



# PLANO DIRETOR

PRODUTO 7.1

## **DIRETRIZES E PROPOSTAS**

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA

Planos Integrados de Telêmaco Borba:  
Revisão do Plano Diretor, Elaboração do Plano de Mobilidade e do Plano de  
Arborização Urbana do Município de Telêmaco Borba, Paraná

MAIO - 2017



# **PLANOS INTEGRADOS DE TELÊMACO BORBA**

**REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL, ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE E DO PLANO DE ARBORIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA | PARANÁ**

**Contrato Nº 181/2016**

REALIZAÇÃO:



**PREFEITURA  
MUNICIPAL  
DE TELÊMACO  
BORBA**

ELABORAÇÃO:







## APRESENTAÇÃO

O presente relatório compõe o **PRODUTO 7.1 – DIRETRIZES E PROPOSTAS** decorrente do Contrato de Prestação de Serviços Nº 181/2016, celebrado entre a Prefeitura Municipal de Telêmaco Borba e a FUNPAR - Fundação da Universidade Federal do Paraná para o Desenvolvimento da Ciência, da Tecnologia e da Cultura, para a elaboração da Revisão do Plano Diretor do Município de Telêmaco Borba, Paraná. Este trabalho está sendo realizado em conjunto com o Plano de Arborização Urbana, a elaboração da Planta Genérica de Valores e do Plano de Mobilidade, objetos do mesmo contrato.





## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>I. CENÁRIO DESEJÁVEL.....</b>	<b>14</b>
1. CENÁRIO TENDENCIAL .....	14
2. CENÁRIO DESEJÁVEL.....	17
<b>II. ESTRATÉGIAS .....</b>	<b>20</b>
1. EIXOS ESTRATÉGICOS .....	21
2. DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO .....	41
2.1. EIXO ESTRATÉGICO 1: FORTALECIMENTO DA CENTRALIDADE DE TELÊMACO BORBA.....	41
2.1.1. Articular o Plano de Desenvolvimento Econômico municipal a medidas de desenvolvimento regional.....	41
2.1.2. Promover a eficiência na operação da plataforma logística e a proteção dos modais existentes, que dão acesso a cargas e pessoas ao território municipal.....	42
2.1.3. Promover a consolidação do polo comercial e serviços de educação e saúde .....	43
2.1.4. Organizar com os municípios integrantes de Consórcios Intermunicipais o atendimento das populações rurais.....	44
2.2. EIXO ESTRATÉGICO 2: CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO AMBIENTAL .....	45
2.2.1. Estruturação Da Divisão Municipal De Meio Ambiente .....	46
2.2.2. Criação de uma base de dados geoambiental.....	47
2.2.3. Delimitação das Áreas de Preservação Permanente.....	48
2.2.4. Ativar e incorporar o Conselho Municipal de Defesa Civil ao Conselho de Urbanismo e Meio Ambiente .....	49
2.2.5. Elaboração de plano municipal de redução de risco geoambiental.....	50
2.2.6. Corredores verdes urbanos .....	52
2.3. EIXO ESTRATÉGICO 3: EXPANSÃO URBANA SUSTENTÁVEL.....	56
2.3.1. Estruturar e planejar o desenvolvimento da área urbana atual, para ampliar o acesso à terra e diminuir o valor dos imóveis .....	56
2.3.2. Desenvolver e implementar o plano de expansão urbana .....	57
2.3.3. Elaborar um plano de logística articulado ao sistema viário industrial, integrando o CELOG ao terminal ferroviário de Ortigueira.....	58
2.4. EIXO ESTRATÉGICO 4: QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO .....	60
2.4.1. Plano de ocupação sustentável da margem do rio Tibagi.....	60
2.4.2. Projeto de requalificação urbanística da PR 160 .....	63
2.4.3. Elaborar e implantar projeto de centro de bairro.....	64

---

2.4.4.Revisar a legislação de uso do solo.....	66
2.5. EIXO ESTRATÉGICO 5: MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE MORADIA .....	77
2.5.1.Revisar Plano Municipal de Habitação de Interesse Social - PMHIS .....	77
2.5.2.Implementar o PMHIS, instrumentalizando e associando ao plano orçamentário da PMTB, com ênfase à implantação do programa de regularização fundiária .....	78
2.5.3.Revisar a localização das ZEIS .....	79
2.5.4.Implementar programa de produção de moradia de interesse social .....	82
2.5.5.Revisar os Código de Obras e de Posturas de forma a simplificar os processos de aprovação e fiscalização .....	84
2.6. EIXO ESTRATÉGICO 6: QUALIFICAÇÃO DA MOBILIDADE .....	86
2.6.1.Estruturação e hierarquização do sistema viário.....	86
2.6.2.Estruturação do transporte não motorizado .....	89
2.6.3.Estruturação do transporte motorizado .....	94
2.6.4.Estruturação do transporte de bens, mercadorias e serviços .....	100
2.6.5.Estruturação da infraestrutura .....	102
2.6.6.Estruturação da gestão.....	112
2.6.7.Estruturação da participação da sociedade .....	113
2.7. EIXO ESTRATÉGICO 7: QUALIFICAÇÃO DA INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS DE SANEAMENTO .....	114
2.7.1.Ampliar a rede de esgotamento sanitário, com prioridade para as ocupações da margem do rio Tibagi. ....	114
2.7.2.Elaborar plano de drenagem, contemplando ações de prevenção contra alagamentos. ....	114
2.7.3.Instituir programa de manutenção preventiva do sistema de macro e microdrenagem. ....	115
2.7.4.Melhorar a infraestrutura de microdrenagem, de forma a evitar obstrução das galerias e a contaminação da drenagem pluvial. ....	115
2.7.5.Implantar programa de fortalecimento da COOPTAB, assessorando a gestão e formalizando parceria com a Prefeitura Municipal. ....	115
2.7.6.Prever área para depósito de resíduos de construção civil. ....	116
2.7.7.Ampliação do serviço de coleta de resíduos sólidos convencionais. ....	116
2.8. EIXO ESTRATÉGICO 8: QUALIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS SOCIAIS .....	117
2.8.1.Ampliação de equipamentos e serviços de educação .....	117
2.8.2.Reordenamento e implantação de equipamentos e serviços de assistência social e de saúde .....	117
2.8.3.Implantação de equipamentos e descentralização dos serviços de cultura, esporte e lazer .....	118
2.8.4.Elaboração e implementação de Plano de Segurança Pública.....	119
2.9. EIXO ESTRATÉGICO 9: PROMOÇÃO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO.....	120

---





2.9.1.Elaborar plano de desenvolvimento econômico local .....	120
2.9.2.Desburocratizar processos de licenciamento e funcionamento de negócios e empresas ..	121
2.9.3.Elaborar plano estratégico de desenvolvimento do turismo .....	121
2.10. EIXO ESTRATÉGICO 10: FORTALECIMENTO DA GESTÃO E PLANEJAMENTO TERRITORIAL.....	123
2.10.1.Readequação da Estrutura Organizacional .....	123
2.10.2.Implantação do sistema de gerenciamento e monitoramento dos processos de aprovação .....	132
2.10.3.Elaboração e implantação do Sistema de Avaliação e Monitoramento da gestão territorial .....	132
2.10.4.Implantação do Sistema Integrado de Fiscalização Ambiental e Urbanística.....	133
2.10.5.Elaboração e implantação do sistema único de informações contemplando cadastro multifinalitário e sistema de geoprocessamento .....	134
2.10.6.Simplificação dos processos de aprovação de projetos e licenciamentos.....	135
2.10.7.Articulação dos planos de ação ao planejamento orçamentário municipal.....	139
2.10.8.Qualificação dos profissionais dos órgãos e secretarias municipais voltadas ao planejamento e gestão territorial; .....	141
2.10.9.Implantação do programa de Treinamento e Desenvolvimento para gestores municipais ..	142
2.11. EIXO ESTRATÉGICO 11: MODERNIZAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA.....	143
2.11.1.Articular PDM e leis orçamentárias.....	143
2.11.2.Implantar sistema informatizado de administração tributária .....	143
2.11.3.Atualizar cadastro imobiliário municipal .....	144
2.11.4.Efetivar a cobrança de Contribuição de Melhoria.....	144
2.11.5.Estabelecer fiscalização e cobrança do Imposto Territorial Rural .....	145
2.11.6.Instituir rotina para revisar benefícios fiscais .....	146

