar a infraestrutura das vias públicas, através da pavimentação definitiva ou provisória (anti-pó), dando prioridade para aquelas que são itinerários do transporte coletivo, e manter a pavimentação existente em boas condições de conservação.*
- *Estruturar o Sistema Viário Básico para proporcionar melhores condições de deslocamento de pedestres, ciclistas e do transporte coletivo.*
- *Promover a atratividade para o uso do transporte coletivo, estimulando a redução do uso do transporte individual.*
- *Fomentar a captação de recursos financeiros e linhas de financiamento em fontes nacionais e internacionais para de obras de infraestrutura viária.*
- *Promover a recuperação da prioridade e da atratividade do transporte coletivo sobre o individual através da adoção de políticas públicas, caracterizadas por programas e projetos visando à otimização da RIT, como a implantação de pistas e faixas exclusivas, o aperfeiçoamento dos eixos de transporte coletivo.*
- *Melhorar e ampliar a infraestrutura de canaletas, corredores e vias, terminais de integração e os pontos de parada.*

- Melhorar a acessibilidade em terminais de integração, estações tubo, pontos de parada e ônibus.

Com a aprovação da Lei Federal no 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, ficou estabelecido em seu artigo que o Plano de Mobilidade é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Foi definido na lei que a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana deve acontecer em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Em decorrência do item 6.4 do Plano de Mobilidade, relativo ao Transporte de Cargas, e a necessidade de aprofundamento no assunto, em 2012 foi firmado o contrato INE/TSP-BR-T1165-SN2, entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Logit Engenharia Consultiva, com apoio do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) e Agência Curitiba. O referido contrato tinha como objetivo a melhoria do sistema logístico para transporte de cargas na cidade de Curitiba, nas múltiplas escalas da importância territorial desempenhada pela Capital do Paraná. O objeto desse contrato era o projeto “Apoio à Melhoria da Logística Urbana de Curitiba”. Foram propostas, no relatório entregue em 2014, as medidas necessárias no contexto da promoção e gestão do sistema logístico, garantindo dessa forma êxito na implantação das alternativas propostas.

Em 2015, o Plano Diretor de Curitiba passou por nova revisão, conforme previsto no artigo 40 do Estatuto da Cidade, passando a vigorar sob a luz da Lei Municipal no 14.771 de 2015. Nessa ocasião foram revistas as diretrizes constantes do plano de mobilidade do ano de 2008, as quais se integram e são compatíveis com o atual Plano Diretor.

Em seu Capítulo II – Da Mobilidade Urbana, art. 39, a Lei Municipal no 14.771/2015 estabelece que a política municipal de mobilidade urbana tem o compromisso de facilitar os deslocamentos e a circulação de pessoas e bens na cidade. Conforme os artigos 41 e 44 que tratam das diretrizes específicas da política municipal de transporte público coletivo de passageiros e da política municipal dos sistemas viário, de circulação e trânsito, e dos artigos 46 e 48 que tratam da circulação não motorizada e da circulação de pedestres, destacam-se as seguintes diretrizes:

- *A promoção da continuidade da organização dos modos de transporte público coletivo que operam no Município em uma rede única, integrada física e operacionalmente, buscando o fortalecimento da RIT - Rede Integrada de Transporte;*
- *A ordenação do sistema viário, através de mecanismos de engenharia, legislação e capacitação da malha viária, priorizando a circulação do transporte público coletivo sobre o transporte individual;*
- *A busca da universalização do sistema de transporte público coletivo visando a integração física, operacional, tarifária e intermodal;*
- *A promoção da atratividade do uso do transporte coletivo por intermédio de deslocamentos rápidos, seguros, confortáveis e custos compatíveis;*

- *A promoção da regularidade, confiabilidade e a redução do tempo de viagem do transporte público coletivo por meio da adoção de instrumentos tecnológicos, como monitoramento do trânsito e do transporte, controle semafórico e definição de pistas ou faixas exclusivas;*
- *A promoção da melhoria dos terminais, estações e pontos de parada, de forma a propiciar o melhor conforto e segurança aos trabalhadores que desenvolvem suas atividades junto a esses equipamentos públicos;*
- *A facilitação do deslocamento no município através de uma rede integrada de vias, de estrutura cicloviária e ruas preferenciais ou exclusivas de pedestres, com segurança, autonomia e conforto;*
- *A promoção de maior integração do sistema viário das regiões separadas pelas barreiras urbanísticas construídas, priorizando o transporte público coletivo e a acessibilidade;*
- *O planejamento, a execução e a manutenção do sistema viário segundo critérios de segurança e conforto da população, respeitando o meio ambiente, obedecendo as diretrizes de uso e ocupação do solo e do transporte de passageiros.*
- *O compromisso de promover a melhoria das condições de deslocamento de pedestres e ciclistas, permitindo a utilização das vias e espaços públicos com autonomia e segurança.*
- *O atendimento a necessidade de circulação de todos os pedestres, independentemente de suas condições de mobilidade, conforme legislação sobre acessibilidade.*
- *A ampliação da rede de calçadas e de espaços públicos de circulação de pedestres para atendimento das condições estabelecidas na legislação sobre acessibilidade.*

Em 24 de setembro de 2017, o Plano de Mobilidade elaborado em 2008 foi ratificado pelo Decreto Municipal no 2.078/2017 como instrumento apto a efetivar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, uma vez que atende seus princípios e diretrizes assim como os do Plano Diretor recém-revisado. O mesmo encontra-se vigente até que sejam concluídos os trabalhos relativos à sua atualização.

A revisão do Plano Setorial de Mobilidade e Transporte Integrado, ora em elaboração, aborda os aspectos do transporte público coletivo de passageiros, do sistema viário, circulação e trânsito, da circulação não motorizada, do transporte comercial e de cargas e, de forma ampla, tem como desafios:

- *Continuar o aperfeiçoamento da Rede Integrada de Transporte – RIT: integração das 75 linhas convencionais à RIT, aumento da capacidade de linhas através das linhas rápidas (Ligeirão), faixas exclusivas, melhorias em terminais, entre outros;*
- *Conceber e amadurecer um novo modelo multimodal de mobilidade levando em conta a visão de futuro do Plano Diretor como oportunidade de melhorias operacionais, o compromisso de neutralização dos gases do efeito estufa até 2050 (71% decorrentes dos veículos particulares e 4% do transporte público coletivo), e as possibilidades de articulação ou integração entre a RIT e as novas ofertas de mobilidade decorrentes dos aplicativos administradores de tecnologias de transporte compartilhado (ATTC);*

- *Preparar a Cidade para a nova licitação do transporte público coletivo de 2024/5, levando em conta o novo modelo multimodal supramencionado.*

4.1.2. REASSENTAMENTO

O Brasil integra dois grandes sistemas de proteção internacional dos direitos humanos, o sistema interamericano e o global, sendo o primeiro encabeçado pela Organização dos Estados Americanos (OEA) e pela Comissão e Corte Interamericana de Direitos Humanos; o segundo sistema é dirigido pela Organização das Nações Unidas (ONU) e auxiliado por seus órgãos.

No sistema universal um dos pilares é o Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC) de 1966, que reuniu os direitos humanos de segunda geração, além de conferir normatividade aos direitos sociais contidos na Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH). Com isso, assegurou-se que a moradia digna se trata de um direito humano, e que para que a moradia seja digna é necessário, dentre vários aspectos, a segurança jurídica da posse, que assegura proteção legal contra despejos, expropriação, deslocamentos forçados, entre várias outras formas de ameaças.

O PIDESC foi internalizado pelo direito brasileiro, através do Decreto nº 591 de 1992, sendo norteador desse PRI, especialmente em seu artigo 11 que em seu item 1, diz que:

Os Estados Partes do presente Pacto reconhecem o direito de toda pessoa a um nível de vida adequando para si próprio e sua família, inclusive à alimentação, vestimenta e moradia adequadas, assim como uma melhoria continua de suas condições de vida. Os Estados Partes tomarão medidas apropriadas para assegurar a consecução desse direito, reconhecendo, nesse sentido, a importância essencial da cooperação internacional fundada no livre consentimento

Atualmente há mais de 12 textos diferentes da ONU que reconhecem explicitamente o direito à moradia. Ele é parte integrante do direito a um padrão de vida adequado e é neste contexto que deve ser compreendido.

A Constituição Federal de 1988 também elencou expressamente os direitos sociais, inclusive o direito à moradia como um direito e garantia fundamental, expresso em seus artigo 6.º:

São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, assistência aos desamparados, na forma dessa Constituição.

A ONU, no seu Comentário Geral nº 07, de 1997; define remoções forçadas como:

A retirada definitiva ou temporária de indivíduos, famílias e/ou comunidades, contra a sua vontade, das casas e/ou da terra que ocupam, sem que estejam disponíveis ou acessíveis formas adequadas de proteção de seus direitos.

E ressalta que as

Remoções e despejos forçados devem ocorrer apenas em “circunstancias excepcionais”, ou seja, em casos absolutamente necessários que envolvam proteção à saúde e do bem-estar coletivos, e quando não há alternativas viáveis.

Entretanto, a realidade brasileira nos aponta para a existência, em quase totalidade das cidades, de moradias irregulares e ocupações desordenadas. Segundo o Censo 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 11,4 milhões de brasileiros residiam em ocupações desordenadas. Cabe ressaltar que, em geral, a existência das moradias irregulares esta associada a favelas, palafitas, áreas invadidas, caracterizando-se por ocupações feitas predominantemente pela população de baixa renda, que historicamente não teve acesso a produção formal de habitação e consequentemente foi impedida de concretizar legalmente o seu direito à moradia digna e exercer plenamente sua cidadania.

Dessa forma um Programa nunca deve deteriorar as condições de vida das comunidades atingidas. Além disso, a análise quanto à necessidade e adequação de um projeto de infraestrutura e urbanização deve ser feita de forma transparente, com espaço para apresentação de alternativas. Contudo, cabe ressaltar que o deslocamento compulsório de parcela populacional não vulnerável não viola os direitos sociais.

LEIS, DECRETOS E NORMAS	
<i>Constituição da República Federativa do Brasil 1988</i>	<i>Art. 5º, IV (CF/88) – a lei estabelecerá o procedimento de desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta constituição;</i>
<i>Decreto-lei nº 3.365 de 1941</i>	<i>Desapropriação por utilidade pública: Art. 5º. Consideram-se casos de utilidade pública: i) Abertura, conservação e melhoramento de vias ou logradouros públicos; a execução de planos de urbanização; o parcelamento do solo, com ou sem edificação, para sua melhor utilização econômica, higiênica ou estética; a construção ou ampliação de distritos industriais; ii) os demais casos previstos por leis especiais.</i>
<i>Lei n.º 2.786/1956</i>	<i>Altera a lei sobre desapropriação por utilidade pública (Decreto-Lei n.º 3.365/1941).</i>
<i>Lei n.º 14.771/2015</i>	<i>O Plano Diretor visa propiciar melhores condições para o desenvolvimento integrado, harmônico e sustentável de Curitiba com a Região Metropolitana, sendo o instrumento básico, global e estratégico da política de desenvolvimento urbano, determinante para todos os agentes, públicos e privados.</i>
<i>Lei n.º 9.800/2000</i>	<i>Esta lei dispõe sobre a divisão do território do Município em zonas e setores e estabelece critérios e parâmetros de uso e ocupação do solo, com o objetivo de orientar e ordenar o crescimento da cidade. Zoneamento é a divisão do território do Município visando dar a cada região melhor utilização em função do sistema viário, da topografia e da infraestrutura existente, através da criação de zonas e setores de uso e ocupação do solo e adensamentos diferenciados.</i>
<i>NBR 14.653 e suas partes</i>	<i>A NBR-14.653 é subdividida em quatro partes de acordo com a natureza do bem, quais sejam: Parte 1 – Procedimentos Gerais. Nessa parte a avaliação de um bem consiste na análise técnica, realizada por avaliador de imóveis, para identificar um bem, de seus custos, frutos e direitos, assim como determinar indicadores de viabilidade de sua utilização econômica, para uma determinada finalidade, situação e data. Parte 2 – Específica para Imóveis Urbanos, utiliza critérios para</i>

	<i>tratamento de dados denominados “tratamentos por fatores” ou “tratamento científico”, além dos níveis de fundamentação e níveis de precisão. Apresenta classificações independentes do tipo de tratamento empregado nos dados com base na inferência estatística, sendo referenciada pelas normas técnicas como uma das alternativas de aplicação do método comparativo direto, tendo sua fundamentação e precisão também fundamentada.</i>
<i>Decreto Municipal 312/2015</i>	<i>Constitui a Comissão de Avaliação de Imóveis – CAI, define a composição e estabelece a forma e metodologia de avaliação.</i>

Para as desapropriações serão emitidos decretos de utilidade pública específicos para cada obra constante do Programa.