---

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Matriz de Análise da realidade municipal.....	14
Figura 2: Estrutura geral das fases de um planejamento ambiental .....	45
Figura 3: Página no sitio da Caixa Econômica Federal com informações do programa.....	51
Figura 4: Página no sitio da Caixa Econômica Federal com ação de repasse para prevenção e erradicação de riscos. ....	52
Figura 5: Indicação para corredores verde urbanos em Telêmaco Borba.....	53
Figura 6 – Estruturação proposta para a área de expansão .....	57
Figura 7 – Indicação de integração futura do CELOG com o ramal ferroviário de Ortigueira ....	59
Figura 8: Exemplo de possibilidade de relocação de famílias em área de risco em terrenos próximos à moradia original. ....	61
Figura 9: Perfil Estrada dos Guararapes .....	62
Figura 10: Estudo de Reestruturação do Parque do Tibagi realizado em 2010 .....	63
Figura 11: Perfil da Rodovia PR-160 .....	64
Figura 12: Perfil da Rodovia PR-160 .....	66
Figura 13: Ocupações irregulares a serem incorporadas ao zoneamento como ZEIS-RF .....	79
Figura 14: Áreas demarcadas como propostas de ZEIS-PFM.....	81
Figura 15: Tipologia das calçadas .....	89
Figura 16: Rota Prioritária para a Circulação de Cadeirantes .....	94
Figura 17: Área Central de Tráfego .....	101
Figura 18: Calçadão da Avenida Horácio Klabin – Proposta 1.....	103
Figura 19: Calçadão da Avenida Horácio Klabin – Proposta 2.....	103
Figura 20: Caracterização da requalificação da Avenida Horácio Klabin .....	103
Figura 21: Caracterização da requalificação da Rua Jasmim .....	104
Figura 22: Ligações viárias a implantar .....	105
Figura 23: Estacionamento.....	110
Figura 24: Localização dos semáforos .....	111
Figura 25: Estrutura básica de gestão territorial .....	124
Figura 26: Estrutura de gestão territorial e seus níveis de decisão.....	126
Figura 27: Estrutura da gestão da mobilidade. ....	128
Figura 28: Estrutura organizacional proposta para a SMPUHMA. ....	129

## ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1: Macrozoneamento municipal .....	69
Mapa 2: Macrozoneamento – área urbana.....	71
Mapa 3: Zoneamento da área urbana .....	75
Mapa 4: Hierarquia Viária Proposta.....	87
Mapa 5: Sistema Cicloviário .....	91
Mapa 6: Pontos de ônibus.....	97
Mapa 7: Vias com sentido único de circulação .....	108



## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Lista de Ocupações irregulares passíveis de regularização.....	78
--	----

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Simulação de número de lotes destinado a HIS .....	83
Tabela 2 - composição da receita tributária, telêmaco borba - 2010/2015.....	145





## INTRODUÇÃO

O presente relatório busca propor uma visão estratégica para o desenvolvimento territorial do município, definindo um conjunto de diretrizes a partir da análise dos aspectos relevantes da realidade atual nas dimensões ambiental, socioeconômica, de uso e ocupação do solo, de infraestrutura e institucional.

A conformação do cenário atual e tendencial, produto elaborado na etapa anterior e principal referência das atividades desta etapa, demonstrou que a realidade municipal passou por intensas transformações nos últimos dez anos, gerando impactos significativos na gestão do uso e ocupação do solo no município.

Nesse sentido, o primeiro capítulo retoma o cenário tendencial e, a partir dele, apresenta uma proposta de cenário desejável, que deverá balizar a continuidade do trabalho e a implementação do Plano Diretor.

Em seguida, são apresentados os eixos estratégicos que derivam do cenário desejável, bem como seus objetivos e resultados esperados.

Por fim, o último capítulo discorre sobre as principais intervenções necessárias para a concretização das estratégias e que poderão contribuir para alcançar o cenário desejável.

## I. CENÁRIO DESEJÁVEL

A compilação e análise das informações obtidas pela leitura técnica e comunitária, realizada nas etapas anteriores durante o processo de revisão do PDDU, resultam num cenário promissor, porém, com desafios nas dimensões ambiental, socioeconômica, socioespacial, de infraestrutura e serviços e institucional.

A partir da metodologia sistêmica, (análises especializadas e integradas das principais dimensões que compõem o sistema municipal, segundo as escalas territoriais), as conclusões decorrentes da análise foram organizadas na forma de deficiências (restrições) e potencialidades para cada dimensão estudada, sem, no entanto, perder a perspectiva do conjunto, conforme representado esquematicamente na figura abaixo.

Figura 1: Matriz de Análise da realidade municipal

PLANO DIRETOR MUNICIPAL PARTICIPATIVO	REGIONAL		MUNICIPAL		URBANO		DIRETRIZES
	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES	
ASPECTOS AMBIENTAIS							
ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS							
ASPECTOS SOCIOESPACIAIS							
ASPECTOS DE INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS							
ASPECTOS INSTITUCIONAIS							
SÍNTESE DAS DEFICIÊNCIAS E POTENCIALIDADES							SÍNTESE

Fonte: Vertrag Planejamento Ltda., 2017.

O resultado desse trabalho, apresentado na etapa anterior, permite identificar as principais questões do cenário atual e tendencial que deverão ser abordadas pela revisão do Plano Diretor para, em seguida, traçar as diretrizes que configuram o cenário desejável para Telêmaco Borba.

Ressalta-se que a definição de tais eixos se dá de forma articulada às estratégias dos planos de Mobilidade e de Arborização Urbana de Telêmaco Borba.