4.2. POLITICAS OPERACIONAIS DO BID

4.2.1. OP 710 - REASSENTAMENTO INVOLUNTÁRIO

A Política Operacional OP – 710 do BID trata do reassentamento involuntário, estabelecendo as diretrizes e orientações para a realização de qualquer deslocamento físico involuntário resultante de projetos financiados pelo Banco. Desta forma, o objetivo dessa política de reassentamento involuntário é:

“minimizar a perturbação do meio em que vivem as pessoas na área de influência do projeto, evitando ou minimizando a necessidade de deslocamento físico, assegurando que, quando as pessoas forem deslocadas, sejam tratadas equitativamente e, sempre que possível possam compartilhar dos benefícios do projeto que requer o seu reassentamento”.

O presente documento segue as orientações do BID em seus princípios fundamentais, elencados abaixo:

OP-710	
<i>Obter informações básicas precisas</i>	<i>Para formular um plano de reassentamento é fundamental contar com uma linha de base socioeconômica confiável e suficientemente ampla para estabelecer as necessidades e requerimentos das comunidades a serem deslocadas, além de garantir estabelecer os parâmetros para os trabalhos de monitoramento e avaliação da intervenção realizada.</i>
<i>Assegurar a participação das comunidades</i>	<i>Considera-se que quando os interesses e expectativas das comunidades são incorporadas nas concepções do projeto, sua execução e sustentabilidade são facilitadas. As comunidades devem contar com mecanismos para serem ouvidas (consultadas) e entendidas como parte integrante do processo de intervenção. Deve-se tomar o cuidado para identificar os subgrupos mais vulneráveis e assegurar que os seus interesses sejam adequadamente representados nesse processo de reassentamento.</i>
<i>Compensação e reabilitação</i>	<i>Toda compensação originária de um processo de deslocamento e reassentamento de populações deve contar com critérios técnicos de compensação, e possibilitar uma solução adequada principalmente para os segmentos mais vulneráveis. A estruturação das propostas de compensação e os mecanismos de tomada de decisão incluídos no programa de reassentamento levarão em conta as características da população a ser reassentada.</i>

<i>Contexto Jurídico e institucional</i>	<i>Para ser efetivo e promover as compensações adequadas, o plano de reassentamento deve identificar o contexto jurídico e institucional dentro do qual as medidas de compensação e reabilitação terão que ser implementadas.</i>
<i>Meio-ambiente</i>	<i>Os planos de reassentamento devem levar em conta considerações ambientais, a fim de impedir ou aliviar qualquer impacto resultante do desenvolvimento da infraestrutura, adensamento da área anfitriã ou pressão sobre recursos naturais e áreas ecologicamente sensíveis.</i>
<i>Monitoramento e avaliação</i>	<i>É recomendável que num processo de intervenção social de grande porte conte com um mecanismo de monitoramento e avaliações de desempenho independente que possa fornecer subsídios de revisão e ajustes das ações em curso.</i>

4.2.2. OP-102 DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES

OP-102

As diretrizes de implementação da OP-102 definem consulta como “diálogo construtivo entre as partes afetadas” e observam que: “Consultas profícuas...refletem que as partes envolvidas estão dispostas a se deixar influenciar em suas opiniões, atividades e planos”. Esta política requer consultas com as partes afetadas (indivíduos, grupos de indivíduos ou comunidades com potencial a serem diretamente afetadas por uma operação financiada pelo banco)” e afirma que outras partes interessadas que expressaram apoio ou dúvidas sobre um dado projeto também podem ser consultadas para a obtenção de uma gama mais ampla de especialidades e perspectivas.

5. PLANO DE REASSENTAMENTO INVOLUNTÁRIO

5.1. PRINCÍPIOS E DIRETRIZES

O MRI contém orientações para elaboração de planos de reassentamento específicos, uma vez finalizados os projetos executivos dos componentes do Programa e identificados, caso haja, impactos associados a reassentamento involuntário físico e/ou econômico.

A seguir os princípios e diretrizes a serem considerados na elaboração, implementação e monitoramento das atividades de reassentamento.

- Evitar ou minimizar os deslocamentos:

Análise das intervenções e proposição de alternativas geométricas de traçado para evitar o problema.

Contudo, se inevitável, o PRI deve assegurar que as pessoas afetadas recebam compensação e reabilitação adequadas, no mínimo equivalente ao nível anteriormente alcançado.

Os deslocamentos deverão ser conduzidos de acordo com a legislação aplicável e de modo condizente com os objetivos deste MRI.

- Garantir a participação comunitária.

A participação da comunidade é essencial para que o projeto seja executado de acordo com as necessidades e aspirações da população afetada. Promover maior transparência e incentivar a comunidade a tomar um papel mais ativo no desenvolvimento econômico e na operação e manutenção de infraestrutura local.

- Considerar os deslocamentos como uma oportunidade de desenvolvimento sustentável.

A transferência da população afetada deve ser uma oportunidade de oferecer condições de melhoria da qualidade de vida, contemplando aspectos de moradia e de acesso aos serviços essenciais.

- Critérios para a compensação.

Definir critérios técnicos de compensação, possibilitando a melhor solução principalmente para os segmentos mais vulneráveis.

As compensações deverão garantir moradia adequada às pessoas deslocadas fisicamente, com condições similares ou melhores às existentes antes da execução do projeto. Deverão também garantir que as famílias que tiverem suas atividades produtivas interrompidas ou reduzidas tenham oportunidade de reconstituir suas vidas em menor tempo possível.

A taxa de compensação por ativos perdidos será calculada de acordo com seu custo de substituição integral, ou seja, o valor de mercado acrescido dos custos da transação relativos à recuperação dos bens.

- Proporcionar um nível aceitável de habitação e serviços.

Contemplar além de habitações adequadas, acesso aos serviços básicos e aos equipamentos de educação, saúde e apoio social. Essa diretriz é cumprida com a transferência de população para áreas providas de infraestrutura e serviços básicos, e equipamentos de educação, saúde e apoio social.

- Obter informações precisas.

Formular um plano de intervenção social a partir de uma linha de base socioeconômica confiável e suficientemente ampla para estabelecer as necessidades e requerimentos das comunidades a serem deslocadas. O levantamento deverá identificar os diferentes subgrupos sociais (mulheres, crianças, adultos maiores etc.) e situações de vulnerabilidade que deverão ser atendidas de forma diferenciada no marco institucional do Programa e auxiliadas para que possam entender completamente suas opções de reassentamento e compensação e encorajadas a escolher as opções com menores riscos.

- Incluir os custos do deslocamento no custo geral do Programa.

Considerar as desapropriações como parte integrante da planilha orçamentária do Programa, de maneira a dispor dos recursos em forma e tempo para atender aos requerimentos específicos de liberação das áreas previstas.

- Definir um marco institucional adequado.

A estrutura institucional deve ser contemplada na primeira parte do ciclo do projeto. Se necessário, deve-se estabelecer uma unidade específica na estrutura geral do projeto para executar o Plano de Reassentamento, com suficiente autonomia administrativa, técnica e orçamentária.

5.2. AFETAÇÕES POR DESAPROPRIAÇÕES

As desapropriações necessárias para a implantação da infraestrutura viária e obras de arte definidas pelo Programa irão atingir preliminarmente 273 lotes. Destes, 49 unidades estão sujeitas à desapropriação total e os outros 224 lotes serão atingidos no recuo frontal.

A implantação de diretrizes para os reassentamentos involuntários (desapropriações) das áreas do Programa irá assegurar às famílias afetadas soluções adequadas para seu atendimento e para as possíveis perdas ocasionadas pelas intervenções, garantindo-se o respeito aos direitos individuais e sociais. Portanto uma diretriz fundamental é priorizar a definição dos mecanismos de atendimento aplicáveis, soluções que representem garantias do direito à moradia, e restituição dos meios de vida iguais ou melhores dos que as famílias afetadas possuíam antes das intervenções.

As diretrizes da política de desapropriações para o Programa são:

- *Promover uma linha de comunicação, visando um contato inicial entre o Município e a população atingida.*
- *Acompanhar e avaliar as condições sociais da população atingida (antes e após a implantação do programa);*
- *Acompanhar e avaliar os processos de desapropriações;*
- *Prestar serviços de orientação e esclarecimentos, reduzindo situações de insegurança e stress;*
- *Estabelecer as mesmas condições de atendimento a toda população atingida, sem detrimento a nenhum tipo de propriedade.*

Os critérios de elegibilidade apontarão, em última análise e por ocasião da elaboração dos planos de reassentamento, a modalidade de atendimento que melhor se aplica a cada categoria de pessoa ou família afetada, garantindo-lhes, contudo, a liberdade de escolha entre as opções que lhe forem ofertadas.

As alternativas de compensação serão acordadas com as populações afetadas conforme a natureza das perdas identificadas, o grau de afetação de seus ativos e seus direitos de propriedade sobre os bens afetados. No entanto, existem perdas que são imensuráveis, como por exemplo, os impactos nos laços familiares e de vizinhança e nas redes de apoio social, ou seja, nas relações estabelecidas ao longo de várias gerações. Portanto, os planos específicos deverão considerar mecanismos para a manutenção e/ou reconstrução dos laços comunitários e também a recuperação ou melhoria da capacidade produtiva, da qualidade de vida, compensando ao máximo todas as perdas através de programas de desenvolvimento sociais e produtivos antes e depois do reassentamento.

É importante ressaltar que a afetação de todo e qualquer bem de uso comunitário (como escolas, postos de saúde, sede de associações, sede de sindicatos) devem ser reconstruídos ou compensados.

5.2.1. FUNDAMENTAÇÃO PARA OS CRITÉRIOS DE ELEGIBILIDADE

5.2.1.1. CONCEITO DE VULNERABILIDADE

Vulnerabilidade social é o conceito que caracteriza a condição dos grupos de indivíduos que estão à margem da sociedade, ou seja, pessoas ou famílias que estão em processo de exclusão social, principalmente por fatores socioeconômicos. Algumas das principais características que marcam o estado de vulnerabilidade social são as condições precárias de moradia e saneamento, os meios de subsistência inexistentes e a ausência de um ambiente familiar, por exemplo.

Todos esses fatores compõem o estágio de risco social, ou seja, quando o indivíduo deixa de ter condições de usufruir dos mesmos direitos e deveres dos outros cidadãos, devido ao desequilíbrio socioeconômico instaurado.

As pessoas que são consideradas “vulneráveis sociais” são aquelas que estão perdendo a sua representatividade na sociedade, e geralmente dependem de auxílios de terceiros para garantirem a sua sobrevivência.

5.2.1.2. CRITÉRIOS DE VULNERABILIDADE

Quando existirem famílias afetadas que possuem poder aquisitivo suficiente para a auto recomposição de suas condições de vida, poderá ser adotada a solução da remoção com indenização monetária da área de terreno bem como das benfeitorias atingidas, em conformidade com os dispositivos constitucionais e legislação vigente.