### 1. CENÁRIO TENDENCIAL

O modo como Telêmaco Borba vem sendo ocupada aponta para um cenário tendencial, que se concretizará caso não sejam revisadas certas políticas de ordenamento territorial. As principais tendências observadas no



diagnóstico em relação aos temas: meio ambiente, mobilidade, inserção regional, expansão urbana, qualidade de moradia e gestão pública são identificadas a seguir:

- Foi observado que o Município possui ocupações irregulares em área de risco geotécnico e em fundos de vale, em áreas inseguras. As condições sob as quais essa questão vem sendo tratada pelo Poder Público contribuem para seu agravamento e multiplicação das ocupações irregulares em áreas impróprias. A ausência de políticas que tratem efetivamente da ocupação e infraestruturação das margens de rios na área urbana, bem como, da impermeabilização excessiva do solo, pode ameaçar a qualidade da água, ampliar os riscos de inundações e desabamentos e contribuir para a redução do patrimônio ambiental de Telêmaco Borba. O Município está concluindo a elaboração do Plano de Saneamento, que deve traçar diretrizes para o atendimento de questões de saneamento básico.
- O transporte urbano não-motorizado, principalmente, carece de atenção. A tendência observada é de continuação de situações como calçadas estreitas, sem continuidade, com “degraus” e rampas acentuadas, que dificultam a locomoção, frente a um cenário de ações de planejamento orientadas para o transporte individual e da ineficácia de instrumentos de gestão e fiscalização que garantam melhorias na qualificação desse modal.
- Em relação ao transporte motorizado, o cenário atual contém conflitos entre trânsito e estacionamentos de veículos de carga e transportes urbanos, sobretudo no centro da cidade, no distrito industrial e no Triângulo. Somado à ausência de regulamentação para polos geradores de tráfego e de elementos de transposição entre áreas a sudeste e noroeste da rodovia PR-160, a tendência é de inchamento e de aumento do número de gargalos que prejudicam a mobilidade urbana.
- Com a implantação da terceira faixa de via na PR-160 entre Telêmaco Borba e Imbaú, a tendência é que as condições de tráfego de carga e urbano entre os municípios melhore. Entretanto, esse projeto deverá ser articulado com medidas para a melhoria da inserção da rodovia na área urbana.
- Decorrente do direcionamento de novos loteamentos na região, verifica-se a formação de um subcentro no bairro Jardim Alegre. A consolidação do subcentro pode ser um potencial para descentralização de atividades comerciais e de serviços e desobstrução do tráfego no centro da cidade.
- Por outro lado, há pressão para aumento da ocupação nessa região, que possui topografia acentuada e ausência de estrutura viária. Nessa região, a tendência é que se consolide a ocupação em regiões próximas ao aeródromo, que se configura como um dos entraves de expansão do tecido urbano devido às áreas de possível impacto das atividades aeroviárias.
- Caso seja considerado o Plano de Expansão Urbana (2013), é provável que a expansão ocorra em áreas mais adequadas do

---

que as áreas onde atualmente há pressão por ocupação e, frente à ampliação da oferta de lotes para comercialização, que haja certa estagnação dos altos preços dos imóveis ofertados na área urbana consolidada. Não se observa tendência para o crescimento da cidade em altura, parte devido ao Código de Obras restritivo.

- A implantação do CELOG está prevista na agenda do Município e possibilitará a melhoria da estruturação das atividades logísticas, somando ao caráter competitivo de Telêmaco Borba na região. Ademais, acredita-se que os projetos previstos poderão contribuir para induzir a atração de pessoas e investimentos de outras regiões desta forma contribuindo para o fortalecimento da centralidade do Município na região. Também está prevista a construção de uma nova usina hidrelétrica, sobre o qual haverá cobrança de royalties por parte do Município.
- As condições precárias de moradia para população em situação de fragilidade socioeconômica, em face às poucas ações públicas implantadas com direcionamento a essa questão, tendem a se agravar. Isso significa que, enquanto a política habitacional do Município não for revisada e efetivamente implantada, o problema de acesso desses cidadãos a moradia, terra e saneamento básico não será conhecido ou abordado pela Prefeitura. Com isso, as áreas irregularmente ocupadas tendem a aumentar em número e em tamanho. Tendem a aumentarem as demandas por serviços sociais básicos; os casos de insalubridade de moradia; a falta de domínio do Poder Público sobre a ocupação do território; e a não arrecadação de tributos e taxas relacionadas à ocupação do solo.
- Apesar de Telêmaco Borba ter apresentado evolução positiva no IDHM nas últimas décadas, as regiões urbanas periféricas carecem de cobertura de acesso a equipamentos culturais, desportivos, de lazer e socioassistenciais. Foram observadas questões sociais e de segurança pública que merecem a atenção do Município, como aumento de ocupações irregulares e elevados índices de violência e criminalidade. Caso não sejam executadas ações que intervenham neste cenário, é provável que a situação de vulnerabilidade social permaneça. Também, devido à falta de espaço para ampliações, foi observada a tendência de esgotamento dos equipamentos de educação e de saúde caso não sejam ampliados em altura, adquiridas novas áreas ou reorganizados os espaços e serviços institucionais da PMTB.
- É possível afirmar que a concentração da produção econômica em basicamente duas atividades, somada à conjuntura nacional e internacional que desfavoreceram as exportações municipais nos últimos anos, tem afetado o desenvolvimento econômico municipal, influenciando baixo crescimento do PIB. Caso não se intervenha nele, esse cenário tende a permanecer ou mesmo se agravar, já que não há previsão concreta de diversificação ou agregação de valor à produção do Município. Soma-se a isso a tendência de aumentar a “fuga” de empregos para municípios vizinhos, que estão organizando suas áreas industriais.





- Em relação à administração financeira e orçamentária, o Município está revisando a sua planta de valores genéricos, o que deve contribuir para aumentar arrecadação tributária com IPTU e para melhorar o domínio da Prefeitura sobre o valor dos terrenos urbanos. Por outro lado, isso pode ser prejudicado pela desatualização do cadastro imobiliário. Outra questão importante a ser ressaltada é o perfil “pouco investidor” que marca a última gestão, que leva a uma tendência de depreciação do patrimônio público e deficiências de atendimento de infraestrutura e serviços públicos, situação agravada pelo aumento populacional.
- Também, apesar de haver consciência da necessidade de mudança dos processos administrativos e da cultura organizacional da PMTB, sem a introdução de mecanismos e processos de planejamento estratégico, a gestão do território tende a permanecer fragmentada em várias secretarias e divisões que pouco se articulam e onde os profissionais são sobrecarregados com atividades rotineiras morosas, sem espaço para se dedicar ao planejamento da cidade.

Os apontamentos descritos acima formam um panorama daquilo que deve ser abordado para gerar transformações em direção ao cenário desejado para Telêmaco Borba, que será proposto na sequência.

## 2. CENÁRIO DESEJÁVEL

Com base na leitura técnica e comunitária e a partir dos cenários atual e tendencial apresentados na etapa anterior, e retomados no item 1, apresenta-se neste capítulo a construção da proposta para o cenário desejável – uma visão para o futuro de Telêmaco Borba. Esse cenário é referência para identificar as principais diretrizes que deverão nortear as decisões para redirecionar as tendências de desenvolvimento do município.

Nesse sentido, o Plano Diretor tem como objetivo basilar qualificar o espaço e a paisagem urbana e rural, promovendo a equidade no acesso e a eficiência dos serviços e infraestrutura, associados a princípios de conservação do patrimônio natural e cultural, bem como aparelhar a administração municipal para o ordenamento e a gestão do território com a participação pública.

Considera-se ainda que esta visão é preliminar uma vez que, o cenário desejável, bem como as estratégias que dele decorrem, só se consolidam nas discussões com a equipe técnica de acompanhamento do plano e a audiência pública marcada para o dia 13 de junho.

Em síntese, busca-se consolidar um território com as seguintes características:

- i) Maior acessibilidade regional e promoção das vantagens competitivas e locais de Telêmaco Borba por meio da consolidação do município como polo regional de indústria, comércio e serviços e pela articulação de ações conjuntas com os municípios de sua rede de influência.
- ii) Promoção do desenvolvimento econômico por meio da diversificação das atividades produtivas e da qualificação do comércio e serviços objetivando a geração de emprego e renda.