Quando existirem famílias vulneráveis, de baixa renda, que possuem dificuldades para a recomposição de suas condições de vida, o atendimento a essas famílias deverá ser atendido com diretrizes específicas descritas no PRI, levando em consideração a situação anterior e que garanta as condições de vida e acesso aos bens e serviços, assim como as relações socioculturais. Todos aqueles que potencialmente serão afetados deverão receber informação adequada e oportuna, participar democraticamente e propor alternativas que minimizem os deslocamentos e reduzam os impactos negativos.

GRUPOS DE RENDA (MENSAL) DA POPULAÇÃO		
Classificação do Governo		
Grupo	Renda Per capita	Renda Familiar
Extremamente Pobre	Até R\$ 81,00	Até R\$ 324,00
Pobre, mas não extremamente pobre	Até R\$ 162,00	Até R\$ 648,00
Vulnerável	Até R\$ 291,00	Até R\$ 1.164,00
Baixa Classe Média	Até R\$ 441,00	Até R\$ 1.764,00
Média Classe Média	Até R\$ 641,00	Até R\$ 2.564,00
Alta Classe Média	Até R\$ 1.019,00	Até R\$ 4.076,00
Baixa Classe Alta	Até R\$ 2.480,00	Até R\$ 9.920,00
Alta Classe Alta	Até R\$ 2.480,00	Até R\$ 9.920,00

Fontes: Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) e livro “Estratificação Socioeconômica e Consumo no Brasil” (2013).

De acordo com as informações constantes na tabela acima, podemos afirmar que são consideradas vulneráveis, as famílias com renda per capita inferior a R\$ 291,00. Para um reassentamento assistido, ou seja, que necessita de acompanhamento é necessário que a família atenda a esse critério. Um reassentamento assistido pode ser caracterizado como aquele em que a família a ser reassentada não possui as necessárias condições de se auto recompor sem a ajuda do ente que está desapropriando, dessa forma é imprescindível o acompanhamento da transição dessa família até que esteja garantido que as condições de vida e moradia estão preservadas.

Para tanto, A UTAG contará com o apoio da COHAB – Companhia de Habitação Popular de Curitiba e das Secretarias de Saúde, Educação e Meio Ambiente, Defesa Social, FAS e Administração Regional, para em conjunto implementar as medidas necessárias para a preservação das condições de vida. Algumas das estratégias utilizadas podem ser:

- o encaminhamento da família, pela COHAB, para moradias populares, e, se forem atendidos os requisitos legais, para programas populares de financiamento;*
- com o apoio da Fundação de Ação Social (FAS) encaminhamento para o Programa Liceus de Ofício da Prefeitura Municipal de Curitiba, a fim de propiciar real condição de valorização profissional da pessoa reassentada;*
- caso seja necessário, poderá o Município, em situações pontuais que demandem atendimento emergencial às famílias que se encontrem em trechos de obra que necessitem ser desocupados, conceder Auxílio Moradia até o atendimento com a moradia definitiva;*

Essas são algumas das estratégias, já utilizadas pelo Município, que poderão ser utilizadas em situações de vulnerabilidade. Reforçamos a informação de que nessa Amostra Representativa não foram encontradas famílias em situação de vulnerabilidade.

Quando a família afetada pela desapropriação não se enquadra no quesito de vulnerabilidade não é necessário o reassentamento assistido, ou seja, ela poderá ser indenizada monetariamente, na forma de lei, e ela mesma toma as providências para sua transição para outro imóvel.

5.3. COMÉRCIO E SERVIÇOS

Na classificação brasileira da formalização de microempreendedores individuais, Curitiba figura no primeiro posto entre as cidades do Paraná e do Sul do Brasil. A cidade concentra uma parcela bastante expressiva do comércio e dos serviços, destacando-se pelo popular, sendo que há cabeleireiros, varejista de vestuário e acessórios; lojas de variedades e mercado ambulante; artesãos e fornecimento de alimentos para consumo domiciliar. A prestação de serviços rende 42.164.530 mil reais ao produto interno bruto municipal. O setor terciário atualmente é a maior fonte geradora do produto interno bruto curitibano, destacando-se principalmente na área do comércio.

A premente necessidade do poder público em ofertar serviços de melhor qualidade à população decorrente das demandas sociais exigidas pela evolução e pelas modernidades urbanas traz consigo, em alguns casos, inegável desconforto e prejuízos econômicos durante a sua execução.

No caso de Curitiba, uma metrópole desenvolvida, populosa e com grande volume e circulação de veículos, a execução de grandes obras no sistema viário deve ser precedida de meticoloso planejamento.

Esta sucinta proposta tem a finalidade de minimizar os efeitos e reflexos diretos e indiretos, tanto para a população quanto para as propriedades afetadas e as atividades econômicas em geral durante a execução das obras. Esta proposta tem como objetivo demonstrar as principais ações que a Administração tomará para atenuar os possíveis impactos socioeconômicos durante a execução da obra, especificamente em prováveis perdas financeiras nas atividades econômicas desenvolvidas ao longo do eixo.

Não se projetam impactos irreversíveis, as intervenções definidas para constituírem o Programa contemplam projetos simples de requalificação de espaços urbanos que envolvem basicamente alterações de pavimentos em vias e calçadas, drenagem, paisagismo, iluminação e obras de arte.

Os impactos possíveis de ocorrência se manifestam principalmente no período de instalação e se relacionam com os incômodos vinculados com a execução das obras que irão criar dificuldades para o tráfego de veículos e pedestres e para o acesso de clientes aos estabelecimentos comerciais e de serviços existentes nas áreas diretamente afetadas.

Os possíveis danos causados durante a execução das obras deverão ser revistos pela Administração, uma vez que não se pode causar prejuízo a alguns membros da coletividade em benefício dos demais, ou seja, se o bem-estar da maioria depende do sacrifício de uma minoria, aqueles que se sentirem prejudicados deverão ser acolhidos pelo Poder Público e, indiretamente, por todos os demais beneficiados.

Estas ações já se mostraram eficientes na execução de obras de vulto e complexidade semelhantes com as que serão implementadas cujo intuito principal é minimizar possíveis prejuízos. Para aquelas situações que não são passíveis de resolução administrativa onde a solicitação de reparação dos danos causados não restar comprovada, são comumente tratadas via judicial.

Por outro lado, a execução de obras públicas, além da melhora na prestação dos serviços ofertados a toda população, pode gerar o enriquecimento privado daquela parcela diretamente beneficiada. Trata-se de uma relação de causa (obra) e efeito (valorização imobiliária), que pode ser aferida após a conclusão da obra. Está mais valia imobiliária, também é vantajosa para o erário, uma vez que com a valorização dos imóveis, pode se aumentar a alíquota do imposto territorial e ainda, em alguns casos, a cobrança da contribuição de melhoria. Esta contribuição de melhoria aumenta a arrecadação do poder público que em consequência, pode ofertar mais e melhores serviços à população.

Embora, preliminarmente, não haja a indicação de majoramento na cobrança de impostos, é imperativa a análise de um possível reflexo que a mais valia imobiliária venha ter sobre os imóveis diretamente atingidos pela execução das obras.

Não é possível mensurar neste momento qual é o percentual da valorização imobiliária, pode-se afirmar com segurança que nos próximos anos após a conclusão das obras, ocorrerá um incremento no valor venal dos imóveis.

Se houver uma diminuição no faturamento e queda nos lucros de uma determinada empresa durante a execução das obras, esta mesma empresa poderá ser beneficiada por esta mais valia, somando-se ainda a possibilidade de que no decorrer do tempo, o seu faturamento também tenha um acréscimo resultante da facilidade de locomoção, acesso, segurança, bem-estar e disponibilidade de outros serviços públicos.

Esta regra serve somente para os comerciantes proprietários dos imóveis comerciais. Porém, embora a mais valia imobiliária não ocorra para os casos dos inquilinos, vale ressaltar que seu faturamento também poderá ter um incremento conforme citado no parágrafo acima.

Como se prevê apenas interdições parciais nos trechos das obras, não haverá em nenhum momento da implantação do Programa a interrupção da atividade comercial, mas sim, breves períodos em que o acesso aos locais comerciais será mais complicado, o que pode em certa forma reduzir o volume de vendas nesse período.

Considerando que as obras de requalificação urbana promovem uma melhoria a Cidade, todas as atividades econômicas desenvolvidas nessas áreas se veem beneficiadas, principalmente o comércio e serviços. Além de que essas intervenções são classificadas como de utilidade pública, onde o interesse coletivo se sobrepõe ao particular.

Nesse sentido o Plano de Mitigação e/ou Restituição Econômica se pauta em promover um processo participativo de planejamento de obras, apoiar ações de fomento e restituir prejuízos quando houver danos às estruturas ou equipamentos.

5.3.1. COMÉRCIO FORMAL

As soluções técnicas adotadas em cada trecho do projeto interferem, portanto, na quantidade da população que será afetada pela obra. Porém, outros fatores devem ser considerados como fatores determinantes, entre eles: a densidade habitacional, o padrão construtivo das edificações e os tipos de usos do solo permitidos para a região. Também geram alterações outros fatores como: o tempo decorrido entre a elaboração do projeto e a realização da obra, as condições socioeconômicas da população atingida, a capacidade do executor no controle e tratativas sobre estas variáveis, entre outros fatores.

Dadas estas condições e, quando for inevitável a alteração na rotina da população afetada, torna-se imprescindível em situações nas quais existam vulnerabilidades sociais e econômicas, que se apresente um Programa de Recuperação de Meios de Vida, a fim de assegurar que as pessoas afetadas recebam compensação proporcional e adequada, buscando salvaguardar a parcela populacional classificada como vulnerável ao longo do empreendimento.

Sendo assim, torna-se imprescindível que, em situações nas quais existam vulnerabilidades sociais e econômicas, se apresente um Plano de Reassentamento específico, buscando salvaguardar a parcela populacional classificada como vulnerável ao longo do empreendimento.

Neste contexto os conflitos jurídicos devem ser evitados ao máximo, apresentando outras formas de negociações e atendimento às demandas que eventualmente venham a surgir por parte dos moradores e/ou comerciantes da região, pois a finalidade maior é garantir: melhorias, acesso e segurança aos usuários das intervenções propostas.

A fim de atender a premissa de “evitar conflitos jurídicos ao máximo” será criado mecanismo administrativo para tratar das questões que decorram de eventuais afetações temporárias.

Considerando que as intervenções do Programa serão realizadas em regiões da cidade muito bem estruturadas, que possuem toda uma legislação e fiscalização por parte da Prefeitura Municipal de Curitiba em relação ao zoneamento, tipos de edificações e atividades comerciais desenvolvidas, bem como pelo fato de que as áreas já possuem a infraestrutura essencial à população como escolas, postos de saúde, hospitais, shoppings, áreas de lazer, parques, amplo sistema de transporte coletivo e a oferta de comércio e serviços bem consolidados, não foram observadas atividades comerciais informais relevantes, pois até mesmo os comércios do tipo “ambulante” têm suas atividades reconhecidas e devidamente autorizadas e documentadas pela Prefeitura de Curitiba.

A partir dessa compreensão, e tendo em vista o atendimento da política operacional OP710 do BID, no que diz respeito à necessidade de se evitar o empobrecimento da população afetada, foram estabelecidos critérios de identificação dos comércios presentes na área de intervenção do Programa, estabelecendo as diretrizes para a identificação dos comércios considerados mais vulneráveis, pois as intervenções propostas no Programa serão em grande parte para melhorar a circulação e aumentar a velocidade do transporte coletivo, não trazendo alterações significativas na dinâmica já existente e consolidada dos comerciantes da região.

Considera-se que toda compensação deve contar com critérios técnicos e possibilitar uma solução disponível a todos os comércios afetados pela implantação das obras, sejam vulneráveis ou não-vulneráveis. Entende-se que nos casos dos comércios vulneráveis será necessário demandar mais atenção e cuidado na implementação do Programa de Recuperação de Meios de Vida.

Tendo em vista os levantamentos realizados ao longo da ADA da Amostra Representativa, no caso dos estabelecimentos comerciais foi possível auferir que os possíveis impactos negativos estão relacionados ao acesso dos clientes às lojas e à execução de obras inacabadas e fora do prazo.