- 
- iii) Consolidação de corredores de biodiversidade e incremento da área verde urbana por meio da conservação dos maciços florestais e dos recursos hídricos e interligação dos fragmentos de vegetação a partir dos fundos de vale;
  - iv) Redução das disparidades e da vulnerabilidade social entre as comunidades dos bairros periféricos e centrais ampliando o acesso a equipamentos e serviços.
  - v) Expansão urbana planejada e sustentável, aumentando o adensamento do tecido urbano existente e, após, em áreas de expansão urbana assegurando a complementariedade da infraestrutura e, em especial, do sistema viário estrutural e a conservação dos remanescentes florestais e fundos de vale.
  - vi) Condições equitativas de urbanização nas regiões sudeste e noroeste da cidade, tomando-se como referência a qualidade de desenho urbano, paisagem, infraestrutura e equipamentos da área central (plano original). Isso pode ser alcançado pela melhoria das condições de moradia, com a regularização das ocupações informais, oferta de habitação para população de baixa renda, melhoria da infraestrutura de saneamento, aumento da oferta de equipamentos de serviços públicos, com atenção especial para atividades culturais, serviço social e áreas verdes de uso público. Em grande parte, a qualificação desses espaços depende da melhoria dos fluxos de travessia da PR 160, com a implantação de novas ligações sobre a rodovia, ou melhoria das existentes.
  - vii) Urbanização do entorno da PR 160, promovendo a separação dos tráfegos rodoviário e urbano, dotando a via de passeios adequados para pedestres, ciclovias, iluminação e paisagismo.
  - viii) Sistema viário básico da sede municipal reestruturado com a definição de hierarquia viária condizente com o uso e ocupação do solo atual e projetado, estabelecendo-se diretrizes para as áreas de expansão.
  - ix) Política de pacificação do trânsito e melhoria da paisagem consolidada incluindo, arborização urbana, a padronização das calçadas, a observância dos princípios de desenho incluído de acessibilidade universal e a implantação de um sistema de ciclovias.
  - x) Por fim, para que o cenário desejável se concretize diante dos desafios decorrentes do aumento das pressões futuras sobre o território de município, é fundamental que a prefeitura se estruture e se capacite, contando com mecanismos mais eficazes para a gestão do ciclo completo do processo de planejamento, incluindo monitoramento e avaliação participativos, articulados a espaços instituídos de controle social. Além disso, há um potencial para aumento da eficiência e eficácia da gestão financeira da municipalidade, resultando em aumento da arrecadação e da capacidade de investimento do município.

Para a evolução na direção do cenário desejável, são propostas as seguintes linhas estratégicas:

- Fortalecimento da centralidade de Telêmaco Borba
- Conservação do patrimônio ambiental



- Expansão urbana sustentável
- Qualificação do espaço urbano
- Melhoria das condições de moradia
- Qualificação da mobilidade
- Qualificação da infraestrutura e serviços de saneamento
- Qualificação dos serviços sociais
- Promoção do desenvolvimento econômico
- Fortalecimento da gestão territorial
- Modernização da administração financeira e orçamentária

Os itens a seguir detalham os objetivos, as intervenções e os resultados esperados para cada eixo estratégico.

---

## II. ESTRATÉGIAS

Para se alcançar o cenário desejável delineado no item anterior, há a necessidade de se definir estratégias claras de intervenção na realidade municipal. Nesse sentido, propõe-se a seguir uma série de eixos estratégicos, especificando-se seus objetivos, a escala de atuação, justificativa, as principais linhas de intervenção necessárias para sua consecução e os efeitos esperados na realidade municipal. Esses elementos servirão como base para a formulação da legislação e do Plano de Ação, a serem elaborados nas próximas etapas.

Vale lembrar que essas propostas têm caráter preliminar, configurando-se como ponto de partida para as discussões a serem realizadas com a equipe técnica municipal e com a comunidade de Telêmaco Borba, em especial na segunda Audiência Pública a ser realizada no início do mês de junho.



## 1. EIXOS ESTRATÉGICOS

### Estratégia 1: Fortalecimento da centralidade de Telêmaco Borba

<b>Escala</b>	Regional
<b>Objetivo</b>	Articular as políticas de desenvolvimento locais com as políticas e investimentos regionais, aproveitando as vantagens competitivas e locais de Telêmaco Borba.
<b>Justificativa</b>	<p>Telêmaco Borba possui vantagem locacional por meio das malhas rodoviária e ferroviária, além da presença do aeródromo, que possibilitam ligações com centralidades regionais importantes, como Ponta Grossa, Apucarana, Londrina, Maringá e Curitiba.</p> <p>Conforma uma região comum de deslocamentos cotidianos para o fornecimento e busca de bens e serviços urbanos com os municípios de Imbaú e Ortigueira, por meio da rodovia PR-160. A maior parte dos projetos de influência regional estão previstos na região fronteira com esses municípios. O PD de Imbaú prevê a construção de um distrito industrial na PR-160 e o prolongamento de eixos perimetrais no sentido de Telêmaco Borba, o que ampliaria as opções de deslocamento entre os municípios. O município possui população crescente e vem ofertando espaços de moradia próximos a Telêmaco Borba. Foi identificada uma periferização prematura, que é indesejada, pois poderá sobrecarregar a demanda por atendimento de serviços públicos em Telêmaco Borba.</p> <p>Os planos diretores dos municípios vizinhos preveem a instituição de consórcios regionais, o que pode ser um recurso para o desenvolvimento regional, em que o Município assume o papel de polo. Atualmente, está em negociação um aterro sanitário que atenda a região.</p> <p>A aglomeração de atividades que demandam o uso intensivo das rodovias pode gerar conflitos entre os deslocamentos de cargas e de pessoas na PR-160. Por isso, é importante que sejam implantados os projetos de melhoria viária previstos, como a construção da terceira faixa de tráfego na rodovia até Imbaú. Também é importante que o CELOG seja implantado, para que o trânsito de cargas não adentre a porção do aglomerado urbano, entrando em conflito com os outros modais.</p> <p>Em relação aos demais projetos, do ponto de vista da malha ferroviária, o Município conta com a presença de vias férreas que integram a malha sul da ALL e as unidades de produção da Klabin ao Porto de Paranaguá. Existe a possibilidade de conexão da plataforma ferroviária da Planta PUMA com o Distrito Industrial de Telêmaco Borba, para atender à necessidade de escoamento da produção madeireira da região.</p> <p>O Município possui um aeródromo com boas condições para atender a região, mas carece de um Plano Básico de Zona de Proteção.</p> <p>Acredita-se que os projetos previstos poderão contribuir para induzir a atração de pessoas e investimentos de outras regiões desta forma contribuindo para o fortalecimento da centralidade do Município na região.</p> <p>Também está prevista a construção de uma nova usina hidrelétrica, sobre o qual haverá cobrança de royalties por parte do Município.</p> <p>Em relação ao potencial de atração de pessoas para a geração de emprego e renda, Telêmaco Borba possui índices crescentes de IDHM, comparáveis a Ponta Grossa (capital regional). Além disso, possui grau de urbanização muito superior aos municípios vizinhos, alta representatividade no</p>

	<p>fornecimento de mão de obra para a microrregião e atrativos de comércio, serviços, em especial de saúde e educação.</p> <p>Mesmo assim, tem observado uma “fuga” de empregos, massa salarial, estabelecimentos e PIB para Ortigueira, devido à Planta PUMA da Klabin. São poucas as indústrias em operação que agregam valor aos produtos produzidos no Município. Por isso, é importante que o município invista na atração de atividades que diversifiquem a produção industrial e/ou agreguem valor a ela.</p>
<b>Principais intervenções</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Articular o Plano de Desenvolvimento Econômico municipal a medidas de desenvolvimento regional;</li> <li>▪ Promover a eficiência na operação da plataforma logística e a proteção dos modais existentes, que dão acesso a cargas e pessoas ao território;</li> <li>▪ Promover a consolidação do polo comercial e serviços de educação e saúde;</li> <li>▪ Organizar com os municípios integrantes de Consórcios Intermunicipais o atendimento das populações rurais.</li> </ul>
<b>Efeito esperado no desenvolvimento territorial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Facilitação do acesso da população de outros municípios para o centro de Telêmaco Borba;</li> <li>▪ Fortalecimento e melhoria das condições de deslocamento de pessoas e cargas à rodovia BR-376, por meio da PR-160;</li> <li>▪ Afirmação de Telêmaco Borba na região como polo de comércio e serviços.</li> </ul>



Estratégia 2: Conservação do Patrimônio Ambiental	
<b>Escala</b>	Municipal/Urbana
<b>Objetivo</b>	Garantir a permanência do patrimônio natural e cultural e o desenvolvimento sustentável, capaz de incorporar as condições ecológicas através de diretrizes e princípios para conscientização da sociedade e das instituições a respeito da importância da conservação do patrimônio ambiental e cultural e com isso agir em defesa dele.
<b>Justificativa</b>	<p>O município apresenta áreas de risco associadas ao relevo ondulado e a ocupações irregulares nos locais propícios a escorregamentos e movimentos de massa. Esse problema foi detectado através do mapeamento de risco elaborado a partir de metodologia específica e utilizando a base cartográfica e de dados municipais existentes ao qual identificou locais sujeitos a risco geológicos-geotécnicos muito alto e alto em alguns setores da área urbana e possível área de expansão.</p> <p>Problema interligado ao primeiro são as ocupações irregulares em fundos de vale, áreas definidas por lei para preservação permanente, em geral esse problema está concentrado em poucos cursos d'água na área urbana sendo os principais no Arroio Limeira (ocupação consolidada), Rio do Ouro e o Rio Tibagi que se apresentam com mais irregularidades. Em alguns pontos verifica-se a degradação da mata ciliar dos corpos hídricos na área urbana, o que pode contribuir para a piora da qualidade da água e problemas de drenagem.</p> <p>Observou-se também áreas que sofrem com alagamentos em eventos de precipitação intensa. Esse problema está intrinsecamente ligado a questões de drenagem urbana decorrentes, ao menos em parte, dos primeiros problemas indicados, pois em relevos ondulados os pontos mais baixos próximos a fundos de vale são receptores do fluxo hídrico gerado a montante e somados a impermeabilização do solo e moradias irregulares em fundo de vale geram revés à população.</p> <p>Pouca atuação do poder público em desenvolver e aplicar um sistema de gerenciamento ambiental eficaz, é insuficiente, isso fica evidente pela dificuldade de implantar as ações de cunho ambiental decorrentes do PDDU, como a implementação do Plano de Arborização elaborado em 2009.</p> <p>Pressão de empreendimentos e da urbanização do município frente à conservação das bacias hidrográficas do alto e médio Tibagi ao qual foram diagnosticados, no Plano de Recursos Hídricos da Bacia do Tibagi - PBH-Tibagi, níveis altos de efluentes lançados no rio e que sofre também de maior demanda de captação de água para abastecimento humano e para indústria.</p> <p>Problema de estrutura dos serviços e servidores ambientais pela falta de fiscalização em alguns setores com a exploração irregular de areia no leito do Rio Tibagi, esse fator se deve também pela pouca autonomia do município em licenciar e fiscalizar no que se remete às questões ambientais.</p>
<b>Principais intervenções</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Estruturação da Divisão Municipal de Meio Ambiente</li><li>▪ Criação de uma Base de Dados Geoambiental</li><li>▪ Delimitação das Áreas de Preservação Permanente de precisão, diagnosticando os pontos de nascentes e cursos d'água perenes.</li><li>▪ Ativar e Incorporar o COMDEC - Conselho Municipal de Defesa Civil ao Conselho de Urbanismo e Meio Ambiente.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elaboração de Plano Municipal de Redução de Risco a enchentes, alagamentos solapamentos de margens de rios, escorregamentos e movimentos de massa.</li> <li>▪ Criação dos Corredores Verdes Urbanos ligando os resquícios de vegetação nativa das Áreas de Preservação Permanente dos cursos d'água urbano.</li> </ul>
<b>Efeito esperado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumento da vegetação nas áreas de preservação permanente.</li> <li>▪ Aumento das áreas verdes urbana.</li> <li>▪ Regularização de passivos ambientais</li> <li>▪ Diminuição do tempo de resposta dos pedidos de licenciamento</li> <li>▪ Eliminação dos riscos a escorregamentos e movimentos de massa por ação antrópica,</li> <li>▪ Incremento na participação da população nas ações de educação ambiental e defesa civil.</li> <li>▪ Melhora na tomada de decisão a partir de dados confiáveis.</li> <li>▪ Melhoria na qualidade do ar.</li> <li>▪ Melhoria da qualidade da água nos cursos d'água urbana.</li> <li>▪ Redução das ocupações em área de risco e de preservação permanente;</li> <li>▪ Equipes 100% preparadas para atendimento de emergências em caso de desastres ligados a riscos de escorregamentos, enchentes e alagamentos.</li> <li>▪ Diminuição dos pontos de alagamento temporário;</li> <li>▪ Incremento das superfícies permeáveis;</li> <li>▪ Redução do efeito de ilha de calor</li> </ul>





### Estratégia 3: Expansão urbana sustentável

<b>Escala</b>	Territorial
<b>Objetivo</b>	Estruturar as áreas de expansão urbana por meio de planos com objetivos, metas e cronograma de ações claros que aproveitem os potenciais da expansão urbana em favor da coletividade, para que o Município se desenvolva de modo sustentável.
<b>Justificativa</b>	<p>A área urbana de Telêmaco Borba está se espalhando para uma região a norte que não possui infraestrutura adequada. As altas declividades, a presença do aeroporto nessa região e o espalhamento urbano em seu entorno condiciona a ocupação a ser executada com restrições à mobilidade e dificulta a implantação de infraestruturas e equipamentos. Na área urbana consolidada, é provável que os altos preços dos imóveis se atribua em parte à baixa oferta de lotes para comercialização. A baixa oferta de imóveis na cidade eleva o preço de compra e de aluguel de moradias. Também, faltam áreas para equipamentos públicos. É necessária a expansão e/ou adensamento da malha urbana. Em relação à possibilidade de adensamento, apesar da cidade possuir poucos indícios de verticalização, se observou o aumento do número de prédios desde o último período censitário (2000-2010). O PDDU prevê duas possíveis áreas para a expansão da cidade, a noroeste e a sudeste do perímetro urbano. A área a noroeste, para onde a cidade vem se expandindo, é menos indicada devido aos obstáculos ao crescimento da malha urbana. A área a sudeste é mais propícia e possui um estudo de Expansão Urbana em 2013.</p> <p>Foi identificada também a necessidade de estruturação das atividades logísticas para impulsionar o desenvolvimento econômico do Município. A PMTB prevê uma área para a instalação do CELOG na margem direita da rodovia PR-160, próxima ao distrito industrial sul. Sua instalação tem como objetivo fortalecer as atividades de prestação de serviços voltados à logística do transporte rodoviário e do transporte e armazenamento de cargas, para somar ao caráter competitivo do Município na região. Terá área para estacionamento de caminhões de grande porte e para a instalação de atividades ligadas ao setor de logística.</p> <p>Sua área de implantação possui vantagem por estar próxima ao distrito industrial e ao sistema de rodovias e ferrovias regionais, que favorecem o acesso aos municípios e áreas de produção logística vizinhos, principalmente Ortigueira, e Ponta Grossa, RMC e porto de Paranaguá. É favorável sua integração ao ramal ferroviário de Ortigueira, que possui uma plataforma ferroviária na Planta PUMA que pode ser utilizada por terceiros. O ramal ferroviário foi implantado no Município também com função logística, para o escoamento da produção do Projeto PUMA ao Porto de Paranaguá, passando por Ponta Grossa e pela RMC.</p>
<b>Principais intervenções</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Estruturar e planejar o desenvolvimento da área urbana atual, para ampliar o acesso à terra e diminuir o valor dos imóveis;</li><li>▪ Desenvolver e implementar o plano de expansão urbana de forma a contribuir para o aumento da oferta de terra e diminuir o valor dos imóveis, considerando a viabilidade de expansão de infraestrutura e serviços públicos;</li><li>▪ Elaborar um plano de logística articulado ao sistema viário industrial, integrando o CELOG ao terminal ferroviário de Ortigueira.</li></ul>
<b>Efeito esperado</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ampliação do acesso a imóveis em áreas infraestruturadas;</li></ul>