Também foi verificada a necessidade de divulgação do planejamento de obras pelos órgãos municipais tanto para explicar o projeto quanto para comunicar os clientes. Outra preocupação diz respeito aos entulhos e sujeira gerados durante o período de obras.

Neste sentido, cabe ressaltar que o município conta com diretrizes específicas quanto aos planos de ataque para início das obras, desvios, sinalização e tratamento e remoção de resíduos durante a execução dos trabalhos, visando minimizar os impactos à população atingida em seus projetos. Destaca-se que no Município de Curitiba é pré-requisito para contratações a aprovação de um Plano de Gestão de Resíduos da Construção Civil, a ser apresentado pelos executores a serem contratados.

Também serão realizadas Consultas Públicas com a comunidade envolvida a fim de identificar as possíveis demandas para atendimento dos diversos grupos, inclusive com reuniões específicas com os comerciantes das áreas que receberão as intervenções.

Além das consultas públicas, o Município fará reuniões técnicas específicas para alguns segmentos, tais como: reunião de técnicos com moradores; comerciantes; escolas e outras que se fizerem necessárias. Também já faz parte das diretrizes de implementação das obras no Município buscar articulação com os grupos organizados da sociedade civil. Nesse caso poderão (se necessário) ser realizadas reuniões técnicas com grupos específicos, visando à mitigação de possíveis impactos negativos e ainda, a ampla divulgação dos impactos positivos e benefícios que a implantação do Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Curitiba trará.

O trabalho neste sentido tem obtido reconhecimento público, cite-se como exemplo os cuidados com a obra da Trincheira Mario Tourinho onde a preparação da cidade para a obra foi elogiada pelo mestre em Transporte pela Universidade de Leeds Alan Cannell, um dos precursores da Central de Tráfego em Área (CTA) de Curitiba, órgão responsável pelo controle de operações de trânsito, como segue:

“As modificações nos tempos dos sinais e a implantação do binário - conceito que a gente defende bastante, aliadas à orientação de uso do Waze e o ótimo trabalho da Comunicação da Prefeitura contribuíram para a movimentação bem tranquila dos motoristas, neste primeiro momento”, avalia ele.

A preocupação do Município se apresenta para todos os tipos de comércio e empresas afetados pelas obras, porém destaca-se uma atenção especial aos comércios considerados mais vulneráveis, embora seja preciso destacar reforçar que os planos de mitigação, bem como a forma de atendimento das demandas será a mesma para todos os envolvidos, considerados vulneráveis ou não, durante a execução do Programa.

Questões de Gênero

Para as compensações disponibilizadas pelos programas de atendimentos aos afetados, serão priorizados os atendimentos das mulheres inseridas no comércio.

Ainda em relação a participação da mulher, o município de Curitiba receberá apoio do BID para a aplicação do Índice de Caminhabilidade. Este índice é uma ferramenta que permite mensurar as características do ambiente urbano sob a ótica dos pedestres em dimensões relacionadas com a segurança viária, conectividade, a qualidade das calçadas, a sinalização pública, o uso das fachadas e edificações, e o mobiliário urbano existente. O Índice de Caminhabilidade sensível ao gênero é composto por seis dimensões, chamadas "camadas de análise" que permitem avaliar a experiência do pedestre, incluindo aspectos que afetam mulheres e meninas de maneira desproporcional, como falta de representação em nomes de ruas, a presença de informação sobre denúncia de violência contra a mulheres e a existência de barreiras à visão que podem servir de possíveis esconderijos e facilitar a sua exposição à violência de gênero.

5.3.2. CRITÉRIOS DE CLASSIFICAÇÃO DE VULNERÁVEIS

Para a classificação das atividades comerciais consideradas mais vulneráveis, foram utilizados os seguintes critérios:

- *Tipos dos serviços a serem executados e grau de interferência e dificuldade de acesso e circulação na via – considera-se que quanto maior o tipo de intervenção e o tempo para a conclusão das obras maior será o reflexo ao desenvolvimento das atividades comerciais.*
- *Classificação quanto ao porte das empresas baseada na capacidade de faturamento – Neste critério consideramos que quanto menor o porte empresarial e menor o faturamento, maior será o impacto proporcional ao seu lucro líquido em caso de impacto na clientela em um período.*

Baseados nesta classificação, para cada critério analisado, os trechos de intervenções receberam notas de acordo com seu grau de risco, sendo atribuídas conforme segue:

Tabela 1 - GRAU DE RISCO/NOTA ATRIBUÍDA

GRAU DE RISCO	NOTA ATRIBUÍDA
Baixo	1
Médio	2
Médio-Alto	3
Alto	4

5.3.2.1. APLICAÇÃO DOS CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DE VULNERABILIDADE

Tabela 2 - CLASSIFICAÇÃO POR TIPOS DOS SERVIÇOS NO TRECHO ANALISADO

GRAU DE RISCO	NOTA ATRIBUÍDA	TIPIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS
Baixo	1	Correção de geometria, requalificação de calçadas, requalificação da iluminação pública e implantação de rampas para pessoas com mobilidade reduzida nas esquinas;
Médio	2	Revitalização da via de asfalto através da execução de fresagem, recape com CBUQ e implantação de calçadas acessíveis;
Médio-Alto	3	Requalificação da via de asfalto através da execução de alargamento, fresagem, recape com CBUQ, adequação da rede de drenagem e implantação de calçadas acessíveis;
Alto	4	Implantação de pavimento definitivo constituído por nova estrutura, nova rede de drenagem, calçadas acessíveis, novo paisagismo, iluminação pública e sinalização viária completa (horizontal, vertical e semafórica).

Fonte: IPPUC (baseado nos estudos preliminares para contratação dos projetos do Inter 2)

Para classificação neste critério foram considerados os tipos de serviços que serão realizados no local, o tipo de obstrução na circulação de veículos e pedestres durante o período de execução da obra e o tempo médio para a implantação.

Tabela 3 - CLASSIFICAÇÃO QUANTO AO PORTE DA EMPRESA BASEADA NA CAPACIDADE DE FATURAMENTO ANUAL

GRAU DE RISCO	NOTA ATRIBUÍDA	PORTE DA EMPRESA	LIMITE ANUAL DE FATURAMENTO
---------------	----------------	------------------	-----------------------------

MARCO DE REASSENTAMENTO INVOLUNTÁRIO - 2019

Baixo	1	Médias e Grandes empresas	Acima de R\$ 4.800.000,00 (Quatro milhões e oitocentos mil reais) ao ano
Médio	2	Empresa de Pequeno Porte - EPP	Até R\$ 4.800.000,00 (Quatro milhões e oitocentos mil reais) ao ano
Médio-Alto	3	Microempresa - ME	Até R\$ 360.000,00 (Trezentos e Sessenta mil reais) ao ano
Alto	4	Microempreendedor Individual - MEI	Até R\$ 81.000,00 (Oitenta e um mil reais) ao ano

Fonte: Receita Federal do Brasil – Portal do Simples Nacional

Nesta classificação adotou-se o critério de enquadramento conforme a legislação vigente para o regime tributário das empresas (Lei Complementar 123/2006).

5.3.2.2. ANÁLISE DE VULNERABILIDADE – CLASSIFICAÇÃO DOS RESULTADOS

Após a classificação das empresas segundo os critérios descritos, serão considerados os níveis de vulnerabilidade conforme segue:

CLASSIFICAÇÃO VULNERABILIDADE	
Até 4 PONTOS	VULNERABILIDADE BAIXA
De 5 a 6 PONTOS	VULNERABILIDADE MÉDIA
7 PONTOS	VULNERABILIDADE MÉDIA/ALTA
8 PONTOS	VULNERABILIDADE ALTA

5.3.3. METODOLOGIA DE CÁLCULO PARA ESTIMATIVA DOS RESSARCIMENTOS POR AFETAÇÕES TEMPORÁRIAS

Primeiramente vale ressaltar que o Código Civil em seu artigo 402, prevê a reparação do dano, além da existência de decisões de diversos Tribunais no sentido de que é devida a indenização desde que esteja comprovado que o dano causado a pessoa (física ou jurídica) seja de tal forma anormal, que ultrapasse os riscos e sacrifícios econômicos toleráveis e/ou exigíveis ao convívio social, uma vez que o bem-estar coletivo justifica os danos normais causados ao particular.

Se todo e qualquer prejuízo fosse passível de indenização, a atividade da Administração para executar qualquer obra pública, tornar-se-ia inviável. Para surgir o dever de indenizar, é preciso existir uma relação lógica entre o ato lesivo e o dano causado, ou seja, a obra pública deve ser a causa direta e imediata do prejuízo causado.

Outro entendimento e não menos importante é de que as indenizações são pagas baseadas na apuração do Lucro Líquido que a empresa deixou de auferir durante um período, não havendo que se falar em pagamento de indenizações sobre o faturamento bruto.

Baseados nestas decisões, para que fossem levantados os valores do Lucro Líquido auferido pelos comércios existentes ao longo dos trechos das obras, teríamos duas opções:

1 - Disponibilização dos dados por parte da Receita Federal do Brasil dos valores auferidos a título de Lucro Líquido pelas empresas, o que só é permitido em casos específicos tendo em vista a Lei 5.172 de 25 de outubro de 1966 – Código Tributário Nacional (CTN) em seu artigo 198:

“Sem prejuízo do disposto na legislação criminal, é vedada a divulgação, por parte da Fazenda Pública ou de seus servidores, de informação obtida em razão do ofício sobre a situação econômica ou financeira do sujeito passivo ou de terceiros e sobre a natureza e o estado de seus negócios ou atividades”.

2 - Demonstração espontânea por parte dos comerciantes - o que também se verificou inviável, em primeiro lugar pela quantidade de comércios existentes ao longo do trecho, mas principalmente em função de não se criar expectativas aos comerciantes em relação a uma possível redução ou paralisação de suas atividades, uma vez que, de acordo com as diretrizes do município será evitado ao máximo esta situação, e ainda pelo fato de que inicialmente serão contratados os projetos, sendo que as obras têm seu início previsto para aproximadamente dois anos, sendo assim, a própria configuração atual dos comércios pode ser alterada neste intervalo de tempo, por diversos fatores e independente do início das obras.

Diante do exposto, procurou-se um método alternativo para que fosse possível uma estimativa dos valores do Lucro Líquido auferido pelas empresas durante um exercício fiscal, ou seja, em 12 (doze) meses. Os resultados estimados serão utilizados apenas para efeito de projeção de valores e determinação da configuração dos recursos financeiros a serem apropriados no Programa a título de indenizações.

A partir da base de dados existentes na Secretaria Municipal de Finanças foi levantado o número de empresas ativas ao longo do trecho e classificadas por limite de faturamento, de acordo com a classificação da Lei 123/2006 que trata do enquadramento por porte empresarial para fins de tributação, conforme demonstrado no Quadro 3.

OUTROS CRITÉRIOS CONSIDERADOS PARA O CÁLCULO DA ESTIMATIVA DE LUCROS:

Presunção do Lucro Líquido - O Lucro Presumido é uma forma de tributação simplificada adotada pela Receita Federal do Brasil para determinação da base de cálculo do Imposto de Renda - IRPJ, e da Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido - CSLL das pessoas jurídicas.

A sistemática é utilizada para presumir o lucro líquido da pessoa jurídica a partir de sua receita bruta e outras receitas sujeitas à tributação.

Pode ser utilizado pela maioria das empresas no Brasil. Os requisitos para aderir ao Lucro Presumido são apenas que se fature abaixo de R\$ 78 milhões anuais e que não se opere em ramos específicos, como bancos e empresas públicas.

Em termos gerais, trata-se de um lucro fixado a partir de percentuais padrões aplicados sobre a Receita Operacional Bruta - ROB. Assim, por não se tratar do lucro contábil efetivo, mas uma mera aproximação fiscal denomina-se de Lucro Presumido.

A tabela a seguir mostra de forma reduzida as faixas de Lucros consideradas por tipo de atividade para os grupos mais presentes ao longo dos trechos de intervenção do Programa – Quadro 5.

Tabela 4 - FAIXAS DE LUCROS CONSIDERADAS POR TIPO DE ATIVIDADE

ATIVIDADE EXERCIDA	PERCENTUAL DE FATURAMENTO CONSIDERADO LUCRO
Revenda de combustíveis e gás natural	1,60%
Vendas de mercadorias e produtos industrializados	8,00%
Atividades Imobiliárias	8,00%
Industrialização para terceiros com recebimento do material	8,00%
Demais atividades não especificadas que não sejam prestação de serviço	8,00%
Transporte de cargas	8,00%
Transporte de passageiros	16,00%
Serviços profissionais que exijam formação técnica ou acadêmica - como advocacia e engenharia	32,00%
Intermediação de negócios	32,00%
Administração de bens móveis ou imóveis, locação ou cessão desses mesmos bens	32,00%
Construção civil e serviços em geral	32,00%

Fonte: Receita Federal do Brasil

Após a aplicação da metodologia descrita para classificar os comércios quanto a sua vulnerabilidade, elencamos abaixo os critérios considerados:

- Para o grupo de comércios classificados como de vulnerabilidade alta foi considerado no cálculo o número total de comércios.

- Para o grupo de comércios classificados como de vulnerabilidade média-alta foi considerado no cálculo o percentual de 30% (trinta por cento) do número total de comércios.

- Para efeitos de um cálculo mais “conservador” consideramos a alíquota de 20% (vinte por cento) de lucro líquido médio esperado das empresas em geral, determinada pela média das alíquotas de Lucro Líquido Presumido para os três principais grupos de atividades (comércio, transporte e serviços) que são desenvolvidas nos trechos analisados.

- Tempo médio de afetação aos comércios – foi considerado o período médio de 3(três) meses desde o início das obras até a conclusão dos serviços e possibilidade do comércio em retomar o ritmo das atividades normais, tendo em vista que as intervenções previstas contemplam melhorias nas vias e na circulação de

veículos, pedestres e transporte coletivo, sem alteração significativa das regras de zoneamento e dinâmica das atividades comerciais já consolidadas e permitidas para cada região.

- Também de forma conservadora, para o cálculo foi considerado que todas as empresas atingiriam anualmente o limite máximo de faturamento de acordo com seu enquadramento de porte empresarial demonstrado no Quadro 3.

Baseados nos critérios descritos anteriormente, estimamos os valores conforme a seguinte fórmula:

$$((((NCV * VMFA) * 0,20)/12)*3)$$

Sendo:

NCV – Número Total de Comércios Considerados Vulneráveis em cada classificação

VMFA – Valor Máximo de Faturamento Anual por Faixa de Enquadramento

0,20 – Alíquota considerada como Lucro Líquido médio para as atividades comerciais

12 – Número de meses no ano fiscal

3 – Período em número de meses estimado para a execução das obras e retomada do comércio em cada trecho

5.3.4. PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO PARA PLEITO DE PAGAMENTO DE RESSARCIMENTO EM DECORRENCIA DE EVENTUAIS AFETAÇÕES TEMPORÁRIAS

De acordo com atribuições do poder executivo, e conforme os termos de Marcello Caetano o poder pode ser entendido como “a possibilidade de eficazmente impor aos outros o respeito da própria conduta ou de traçar a conduta alheia”.

Neste sentido, e de acordo com entendimentos mais recentes quanto ao direito Administrativo, verifica-se a possibilidade de pagamento administrativo das possíveis ressarcimentos, desde que obedecidos os requisitos e condições para a transação, a serem previstos em regulamento próprio, com o estabelecimento dos parâmetros aplicáveis, devendo sempre ser demonstrada a economicidade do acordo e o atendimento ao interesse público subjacente.

Com efeito, eventual pagamento de ressarcimento deverá ocorrer através do devido processo administrativo, desde que efetivamente comprovado o prejuízo sofrido e seu montante, obedecidos os princípios administrativos, da legalidade, moralidade, economicidade, contraditório, ampla-defesa e demais aplicáveis.

Verificado o efetivo dano e o nexo causal, o valor a ser pago em razão de acordo celebrado pela Administração Pública deve ser vantajoso, sob pena de responsabilidade do administrador.

Em termos gerais, o Regulamento Interno que será instituído irá instruir a forma de tratamento dos acordos administrativos, devendo organizar e padronizar as ações, atividades e trâmites dos processos referentes aos possíveis pleitos de ressarcimento, face execução de obras integrantes do Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Curitiba.

Cabe ressaltar que o Regulamento Interno indicará a forma de acesso às informações processuais, especialmente quanto as condições aplicáveis aos pleitos, bem como, definições quanto as atribuições e responsabilidades dos órgãos, em conformidade com a legislação e com os princípios da administração pública, a fim de garantir uma boa comunicação e interação entre os envolvidos. Por intermédio deste instrumento, será constituída uma Comissão de Análise Técnica e Administrativa com a finalidade de verificar a documentação apresentada, analisar o pleito e emitir pareceres quanto à legalidade e veracidade dos fatos apresentados, no que compete a sua área de atuação, bem como zelar pela aplicação dos recursos e pelo cumprimento das políticas operacionais do Programa. Inicialmente, propõe-se que tal Comissão seja composta pelos seguintes órgãos:

Unidade Técnica Administrativa de Gerenciamento – UTAG

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC

Procuradoria Geral do Município – PGM

Secretaria Municipal de Finanças – SMF

Secretaria Municipal de Administração e Gestão de Pessoal – SMAP

Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito - SMDT

É imprescindível ressaltar que a legislação brasileira prevê a reparação do dano através da Lei 10.406/02 - Código Civil.

Diante do exposto, reafirma-se a intenção do município em instituir o citado Regulamento, bem como a Comissão de Análise Técnica e Administrativa, a fim de assegurar o atendimento a população eventualmente afetada, respeitando ao preconizado nas Políticas Operacionais OP-703 e OP-710 e a legislação nacional vigente.

6. SÍNTESE DOS IMPACTOS E MEDIDAS MITIGADORAS

Os impactos decorrentes do processo de desapropriação total e/ou reassentamento da população afetada pelas obras do Programa foram definidos com base nas considerações da AAS da Amostra Representativa.

A avaliação dos impactos e respectivas medidas mitigadoras estão a seguir descritos em função das fases de viabilização do Projeto, que correspondem às etapas de planejamento, implantação e operacionalização.

Considerando os impactos sobre comércio e serviços, qualquer interferência, por menor que seja, que dificulte a livre circulação de clientes e mercadorias, irá afetar de alguma maneira o desempenho produtivo do estabelecimento.

Uma questão fundamental para mitigar os efeitos negativos das intervenções de obra é contar com um adequado plano de execução de obras, de maneira a preservar os horários de maior fluxo de clientes. Fator importante é realizar as obras por etapas, iniciando e concluindo os trechos parciais, evitando uma interferência de forma generalizada em todo perímetro de intervenção.

O Programa Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas é ferramenta fundamental para possibilitar o funcionamento adequado dos estabelecimentos durante as obras, facilitando o planejamento dos empresários e a organização das atividades no período e orientando a população sobre a como realizar suas compras. Complementar as ações de comunicação, a partir de um mecanismo permanente de atenção às queixas e reclamações, garante uma interatividade entre as partes envolvidas e uma melhor solução dos problemas cotidianos durante o período de obras.

Como forma de possibilitar uma maior integração entre as partes diretamente envolvidas, o mecanismo de atenção a queixas e reclamações, deve ser permanentemente disponibilizado e possibilitar a participação efetiva das lideranças e representações dos comércios formais e informais.

6.1. IMPACTOS NA FASE DE PLANEJAMENTO

IMPACTO	EFEITO	PERMANÊNCIA	REVERSIBILIDADE	PROGRAMA
<i>Incômodos gerados pela mudança em desapropriação total</i>	<i>Negativo</i>	<i>Temporário</i>	<i>Irreversível</i>	<i>Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas; Programa de Indenização e Relocação da População Afetada</i>
<i>Clima de intranquilidade Social</i>	<i>Negativo ou positivo</i>	<i>Temporário</i>	<i>Reversível</i>	<i>Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas; Programa de Recuperação de Meios de Vida</i>
<i>Especulação Imobiliária</i>	<i>Negativo ou positivo</i>	<i>Permanente</i>	<i>Irreversível</i>	<i>Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas; Programa de Recuperação de Meios de Vida</i>

6.1.1. INCÔMODOS GERADOS PELA MUDANÇA EM DESAPROPRIAÇÕES TOTAIS

Nos casos de desapropriação total do imóvel, as famílias serão obrigadas a desocupar o imóvel, o que causa impactos de grande efeito, negativo, temporário, irreversível. As famílias terão seu modo de vida totalmente alterado, em função da mudança; caso a família atingida continue residindo no mesmo bairro, esse impacto tende a ser um pouco menor, pois a família poderá continuar usufruindo dos equipamentos urbanos e de sua vida social já estabelecida (vizinhos e comércios). Caso a família atingida não permaneça no mesmo bairro, o impacto é maior, pois todo o aspecto de vida social será afetado.

Medida Mitigadora: *Programa de Indenização e Relocação da População Afetada e Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas*

6.1.2. CLIMA DE INTRANQUILIDADE SOCIAL

Antecedendo a fase de implantação do Programa, existe um período em que há informações referentes ao mesmo, que são divulgadas e comentadas pela população afetada. Estas informações na maioria das vezes passam por interpretações duvidosas que geram expectativas irreais em cada pessoa.

Seu efeito pode ser positivo ou negativo, dependendo da expectativa de cada comerciante. É um impacto de forte magnitude, pois trata da qualidade de vida das pessoas da comunidade afetada. Também é classificado como temporário e reversível, uma vez que tende a minimizar quando os comerciantes e prestadores de serviço estiverem devidamente informados e monitorados. Sua abrangência é local e imediata.

Medida Mitigadora: para mitigar esse impacto, existe descrito nesse documento um Programa de Consultas e Engajamento das Partes Interessadas, que prevê reuniões e audiências com os comerciantes atingidos, a fim de sanear as dúvidas que possam estar causando a intranquilidade, além de outras medidas descritas no Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas, com a participação da comunidade afetada.

6.1.3. ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA

O conceito de especulação imobiliária pode ser definido como: “o ato de investir em bens imóveis esperando obter lucros acima da média dos demais investimentos com sua venda ou aluguel em um momento futuro. O proprietário de um imóvel, em geral, não possui meios de sozinho, alterar essas condições. No entanto, quando faz especulação imobiliária, esse proprietário aposta que a valorização virá, seja por meio de investimentos públicos em infraestrutura seja pelo crescimento da região promovido por outros investidores”.

Desta forma, com a divulgação dos objetivos do Programa, os imóveis da comunidade tendem a ser valorizados, ainda antes da implantação das obras. Este impacto pode ser classificado como positivo ou negativo, dependendo da expectativa de cada pessoa com relação ao seu imóvel, de grande magnitude, direto permanente e irreversível.

Medida Mitigadora: para mitigar esse impacto é necessário orientar e informar aos moradores da comunidade afetada, ações descritas no Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas.

6.2. IMPACTOS NA FASE DE IMPLANTAÇÃO

IMPACTO	EFEITO	PERMANÊNCIA	REVERSIBILIDADE	MEDIDA MITIGADORA
Transtornos causados pela execução da obra civil de reconstrução de muros, no caso dos imóveis comerciais atingidos parcialmente	Negativo	Temporário	Reversível	Programa de Supervisão Ambiental; Programa de Recuperação de Meios de Vida
Alteração no Cotidiano da População Devido as Modificações no Sistema Viário e Tráfego Local	Negativo	Temporário	Reversível	Programa de Controle de Trânsito; Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas; Programas de segurança e de educação ao trabalhador; Programa de Recuperação de Meios de Vida
Incremento na Oferta de Empregos no Setor da Construção Civil	Positivo	Temporário	Reversível	Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas; Programa de Recuperação de Meios de Vida

Possível alteração na circulação de clientes ao comércio local, no caso de imóveis como uso comercial	Negativo	Temporário	Reversível	Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas; Programa de Supervisão Ambiental; Programa de Recuperação de Meios de Vida
---	----------	------------	------------	---

6.2.1. TRANSTORNOS CAUSADOS PELA RECONSTRUÇÃO DE MUROS, NO CASO DOS IMÓVEIS COMERCIAIS ATINGIDOS PARCIALMENTE

Este impacto irá prejudicar estabelecimentos comerciais que, na maioria dos casos usam vagas de estacionamento de forma irregular, pois a legislação do Município não permite estacionar veículos no recuo frontal do imóvel.