- 
- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Estruturação de um Plano de Expansão Urbana que leve em conta a visão de longo prazo da estruturação da cidade, favorecendo os interesses públicos;</li><li>▪ Desenvolvimento das atividades industrial e logística, a partir da estruturação de ações impulsionadas pela instalação do CELOG e regularização dos distritos industriais.</li></ul> |
|--|--|



Eixo Estratégico 4: Qualificação do espaço urbano	
<b>Escala</b>	Urbana
<b>Objetivo</b>	Promover a melhoria do espaço urbano por meio da qualificação da paisagem, compatibilização entre a ocupação antrópica e as estruturas ambientais e adequação do uso do solo aos condicionantes socioambientais de forma a melhorar a qualidade de fruição do espaço público.
<b>Justificativa</b>	<p>A área urbana central, objeto do plano original da cidade, possui uma estrutura urbana em boas condições com traçado viário adequado à topografia, preparado para o tráfego de veículos e pedestres e boa qualidade de paisagem urbana. Entretanto, algumas áreas do entorno, ocupadas posteriormente, não apresentam as mesmas condições. Dentre elas, destaca-se a região da margem esquerda do rio Tibagi, onde há conflitos legais e fisicoterritoriais de ocupação antrópica em relação à fragilidade ambiental que caracteriza as margens do rio, tais como a ocupação de APPs, ocupações irregulares em encostas, falta de rede de esgotamento sanitário. Além disso, a estrutura urbana implantada, especialmente a rua dos Guararapes, não condiz e não aproveita a beleza proporcionada pelo rio.</p> <p>Outra área que merece tratamento especial é o conjunto formado pela rodovia do papel e Arroio Limeira, incluindo o acesso principal da cidade pela Avenida das Nações. Pelo fato da via atravessar a cidade de Telêmaco Borba, há a necessidade de adequar seu entorno ao uso urbano, dotando a área de iluminação, passeios e ciclovias, travessias para pedestres, paisagismo etc. O arroio Limeira, que corre em paralelo à rodovia, é o que apresenta maiores alterações no corpo hídrico e degradação do fundo de vale, e sua recuperação pode ser integrada ao desenho urbano da via.</p> <p>Em relação ao uso e ocupação do solo, verifica-se que o planejamento da ocupação da região noroeste da cidade foi falho, sem a previsão de um sistema viário estrutural, com vias estreitas e sem continuidade. Esse fato acarreta na necessidade de adequação das normas de uso e ocupação do solo, prevendo-se a definição de um centro de bairro que possa atender as necessidades dos moradores desse compartimento da cidade, diminuindo o fluxo de travessia da rodovia. A qualificação dessa região e de outras partes da cidade pode ser potencializada por meio de instrumentos de desenvolvimento urbano, que devem ser ajustados para sua melhor utilização.</p> <p>A construção da UHE Mauá acarretou na elaboração de um Plano Ambiental de Conservação e Uso do Entorno do Reservatório Artificial – PACUERA, que deve ser incorporado no macrozoneamento.</p>
<b>Principais intervenções</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Elaborar plano de ocupação da margem esquerda do rio Tibagi no perímetro urbano, compatibilizando a importância das estruturas ambientais com a ocupação antrópica;</li><li>▪ Elaborar projeto de qualificação urbanística para PR 160 e entorno;</li><li>▪ Elaborar e implantar projeto de centro de bairro na região da Av. das Flores;</li><li>▪ Revisar a legislação de uso do solo considerando as características físico-territoriais e de infraestrutura dos bairros e a necessidade de</li></ul>

	<p>simplificação dos parâmetros urbanísticos, de forma a possibilitar o adensamento em áreas com boa capacidade de suporte;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Revisar os instrumentos de OODC e TDC de forma a considerar as diferenças territoriais e incentivar a verticalização nas áreas com boa capacidade de suporte;</li> <li>▪ Delimitar áreas para uso do Direito de Preempção, especialmente para implantação de novos equipamentos e a implantação do sistema viário estrutural;</li> <li>▪ Compatibilizar o macrozoneamento municipal com o Pacuera.</li> </ul>
<b>Efeito esperado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Melhoria da qualidade da paisagem e das áreas verdes no entorno do rio Tibagi.</li> <li>▪ Integração da rodovia PR 160 com a área urbana.</li> <li>▪ Diminuição dos deslocamentos da área noroeste para o centro da cidade.</li> <li>▪ Aumento da capacidade de investimento nas ações de qualificação urbana por meio da recuperação da mais valia urbana.</li> </ul>



### Estratégia 5: Melhoria das condições de moradia

<b>Escala</b>	Territorial
<b>Objetivo</b>	Melhorar as condições de moradia revisando as políticas habitacionais e articular as políticas públicas municipais que influenciam as condições de moradia de forma a atender as necessidades habitacionais.
<b>Justificativa</b>	<p>O déficit habitacional em Telêmaco Borba representa 10% do total de domicílios; a grande maioria (80%) se encontra na faixa de rendimento mensal de até 6 SM (valores de 2010). Trata-se de uma parcela significativa da população que está em situação de pobreza urbana e não tem acesso à terra, moradia e saneamento básico.</p> <p>O PMHIS vigente não realizou o levantamento oficial do Município em relação ao déficit habitacional em 2012. Dos programas previstos, poucos foram implantados. Também não foi realizado um Plano de Ação, apontando as etapas, recursos empregados e responsáveis pela execução da política habitacional no Município. O CMHIS, promulgado pelo PDDU, não é atuante e os instrumentos de regularização jurídica e fundiária carecem de regulamentação em Lei.</p> <p>A demora para implantação de projetos habitacionais e de ações de regularização fundiária, devido sobretudo a problemas relacionados a procedimentos jurídicos, contribuiu para agravar a situação de irregularidade no Município, levantada pelo PDDU há 11 anos.</p> <p>O PLHIS apontou em 2012 aumentos tanto no número de localidades ocupadas quanto no número de famílias em ocupações irregulares. Devido à dificuldade de implementar ações de regularização fundiária, estima-se que a situação tenha novamente se agravado. Foi identificado em oficinas comunitárias o aumento do número de ocupações irregulares nos bairros e a ausência de fiscalização por parte da Prefeitura.</p> <p>Foi identificado em Telêmaco Borba que o alto custo do imóvel urbano dificulta o acesso à moradia no mercado tradicional. Em áreas de ocupação informal, se observa a coabitação familiar em metade dos domicílios (mais de uma família morando no mesmo domicílio, compartilhando cômodos e infraestrutura mínima), a utilização de materiais de menor custo muitas vezes inadequados para a moradia, a insalubridade e a existência de espaços internos insatisfatórios. Em termos proporcionais, chamam atenção casos de adensamento excessivo de domicílios alugados - o que caracteriza situação dos cortiços, com índices superiores à região e à Ponta Grossa.</p> <p>O perfil da irregularidade traçado apontou que muitos imóveis ocupados são recuperáveis e regularizáveis. Outra parcela possui moradias precárias e situação de habitação em área de risco. Para atender essas demandas, é necessária a produção ou locação de moradia.</p> <p>A necessidade de regularização jurídica de ocupações irregulares, com finalidade arrecadatória; a integração de projetos de recuperação ambiental, de habitação social e de melhoria de qualidade urbanística; a regularização de áreas de propriedade pública; e a implementação dos instrumentos do Estatuto da Cidade foram identificados pela administração municipal entre os desafios para a revisão do PDDU.</p> <p>Há necessidade de maior controle sobre o preço dos imóveis urbanos pela Prefeitura Municipal e, ao mesmo tempo, de desenvolvimento de programas que prevejam a estruturação de espaços adequados para moradia e confirmem segurança de posse para famílias que habitam ocupações irregulares.</p>

<b>Principais intervenções</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Revisar Plano Municipal de Habitação de Interesse Social - PMHIS, adequando aos instrumentos urbanísticos e diretrizes do PDM;</li> <li>▪ Implementar o PMHIS, instrumentalizando e associando ao plano orçamentário da PMTB, com ênfase à implantação do programa de regularização fundiária;</li> <li>▪ Revisar a localização das ZEIS;</li> <li>▪ Implementar programa de produção de moradia de interesse social;</li> <li>▪ Revisar códigos de obras e posturas de forma a simplificar processos de aprovação e fiscalização;</li> </ul>
<b>Efeito esperado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Construção de um programa de produção de moradia que contemple as demandas do Município;</li> <li>▪ Construção de uma base de dados atualizada para auxiliar o planejamento e o monitoramento da política habitacional;</li> <li>▪ Promover a regularização fundiária plena nas ZEIS-RF;</li> <li>▪ Estimular a produção de HIS para atender ao déficit habitacional qualitativo;</li> <li>▪ Construir um estoque de terras destinadas a moradia.</li> </ul>



Estratégia 6: Qualificação da mobilidade	
<b>Escala</b>	Territorial
<b>Objetivo</b>	Proporcionar condições adequadas ao exercício da mobilidade urbana da população, por meio da promoção da caminhabilidade, adequação do sistema viário as suas várias funções, promoção da acessibilidade, da democratização da gestão da mobilidade de modo a universalizar o acesso à cidade.
<b>Justificativa</b>	<p>A configuração da mobilidade em Telêmaco Borba, sob a ótica de uma visão geral, apresenta-se adequada à dimensão da cidade, exceto por alguns aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Na estrutura do sistema viário uma vez que a configuração estabelecida nem sempre corresponde às características da via.</li><li>• No transporte não motorizado, com relação aos pedestres as calçadas são estreitas, sem continuidade, com “degraus” e rampas acentuadas, com a calçada da Avenida Horácio Klabin não atrativa, com passarelas sobre a PR-160 não utilizadas, inexistência de ciclovias ou ciclo-rotas; acessibilidade prejudicada pela largura, tipologia do revestimento e descontinuidade das calçadas.</li><li>• No transporte motorizado as questões pertinentes ao transporte coletivo apresentam linhas de ônibus com itinerários diferenciados segundo determinados horários, com existência de linhas não codificadas, diversidade dos pontos de parada, nem sempre com calçada, com controle do transporte coletivo urbano inadequado por falta de qualificação dos agentes públicos, com o “bondinho” da Klabin pouco utilizado, com poucos horários no transporte coletivo rural, com o transporte coletivo “metropolitano” irregular; com o serviço de táxi não regulamentado; com o transporte escolar adequado à demanda e com ações de planejamento orientadas para o transporte individual.</li><li>• O transporte de bens, mercadorias e serviços apresenta como característica na área urbana a dispersão do trânsito de veículos de carga na área urbana, estacionamento de veículos de carga em vias urbanas e uso do espaço público para atividades carga; conflito entre o transporte urbano e rodoviário, especialmente no trecho urbano da Rodovia PR-160, criando problemas de circulação concentrados no acesso à cidade, no Distrito Industrial e no Distrito Triângulo; a carga rodoviária com dificuldade ultrapassagem de veículos de carga devido à configuração da via e a falta de um centro de logística de cargas; e com o transporte aeroportuário e ferroviário com gestão pela Klabin.</li></ul> <p>Na infraestrutura as considerações básicas referem-se à inadequação de vias quanto à classificação e hierarquia viária; com apenas quatro transposições à PR-160 para a ligação entre a região sudeste e noroeste da cidade; com poucas vias sem pavimentação; estacionamento tarifado em poucos locais; com mobiliário urbano defasado; com a sinalização viária em bom estado, mas com parte da sinalização horizontal desgastada, parte da sinalização vertical indicativa fora do padrão e sinalização semaforica não padronizada e tempos de ciclo em desacordo com os volumes de aproximação; sem equipamentos de controle de velocidade; equipamentos de transporte coletivo como abrigos de ônibus que não atende à demanda e sem padronização; com falta de análise das causas de acidentes para a implantação de medidas corretivas; com falta legislação complementar para os polos geradores de tráfego.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na gestão da mobilidade as ações de planejamento são orientadas para o transporte individual; faltam decretos e portarias normatizadores da circulação viária; pulverização do planejamento, operação e fiscalização da mobilidade em divisões da estrutura administrativa municipal, com pouca qualificação técnica; com o sistema de comunicação, interna entre as secretarias; e externa, com a sociedade, em estágio inicial; não apresentando monitoramento e avaliação de projetos e intervenções; com poucos instrumentos institucionais.</li> <li>• A participação da sociedade em estruturação, com poucos canais de participação por parte do poder público.</li> </ul>
<p><b>Principais intervenções</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Para a estruturação e hierarquização do sistema viário: definição de uma nova composição do sistema viário.</li> <li>• Para o transporte não motorizado: para os pedestres – padronização das calçadas para promover a acessibilidade/caminhabilidade; com relação aos ciclistas – implantação de ciclovias e ciclofaixas; para os veículos de propulsão humana – ações e medidas de conscientização; para a acessibilidade – ações para a melhoria da acessibilidade e implantação da Rota Prioritária para a Circulação de Cadeirantes; aumento da segurança viária para a circulação de pedestres</li> <li>• No transporte motorizado: para o transporte público coletivo – adequação do transporte público coletivo, estudo de pontos de ônibus especiais, definição de um novo padrão de pontos de ônibus, revisão do Regulamento dos Serviços do Transporte Público de Passageiros e adequação do Terminal Rodoviário; para o transporte público por táxi – licitação dos serviços; para o transporte público escolar – revisão da regulamentação; para o transporte público por fretamento - promoção da cooperação entre os entes federativos; para o transporte individual – reestruturação do sistema de circulação viária, com adequação da infraestrutura viária.</li> <li>• Para o transporte de bens, mercadorias e serviços: implantação de Área Central de Tráfego; regulamentação do estacionamento de carga e descarga; implantação do CELOG.</li> <li>• Na infraestrutura: implantação de pavimentação urbana; requalificação da Avenida Horácio Klabin e Rua Jasmim como vias Locais Especiais de Comércio; promoção de ligações viárias; revitalização de vias, como a Rua Max Stadaucher e Avenida Nações Unidas; ampliação de vias de sentidos únicos; para o estacionamento – revisão do estacionamento regulamentado e eliminação de estacionamento em diagonal (a 45°); para os equipamentos – melhoria da sinalização horizontal, vertical (incluindo a indicativa) e semafórica, com adequação dos tempos de ciclos; para os equipamentos de transporte coletivo – implantação de pontos de ônibus especiais e de novos pontos de ônibus; implantação de mobiliário urbano; implantação de medidas corretivas em locais com muitos acidentes de trânsito; e para os polos geradores de tráfego a regulamentação dos polo gerador de tráfego e dos procedimentos para os estudos de impacto ambiental e para as medidas mitigadoras e/ou compensatórias.</li> <li>• Na gestão: para o planejamento - promoção de ações de planejamento orientadas para o transporte não motorizado e o transporte público coletivo, instituição de decretos e portarias normatizadores da circulação viária; para a estrutura - caracterização das funções pertinentes a cada um dos órgãos da administração municipal, com a estruturação e qualificação da gestão da mobilidade; para o sistema de comunicação – estruturação da comunicação entre</li> </ul>