Medida Mitigadora: Programa de Supervisão Ambiental

6.2.2. ALTERAÇÃO NO COTIDIANO DA POPULAÇÃO DEVIDO ÀS MODIFICAÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO E TRÁFEGO LOCAL

As obras de ampliação da capacidade de operação do sistema viário irão alterar a dinâmica de circulação das pessoas, especialmente nas proximidades de vias de trânsito intenso. Poderá causar morosidade e irritabilidade a população. Este impacto afetará pessoas que necessitam transpor diariamente as vias próximas aos terminais, aos usuários do sistema de transporte coletivo, bem como a população que irá circular nos eixos de implantação da infraestrutura viária. O acesso aos terminais em requalificação e ampliação será temporariamente modificado em função das obras. As modificações no sistema viário e de tráfego, bem como a intensa circulação de máquinas e de pessoas poderá aumentar o risco de acidentes no trânsito e de atropelamentos, tanto de usuário como dos trabalhadores da obra. As intervenções, devido a sua extensão, complexidade e magnitude, exigirão desvios de tráfego e alterações de fluxo do trânsito e, em alguns casos, passando à mão única. Os efeitos desse impacto serão temporários e negativos na fase de implantação. Após a finalização das obras, ainda irá afetar a rotina da população que deverá se adaptar as novas rotas, acessos e condições de trafegabilidade, sendo portanto considerado parcialmente reversível. Sua magnitude será grande e importância alta devido à dimensão e alcance das alterações.

Medidas Mitigadoras: tornar público a todos, os esclarecimentos necessários à população, por meio de um Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas, prestando os esclarecimentos necessários para compreensão das modificações e sua temporalidade; Implantar programa de controle de trânsito e de sinalização temporária definindo os horários de interrupção de tráfego, opções de desvios, rotas alternativas etc; reforço na sinalização temporária das vias e junto aos terminais e estações, principalmente nos locais e horários de maior concentração de fluxo de trânsito atendendo-se aos padrões de sinalização e aos alvarás específicos das obras, conforme diretrizes de um programa de controle de trânsito e de sinalização temporária; orientações aos trabalhadores sobre risco de atropelamento durante a realização de serviços, seguindo as diretrizes de Programas de segurança e de educação ao trabalhador.

6.2.3. INCREMENTO NA OFERTA DE EMPREGOS NO SETOR DA CONSTRUÇÃO CIVIL

O aporte de recursos e de investimentos do setor público, com a implantação das intervenções, irá demandar um grande contingente de mão de obra necessária a execução dos diferentes serviços, bem como a

contratação de serviços especializados, trazendo novas oportunidades de empregos. O efeito desse impacto será positivo e irá gerar expectativa positiva pela população.

O impacto afetará todo o município de Curitiba, podendo incorporar trabalhadores vindos de cidades próximas. É um impacto de magnitude e importância moderadas. A oferta de trabalho será temporária, parcialmente reversível, pois parte da mão de obra poderá a vir ser contratada pelas empresas e serviços.

Medida Mitigadora: *Divulgação dos postos de trabalho, com ações informar a população sobre as oportunidades de emprego por meio do Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas.*

6.2.4. ALTERAÇÃO NA CIRCULAÇÃO DE CLIENTES AO COMÉRCIO LOCAL

No entorno dos locais de comércio e de serviços localizados na ADA, qualquer interferência, que dificulte a livre circulação de clientes e de mercadorias, poderá afetar o desempenho da atividade comercial.

Apesar das interrupções parciais e temporárias de vias, locais de estacionamento e calçadas é possível que durante o processo de implantação possa ocorrer certa diminuição no volume de oferta de serviços.

Uma vez que sejam implantadas ações preventivas, esta redução não deverá ser significativa, uma vez que os trechos que receberão as melhorias envolvem obras que permitirão o acesso ao comércio, reduzindo o período onde os clientes terão mais dificuldades de acesso.

Este impacto é negativo, de média magnitude, temporário, reversível e de importância alta.

Medida Mitigadora: *Implantar adequado plano de execução das obras de maneira a preservar os horários de maior fluxo de clientes; realizar as obras por etapas, iniciando e concluindo os trechos parciais, evitando uma interferência de forma generalizada em todo perímetro de intervenção; divulgar os desvios de trânsito por causa das obras, a fim de que os clientes sejam previamente informados; implantação de dispositivos de sinalização e delimitação de circulação de veículos e pedestre durante a execução da obra junto ao comércio; implantar ações de comunicação com um efetivo mecanismo de atenção a queixas e reclamações, possibilitando interatividade entre as partes interessadas; desenvolver formas de participação das entidades representativas dos comércios formais e informais durante as fases de execução da obra.*

6.3. IMPACTOS NA FASE DE OPERACIONALIZAÇÃO

IMPACTO	EFEITO	PERMANÊNCIA	REVERSIBILIDADE	MEDIDA MITIGADORA
<i>Aquecimento do comércio local com a conclusão das obras do Programa</i>	<i>Positivo</i>	<i>Permanente</i>	<i>Irreversível</i>	<i>Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas; Programa de Recuperação de Meios de Vida</i>
<i>Geração de empregos</i>	<i>Positivo</i>	<i>Permanente</i>	<i>Irreversível</i>	<i>Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas; Programa de Recuperação de Meios de Vida</i>

6.3.1. AQUECIMENTO DO COMÉRCIO LOCAL COM A CONCLUSÃO DAS OBRAS

Com a conclusão das obras, e com o objetivo do “Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Curitiba” atendido, ou seja, com priorização do transporte público, fazendo com que haja aumento da circulação de pedestres na área de abrangência; espera-se que aconteça um aquecimento nas vendas e na prestação de serviço no comércio local, um impacto positivo, permanente e irreversível.

Medida Mitigadora: ampla divulgação da conclusão das obras e dos benefícios dessas, para a população local, através do Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas.

6.3.2. GERAÇÃO DE EMPREGOS

A melhoria nas condições de mobilidade urbana da comunidade aumentará a circulação de pessoas, contribuindo para o fortalecimento do comércio da região o que trará um aumento na geração de empregos, fato positivamente esperado pela população.

Medida Mitigadora: divulgação de novas vagas de emprego para a comunidade local, através do Programa de Comunicação Social e Mecanismo de Gestão de Queixas.

7. SÍNTESE DA QUALIDADE AMBIENTAL E SOCIOECONÔMICA DO PROGRAMA

A identificação dos potenciais impactos ambientais e socioeconômicos a serem gerados na área de influência do Programa está fundamentada nos resultados da ASS da Amostra Representativa com base no diagnóstico dos meios físico, biótico e socioeconômico das áreas de influência e dos efeitos das atividades construtivas previstas nos projetos e ou estudos das intervenções.

Devido à forte influência de fatores antrópicos não foram identificadas áreas de grande fragilidade ambiental que necessitassem de ações de conservação ambiental ou relacionadas a conservação do patrimônio histórico e cultural.

Em relação às obras das diferentes tipologias previstas, foram identificadas as principais ações geradoras dos potenciais impactos, sendo:

- *Correção de geometria, requalificação de calçadas, requalificação da iluminação pública e implantação de rampas para pessoas com necessidades especiais;*
- *Revitalização da via de asfalto através da execução de fresagem, recape com CBUQ e implantação de calçadas acessíveis;*
- *Requalificação da via de asfalto através da execução de alargamento, fresagem, recape com CBUQ, adequação da rede de drenagem e implantação de calçadas acessíveis;*
- *Implantação de pavimento definitivo constituído por nova estrutura, nova rede drenagem, calçadas acessíveis, novo paisagismo, iluminação pública e sinalização viária completa (horizontal, vertical e semaforica).*

Como resultado da análise na Amostra Representativa, foram identificados 35 potenciais impactos decorrentes das obras do Programa, que são passíveis de ocorrência ao longo das três fases que envolvem a implementação do Projeto.

Na fase de planejamento foram identificados 8,6% (3) do total dos impactos, todos no meio socioeconômico, não sendo identificados impactos significativos referentes aos meios físico e biótico.

Na fase de implantação, foram identificados 71,4% (25) do total de impactos. Destes, oito foram identificados para o meio físico, cinco para o biótico e 12 para o socioeconômico.

Na fase de operação identificaram-se 20% (07) do total de impactos, todos relacionados ao meio socioeconômico.

A partir da análise das características ambiental e social da Amostra Representativa foram propostas medidas de prevenção, mitigação, compensação, potencialização ou correção dos efeitos decorrentes das intervenções da proposta de ampliação da capacidade viária e velocidade da Linha Direta Inter 2.

A partir do RAP, que será oportunamente elaborado para obtenção das Licenças Ambientais, estudos e avaliações mais precisos deverão complementar e/ ou ratificar a análise realizada para a Amostra Representativa.

8. MECANISMOS DE INDENIZAÇÃO E REASSENTAMENTO

Para que as desapropriações e/ou os reassentamentos ocorram de acordo com as normas e procedimentos legais e normativos vigentes e atendam as políticas operacionais do BID, as estratégias de atuação da administração pública deverão promover o completo ressarcimento das afetações, bem como garantir o direito de manutenção e/ou melhoria das condições de vida dos envolvidos.

As diretrizes deverão contribuir e facilitar o exercício digno das condições anteriores, o que permitirá que a população afetada venha a se tornar beneficiária do Programa, a partir de:

- *Identificação da propriedade;*
- *Identificação da titularidade;*
- *Levantamento documental;*
- *Vistorias e avaliação;*
- *Negociação individual com cada proprietário;*
- *Finalização da negociação e encaminhamento de processo administrativo;*
- *Garantir assistência durante o processo de deslocamento e implantação em outros locais escolhidos;*
- *Todas as desocupações, quando envolverem reassentamento de pessoas, deverão ser conduzidas por profissionais especializados;*
- *Acompanhamento do auto reassentamento (transporte/mudança); caso seja necessário;*
- *Acompanhamento do andamento do processo administrativo de desapropriação até a sua conclusão.*

9. MECANISMOS DE RECUPERAÇÃO DE MEIOS DE VIDA

O “Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Curitiba” atinge áreas totalmente urbanizadas e com atividade comercial bem desenvolvida e consolidada. Apresentam-se na amostra representativa do Programa atividades comerciais formais e informais que têm participação expressiva no contexto econômico do Município.

As obras, na sua grande maioria, são obras que estarão concentradas no eixo das pistas e nas calçadas, tendo em vista que se trata da implantação de via exclusiva para o transporte coletivo e, ainda, implantação de calçadas com acessibilidade de acordo com a legislação vigente. As interdições ocorrerão de forma parcial, não havendo em nenhuma hipótese a interdição total das frentes dos comércios; de qualquer forma entende-se que poderá haver prejuízos para o comércio local; pois poderá haver uma diminuição no volume de circulação de clientes, impactando assim, no volume de vendas e/ou atendimentos no período das obras.

Considerando que após a implantação total do “Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Curitiba” a mobilidade urbana será facilitada, e em decorrência disto poderá ocorrer o aumento na circulação de clientes; entende-se que todo o comércio e serviço será amplamente beneficiado.

Neste sentido o Programa de Recuperação de Meios de Vida pauta-se em mitigar os impactos nos comércios em geral, que se sentirem prejudicados, com uma atenção especial aos considerados vulneráveis e promover a comunicação efetiva com os atingidos.

Público Alvo

O público alvo são, basicamente, os proprietários de estabelecimentos comerciais existentes nas áreas afetadas durante a execução das obras.

Atividades

As atividades poderão ser mais detalhadas após os resultados da pesquisa socioeconômica dos comércios afetados.

- *definir o tempo de execução das obras em cada trecho e estabelecer cronogramas adequados ao funcionamento do comércio atingido (plano de ataque);*
- *definir estruturas para facilitar o acesso aos locais de venda, estruturas como: sinalização e orientação ao tráfego de pedestres e de automóveis;*
- *se for o caso, providenciar locais de estacionamento temporário para atender aos comércios afetados em suas vagas de estacionamento,*
- *estabelecer mecanismos de informação diária sobre a evolução das obras, bem como, comunicação voltada aos comerciantes e ao público em geral;*
- *realizar reuniões com os envolvidos, em cada trecho de obras, antes do início dos trabalhos;*
- *registrar e encaminhar para ressarcimento financeiro qualquer dano ocasionado às estruturas ou equipamentos, em função da execução das obras;*

Cronograma/Compensações

Algumas compensações poderão ser disponibilizadas através do Programa de Recuperação de Meios de Vida, entre elas o auxílio da equipe de Comunicação Social para a os comércios da região, no sentido de produzir material gráfico ou virtual contendo informações sobre: desvios, horários de atendimento, estacionamentos alternativos, entre outras informações e demais materiais necessários para a ampla divulgação durante o período de obras.

Incluirá também a oferta aos afetados pelas intervenções do Programa, principalmente para o comércio, de cursos de capacitação e empreendedorismo facilitando a inscrição e disponibilidade de vagas no Programa Liceus de Ofício da Prefeitura Municipal de Curitiba que oferece cursos gratuitos de qualificação profissional para jovens e adultos, possibilitando possível incremento de renda.

O Programa Liceu de Ofícios conta com unidades fixas e remotas distribuídas estrategicamente no município de Curitiba com os seguintes cursos:

Área	Curso
INFORMÁTICA	Informática Básica
	Word
	Excel
	Excel Avançado
	Montagem e Manutenção de Computadores
	Manutenção de Redes
	Inclusão Digital
	Powerpoint/Impress
	Uso da internet e aplicativos Google
	Oficina básica de Smartphones
	Inkscape (Corel Draw) Introdução em ilustrações vetoriais
	Inkscape (Corel Draw) Criação de ilustrações vetoriais
	Auxiliar de Informática
COSTURA	Costura Industrial
	Costura Industrial – Especializações
	Oficina de Costura
	Auxiliar de Costura
INDUSTRIAL	Operador de Processos da Produção
	Inspetor de Qualidade
	Auxiliar de Almoxarifado
	Logística Básica
	Reparador de Eletrodomésticos – Linha Branca
TURISMO E HOTELARIA	Inglês instrumental para hotelaria
	Espanhol instrumental para hotelaria
OUTROS	Porteiro/Zelador de Edifício
	Auxiliar de Administração
	Auxiliar de Eletricidade
	Manicure/Pedicure
	Cabeleireiro

Outros cursos também serão ofertados em parcerias com entidades como o CIEE e SENAI e amplia a diversidade de disciplinas em outras áreas de atuação.

O Centro de Integração Empresa-Escola do Paraná – CIEE/PR é uma associação privada, de âmbito estadual, sem fins lucrativos, de Assistência Social e Utilidade Pública, mantida por contribuições dos Membros Cooperadores, reconhecida pela “Fundação ABRINQ” como Entidade Amiga da Criança e do Adolescente. Além de estágios, o CIEE/PR atua fortemente na capacitação de jovens para o trabalho por meio do Projeto Aprendiz, previsto na Lei nº. 10.097/2000, destinado a adolescentes de 14 a 24 anos, e pela oferta de cursos de capacitação gratuitos de Informática Básica e de outras disciplinas essenciais à melhoria dos índices de empregabilidade.

O Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), integrante do Sistema Fiep (Federação das Indústrias do Estado do Paraná) oferece cursos de iniciação, aprendizagem industrial, qualificação, aperfeiçoamento e cursos técnicos, além de graduação tecnológica, extensão e pós-graduação por meio das Faculdades da Indústria. A instituição também oferta cursos a distância e "in company", atendendo às necessidades específicas dos alunos e das empresas.

Para as compensações disponibilizadas pelos programas de atendimentos aos afetados, serão priorizados os atendimentos das mulheres inseridas no comércio.

Este programa será aplicado durante todo o período das obras, sendo encerrados após a conclusão de todas as intervenções. O cronograma deverá ser estabelecido de acordo com o plano de ataque.

Custos

Os custos da implementação do Programa de Recuperação de Meios de Vida serão detalhados por ocasião da elaboração e entrega do Relatório Ambiental Prévio do Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Curitiba.

10. MECANISMOS DE CONSULTA E ENGAJAMENTO DAS PARTES INTERESSADAS

Os mecanismos de comunicação social deverão ter enfoque na mitigação dos impactos sociais, especialmente quanto à incerteza e o surgimento de expectativas geradas por desapropriações, reassentamentos, demolições, alterações no fluxo e/ou aumento do tráfego diante da sua moradia e/ou local de trabalho ou de lazer.

Constituem as formas e os meios de divulgação dos propósitos do Programa, bem como as linhas de abordagem para apresentar as interferências de obra e as medidas de mitigação e/ou compensação dos impactos socioambientais, nas fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento.

O desenvolvimento das atividades de comunicação e consulta deverá ser efetivado por profissionais da área social e de jornalismo, com experiência na interlocução presencial com a comunidade. Os trabalhos terão apoio das equipes técnicas da PMC, IPPUC e UTAG.

As atribuições dos profissionais designados para conduzir os trabalhos seguem abaixo descritas:

- Definir o público alvo do Programa com base na caracterização do empreendimento, contendo relação da sociedade civil organizada existente na região, com a identificação de alguns grupos com interesses ou competências específicas;
- Identificar dentre os elementos já disponíveis (consultas e reuniões públicas) os itens do empreendimento considerados prioritários para serem trabalhados junto ao público alvo do programa, de forma a sanar a ausência e/ou deficiência de informações relacionada aos objetivos, as fases, os impactos e o cronograma de execução do empreendimento, com a identificação dos fatores de tensão social decorrentes;
- Estabelecer plano de trabalho e estratégias de ação para a execução do programa, incluindo a definição de instrumentos de difusão das informações; relação de lideranças comunitárias e associações civis a serem visitadas com o respectivo cronograma e pauta;
- Prestar esclarecimentos sobre todo o Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Curitiba;
- Após o término das obras o Programa deverá disponibilizar os resultados alcançados.

Os mecanismos deverão envolver a comunidade residente nas áreas de influência das obras, a partir da utilização dos meios de comunicação de massa (rádio, televisão, jornais, revistas, sinalização, cartazes, folders, etc).

10.1. ESTRATÉGIAS DE PARTICIPAÇÃO

A atuação do poder público deverá estar alinhada com os seguintes aspectos:

10.2. PLANEJAMENTO PARTICIPATIVO - CONSULTAS PÚBLICAS

Assegurar a participação dos interessados nos processos de decisão, implantação, manutenção e acompanhamento das ações, com intuito de adaptá-las às demandas e ao contexto local.

Definir estratégias para validação das ações realizadas e gestão das ações sociais, incluindo o acompanhamento, a negociação das interferências ocorridas ao longo da execução dos componentes do Programa;

Preparar e acompanhar a comunidade para compreensão da proposta, de modo a minimizar as inconveniências e potencializar os benefícios do processo executivo, a partir da gestão de fatores conflitantes e aplicação de práticas integradas.

Sendo assim serão realizadas reuniões para informação e consulta junto à comunidade, antes do início de cada etapa de obra, visando criar estratégias e definições conjuntas quanto à mitigação dos impactos negativos decorrentes da obra.

As consultas públicas da Amostra Representativa serão realizadas em 5 segmentos:

a) No Lote 1

b) No BRT leste oeste

c) No Terminal Campina do Siqueira + BRT

d) No Terminal Hauer

e) + Reuniões Públicas Específicas com comerciantes e proprietários afetados pelas desapropriações

10.2.1. CRIAÇÃO DE COMISSÃO DE REPRESENTANTES - CRE

Estabelecer processos de informação, mobilização, organização e capacitação dos envolvidos, contribuindo para a autonomia e o protagonismo social, bem como ao fortalecimento das organizações existentes no território, a constituição e a formalização de novas representações e novos canais de participação e controle social, a partir da criação de uma Comissão de Representantes.

A Comissão será responsável por:

- *Participar ativamente do processo de execução das obras, oferecendo apoio ao cumprimento dos objetivos do Programa e à manutenção da qualidade de vida das partes interessadas.*
- *Informar à comunidade sobre o andamento do processo e apresentar as questões da comunidade quanto à execução do Projeto.*
- *Incentivar a participação das famílias nas ações sociais;*
- *Mobilizar a comunidade para a correta utilização e conservação das melhorias e equipamentos implantados.*
- *Acompanhar o desenvolvimento do Cronograma de Obras, incluindo visitas ao canteiro de obras, reuniões com equipe da SMOP, IPPUC e construtora.*

10.2.2. VIABILIZAÇÃO DE ESPAÇOS PARTICIPATIVOS

Reuniões Comunitárias

Promover o encontro de partes interessadas para tratar assuntos específicos ou realizar alguma atividade com vistas ao repasse de informações, orientações e planejamento, buscando convergir para o interesse comum.

Cursos para Multiplicadores

Realizar atividades estratégicas dirigidas a um grupo de pessoas que propicie o conhecimento e a disseminação das informações sobre o Programa.

Mobilização

Motivar a população a participar das ações propostas de forma a assegurar o entendimento das práticas integradas.

10.3. MECANISMOS DE COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

Manter a comunidade informada sobre a evolução do Projeto e as implicações socioambientais a partir dos mecanismos para estabelecer uma conexão permanente entre a PMC e a comunidade impactada direta ou

indiretamente pelas atividades do Programa, com vistas a reduzir possíveis conflitos e problemas relacionados à implantação do projeto.

Os mecanismos de comunicação e resposta irão contemplar o seguinte:

- 156 - Telefone de atendimento da PMC que é o canal de comunicação entre a população e o Município para solicitações de informação e serviços relacionados à administração municipal. Além do telefone, o serviço pode ser acessado pelo portal e pelo chat de atendimento online.
- Canais de troca de mensagens via celular, onde os moradores poderão realizar contato por meio de telefone celular smartphone para troca de mensagens tanto via aplicativos de comunicação.
- Visita domiciliar coordenadas pela UTAG, visando abordagem para atender demandas e prestar informações sobre assuntos pertinentes.

Como mecanismos de resposta para demandas recorrentes teremos estratégias coletivas, para a comunidade em geral ou/e entorno, conforme tabela a seguir:

Mecanismos de Resposta	Descrição dos Mecanismos de Resposta	Público Alvo
“Folders”, cartazes e adesivos	Serão produzidos conteúdos e informações educativas sobre o empreendimento e questões ambientais, funcionando como canal de informação da população acerca do andamento da obra, devendo ser afixadas em pontos estratégicos: órgão do poder público no município (escolas, postos de saúde), e locais de grande circulação de pessoas (igrejas, bares e restaurantes)	Comunidade do entorno, escolas, órgãos públicos e população em geral.
Material jornalístico	Produção de conteúdo com informações gerais sobre o Programa para inserção em meios de circulação local e regional.	Comunidade em geral
Áudios	Produção de áudios contendo informações sobre a obra e temas ambientais para serem veiculadas nos programas de rádio, divulgando o empreendimento e esclarecendo dúvidas da população.	
Vídeos	Produção de vídeos a partir de conteúdos informativos e educativos acerca das características socioambientais da região, a importância do Programa, a serem veiculados nas redes sociais e/ou em campanhas publicitárias.	

Fonte: COHAB CURITIBA, 2019.

10.4. CANAL DE ATENÇÃO A RECLAMAÇÕES E QUEIXAS

Durante as fases de planejamento e execução das ações de reassentamento e desapropriação serão disponibilizados mecanismos para receber e abordar preocupações e reclamações manifestadas por pessoas afetadas ou membros da comunidade.

Os canais de atendimento e tratamento das reclamações e demandas das partes interessadas serão coordenados pela UTAG e viabilizados por meio de:

(i) Plantão Local:

As demandas e reclamações deverão ser preferencialmente resolvidas no próprio local no plantão social junto à equipe responsável pela implementação do projeto, que inclui assistentes sociais e engenheiros responsáveis pelas obras. Quando as reclamações não forem resolvidas no plantão local, serão encaminhadas para a coordenação geral do projeto;

(ii) Canal direto:

Demandas e reclamações poderão ser registradas por WhatsApp específico do projeto para uso do representante das comunidades afetadas e equipe técnica do projeto.

O tempo de resposta dependerá do nível de solicitação, no entanto, estima-se, em média, um tempo máximo de 15 dias úteis para resposta.

Neste sentido, vale ressaltar que o mecanismo de registro e resposta à reclamação em todos os níveis está submetido à Lei de Acesso à Informação (LAI) lei federal nº 12.527/2011, que regulamenta o direito à informação pública previsto na constituição federal de 1988. Essa lei estabelece que toda informação lançada pelos órgãos públicos pode ser ofertada ao cidadão, levando em consideração as restrições estabelecidas pela lei no que se refere às informações que demandem sigilo.

Com isso, deve ocorrer o desenvolvimento das ações baseadas nos processos de mediação, participação e garantia de direitos da população envolvida, com o objetivo de minimização de conflitos e efeitos negativos. Os dados coletados a partir dos instrumentos para recebimento de queixas e reclamações serão reportados semestralmente ao BID.

Os dados deverão contemplar ainda os indicadores disponíveis, como número de denúncias, tempo de resposta e grau de solução e de satisfação. As equipes responsáveis pela implementação do projeto e das atividades de reassentamento atuarão nesses canais de forma integrada, dando suporte e esclarecendo dúvidas da população.

10.5. MECANISMO DE MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

O monitoramento e a avaliação serão desenvolvidos durante e após a implementação do Plano de Reassentamento, conforme descrito a seguir:

10.5.1. MONITORAMENTO

O processo de monitoramento tem como principais objetivos

(i) verificar se as atividades do Plano de Reassentamento estão sendo implementados adequadamente;

(ii) identificar dificuldades e oportunidades para a implantação das ações, indicando, em tempo hábil, o encaminhamento para superação e otimização das mesmas;

(iii) monitorar a gestão dos impactos associados ao reassentamento para garantir a recomposição da qualidade de vida das famílias afetadas de forma física e econômica.

Os indicadores mais relevantes a serem incorporados ao monitoramento serão escolhidos de acordo com as necessidades específicas de cada projeto.

A seguir alguns aspectos a serem monitorados.

- *Estabelecimento dos instrumentos legais (contratos, registros, relação de documentos, etc.) e de rotinas processuais;*
- *Liberação de orçamento para implementação;*
- *Número de pessoas afetadas deslocadas;*
- *Medidas para garantir a restituição de moradia adequada com titularidade implementadas;*
- *Medidas para restabelecimento de fontes de renda e subsistência implementadas;*
- *Nível de participação das pessoas afetadas e grau de satisfação;*
- *Nível de participação de mulheres;*
- *Número de queixas e reclamações recebidas e tratadas;*
- *Mecanismos de controle das áreas desocupadas;*
- *Disponibilidade de equipe e estrutura compatíveis com o porte Plano de Reassentamento.*

O monitoramento deverá ocorrer durante todo o período de implementação do Plano de Reassentamento, com periodicidade trimestral ou semestral para garantir que caso se identifique falhas na implementação as mesmas sejam corrigidas.

O monitoramento deverá continuar por aproximadamente 03 (três) anos após a conclusão da implementação do Plano de Reassentamento Involuntário acompanhando a eficácia das medidas de gestão para restabelecer os modos de vida e os meios de subsistência das pessoas afetadas. As pessoas afetadas serão consultadas durante o processo de monitoramento.

10.5.2. AVALIAÇÃO

Após a conclusão do período de monitoramento, será realizada uma avaliação final do processo de reassentamento para verificar se os principais objetivos do reassentamento e/ou recuperação dos meios de subsistência foram atingidos, ou seja, aperfeiçoar ou recuperar os meios de subsistência e os padrões de vida das pessoas deslocadas.

A avaliação final envolverá uma avaliação mais aprofundada do que as atividades regulares de monitoramento do reassentamento, incluindo, uma análise de todas as medidas de mitigação relacionadas ao deslocamento físico e/ou econômico implantadas, uma comparação entre os resultados da implantação e os objetivos acordados, uma conclusão sobre o processo e, quando necessário, um Plano de Ação Corretiva contendo uma lista das ações pendentes para atingir os objetivos. A seguir apresentam-se as principais questões a serem consideradas:

(i) Tipos de indenização fornecidos e adequação dessa indenização (por exemplo, suficiente para cobrir os custos de reposição dos bens perdidos, condições de moradia, indenização/direitos, medidas de recuperação de renda e sustentabilidade da subsistência);

(ii) Adequação da moradia substituta em termos de estrutura física, local e acesso a recursos e serviços (como saúde, educação, água e saneamento, transporte, seguridade social e médica, terras agrícolas, oportunidades de emprego e iniciativas de treinamento e desenvolvimento da comunidade);

(iii) Eficácia das medidas de recuperação de subsistência;

(iv) Integração nas comunidades anfitriãs;

(v) Medidas tomadas para proteger pessoas e grupos vulneráveis (afetados);

(vi) Extensão e adequação das informações e consultas às partes afetadas e do mecanismo de reclamação. Em casos onde a população deslocada for superior a 200 pessoas será realizada uma auditoria final independente.

ARRANJOS E RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS

Caberá ao Município e setores competentes, sob a orientação e supervisão da UTAG, IPPUC e SEPLAD, realizar os encaminhamentos necessários aos processos de reassentamento involuntário, no âmbito da implementação do Projeto.

As atribuições dos setores envolvidos nos processos de desapropriação e/ou reassentamento, bem como de recuperação dos meios de vida estão descritas na Matriz de Responsabilidade a seguir apresentada:

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE INSTITUCIONAL PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE CURITIBA		
ENTIDADE	ATRIBUIÇÃO	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS NO PROGRAMA
IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba	Planejamento urbano e do transporte público	Planejamento urbano, elaboração de estudos e definição de conceitos arquitetônicos
		Elaboração de estudo preliminar, termos de referência para contratação dos projetos executivos e aprovação dos projetos geométricos, de paisagismo e de arquitetura relacionados ao transporte público e sistema viário
		Compatibilização dos estudos viários propostos com a legislação vigente
		Aprovação dos projetos executivos junto aos órgãos de financiamento externos
		Disponibilização dos recursos físicos, financeiros e de pessoal para as atividades administrativas da UTAG.
SMF - Secretaria Municipal de Finanças	Gestão dos recursos financeiros	Responsável pelo planejamento, viabilização e gestão dos recursos financeiros
		Cumprimento de eventuais compensações por impactos temporários sobre o comércio
URBS Urbanização de Curitiba S.A.	Gestão do Transporte Público e Equipamentos	Gerenciamento da operação do transporte público; manutenção de estações e terminais de integração

MATRIZ DE RESPONSABILIDADE INSTITUCIONAL PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE CURITIBA		
ENTIDADE	ATRIBUIÇÃO	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS NO PROGRAMA
	Urbanos	
SMDT - Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito	Planejamento de Operação e Fiscalização de Trânsito	Aprovação e acompanhamento da implantação referente aos projetos de sinalização horizontal, vertical, semaforização e acessibilidade
		Intermediação dos possíveis conflitos gerados entre a execução das obras e as diferentes concessionárias de serviços da cidade por intermédio da GOC – Gerência de Obras de Curitiba.
		Projetos de operação de trânsito. Acompanhamento e fiscalização de desvios de tráfego para a implantação de obras.
SMOP - Secretaria Municipal de Obras Públicas	Execução e fiscalização de obras	Aprovação dos projetos executivos de pavimentação, drenagem e iluminação pública Execução e acompanhamento, fiscalização e medição das obras
		Apoio ao cumprimento das políticas Ambientais e Sociais que se aplicam ao Programa durante a execução das obras
SMAP - Secretaria Municipal de Administração e de Gestão de Pessoal	Gestão do Patrimônio Público	CAI – Comissão de Avaliação de Imóveis – realiza vistorias e avaliação dos imóveis a serem desapropriados Negociação e acompanhamento das desapropriações parciais ou totais de imóveis, em acordo com a legislação vigente, observando as políticas operacionais do ente financiador (OP-710), a as informações contidas nos instrumentos de Reassentamento Involuntário do Programa (PRI e MRI)
SMMA - Secretaria Municipal de Meio Ambiente	Licenciamento e Fiscalização Ambiental	Responsável pelo licenciamento e fiscalização ambiental
		Aprovação de projetos de paisagismo.
		Fiscalização e monitoramento da aplicação dos instrumentos de gestão ambiental e social do Programa
UTAG - Unidade Técnica Administrativa de Gerenciamento do Programa	Unidade executora do Programa	Desenvolvimento das tarefas de gerenciamento, supervisão, controle, acompanhamento e avaliação do Programa de acordo com as diretrizes do BID, incluindo as Políticas Ambientais e Sociais do Banco e a execução do contrato de empréstimo em conformidade com as cláusulas e demais condições contratuais. Licitação de Projetos Executivos, das Obras e Consultorias através da CEL - Comissão Especial de Licitação
		Coordenação de planos socioambientais, desapropriações e ressarcimentos por afetações temporárias nos negócios.
PGM - Procuradoria Geral do Município	Acompanhamento jurídico	Acompanhamento jurídico para elaboração das licitações do Programa
		Cumprimento de eventuais ressarcimentos por impactos temporários sobre o comércio
TCE - Tribunal de Contas do Estado	Auditor do Programa	Órgão fiscalizador da administração orçamentária e financeira do Estado do Paraná, responsável por acompanhar e auditar os recursos desembolsados e aplicados no Programa.

Caso haja demanda, a elaboração dos Planos de Reassentamento específicos ficará a cargo da UTAG e SMAP, com o suporte de consultorias contratadas através da UTAG, se for o caso. Serão desenvolvidos, ainda, em função de resultados das consultas à população afetada.

Estará sob responsabilidade da PMC a realização das seguintes tarefas:

- *Atualização do cadastro de desapropriação: Se o período entre a elaboração dos projetos executivos e a implantação das obras ultrapassar cinco anos, será necessário atualizar os cadastros de desapropriação e reavaliar valores e readequar procedimentos.*
- *Promulgação do Decreto de Utilidade Pública Tendo em vista que as propriedades identificadas na amostra representativa serão desapropriadas torna-se imprescindível a promulgação do Decreto de Utilidade Pública.*
- *Contratação de profissionais para gestão do PRI, Tendo em vista a necessidade de monitoramento e avaliação contínua da execução das atividades propostas. Recomenda-se contratação de uma equipe composta por profissionais das áreas de assistência e comunicação social para a gestão do PRI e dos instrumentos correlatos que venham a ser elaborados durante a implementação do Programa. Os profissionais serão contratados pela UTAG.*

FONTES ORÇAMENTÁRIAS

Os custos associados ao desenvolvimento, implementação e monitoramento dos Planos de Reassentamento serão de responsabilidade do Município.

O Poder Executivo deve vincular, como contra garantias à garantia da União, as cotas de repartição constitucional previstas nos artigos 158 e 159, complementadas pelas receitas tributárias estabelecidas no art. 156 da Constituição Federal, nos termos do § 4º, do artigo 167, bem como outras garantias em direito admitidas.