	<p>os órgãos da estrutura da administração municipal e criação de canais de comunicação com a sociedade; para o mecanismo de monitoramento e avaliação – estruturação para os indicadores de monitoramento e avaliação e criação de um banco de dados; para os instrumentos institucionais - a instituição do Conselho da Mobilidade, com a união dos Conselhos de Trânsito e de Transporte.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Na participação da sociedade: para a participação social – estabelecimento do processo de participação da sociedade e formalização do Conselho de Mobilidade; para a participação da gestão da mobilidade – identificação dos atores participantes e efetivação dos modos de participação da sociedade.</li></ul>
<p><b>Efeito esperado no desenvolvimento territorial</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Estruturação e hierarquização do sistema viário: melhor configuração para os deslocamentos.</li><li>• Transporte não motorizado: melhoria da caminhabilidade e aumento da segurança viária para a circulação de pedestres; aumento da rede cicloviária; melhoria da circulação de veículos de propulsão humana; melhoria da acessibilidade, especialmente com a implantação de Rotas Prioritária para a Circulação de Cadeirantes.</li><li>• Transporte motorizado: melhoria do transporte público coletivo, em especial dos pontos de ônibus; aumento do controle dos Serviços de Transporte Público Coletivo.</li><li>• Transporte de bens, mercadorias e serviços: melhoria da circulação de veículos de carga e descarga; facilitação da entrada de insumos e o escoamento da produção, evitando conflitos entre tráfego de cargas e tráfego urbano.</li><li>• Infraestrutura: melhoria da circulação de pedestres e veículos; melhoria do acesso e fluxo nas áreas comercial; melhoria da trafegabilidade, em especial entre as áreas norte e sul, bem como da área central; melhoria dos fluxos nos cruzamentos semaforizados; redução de acidentes de trânsito; aperfeiçoamento dos processos para a implantação de polo gerador de tráfego.<ul style="list-style-type: none"><li>• Gestão: incremento de ações voltadas para o transporte não motorizado e para o transporte coletivo; melhoria da fiscalização da mobilidade; aumento da comunicação entre órgãos e sociedade; instituição do Conselho de Mobilidade.</li></ul></li><li>• Participação da sociedade: maior interação entre o poder público e a sociedade, especialmente pela atuação do Conselho da Mobilidade e dos canais de comunicação.</li></ul>

## Estratégia 7: Qualificação da infraestrutura de saneamento básico

<b>Escala</b>	Territorial
<b>Objetivo</b>	Melhorar a qualidade da infraestrutura de saneamento básico por meio da implementação do Plano Municipal de Saneamento Básico, que visa a oferta e incremento dos serviços públicos e suas instalações operacionais, priorizando os investimentos em áreas que não possuem esgotamento sanitário, drenagem pluvial e manejo de resíduos sólidos, de modo a garantir o acesso de toda a população aos serviços básicos e evitar danos ao cidadão e ao meio ambiente.
<b>Justificativa</b>	<p>O sistema de saneamento básico do Município está sob concessão da Sanepar, sendo a empresa a responsável pelo planejamento dos investimentos no setor.</p> <p>A rede de esgotamento sanitário atende 76% da população, a parcela da população desprovida desse serviço geralmente lança seus efluentes na rede de drenagem pluvial e nos corpos hídricos. A maior concentração de áreas não atendidas está nas margens do rio Tibagi, representando um risco a qualidade da água. Nessa localidade, existe a ETE Marinha, cuja ampliação está prevista apenas para 2023.</p> <p>Em relação ao sistema de drenagem pluvial, nem toda a malha urbana é atendida. Destaca-se o não atendimento de áreas de ocupação recente, a oeste, e de áreas à margem do Rio Tibagi. Além disso, existem pontos de enchentes ou alagamento nas áreas mais baixas do Município e em algumas regiões centrais.</p> <p>O sistema de microdrenagem na área urbana, responsável pela captação da água pluvial e sua condução até o sistema de (macro) drenagem, é composto por pavimentação, meios-fios, sarjetas, bocas de lobo e galerias. Quase a totalidade das bocas de lobo foi construída sem caixa de limpeza e inspeção. Além disso, muitas estão danificadas devido à falta de manutenção ou à instalação inadequada, o que contribui para a obstrução da rede.</p> <p>A coleta de resíduos sólidos é realizada em todo o perímetro urbano do município. A coleta de recicláveis é realizada por meio de uma parceria informal, não registrada em contrato de prestação de serviços, entre a Prefeitura Municipal e a Cooperativa Ambiental de Telêmaco Borba-COOPTAB. Em relação à coleta de resíduos industriais, não existem dados históricos da geração dos resíduos ou cadastro dos volumes gerados. Por sua vez, o depósito de resíduos da construção civil é realizado de maneira inadequada e foi identificado como um dos principais problemas ambientais do Município.</p>
<b>Principais intervenções</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Implementação do Plano de Saneamento Básico, coordenado pela PMTB e elaborado pela empresa Envex, ressaltando-se como prioritárias as seguintes ações:<ul style="list-style-type: none"><li>• Ampliar a rede de esgotamento sanitário, com prioridade para as ocupações da margem do rio Tibagi;</li><li>• Elaborar plano de drenagem, contemplando ações de prevenção contra alagamentos;</li><li>• Instituir programa de manutenção preventiva do sistema de macro e microdrenagem;</li><li>• Melhorar a infraestrutura de microdrenagem, de forma a evitar obstrução das galerias e a contaminação da drenagem pluvial;</li></ul></li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Implantar programa de fortalecimento da COOPTAB, assessorando a gestão e formalizando parceria com a Prefeitura Municipal;</li><li>• Prever área para depósito de resíduos de construção civil e elaboração campanhas informativas de como proceder em relação a esse tipo de resíduo;<ul style="list-style-type: none"><li>○ Ampliação do serviço de coleta de resíduos sólidos convencionais;</li></ul></li></ul>
<b>Efeito esperado</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Atendimento por rede de esgoto e de drenagem das áreas na margem do Rio Tibagi, que lançam seus efluentes no rio e estão sujeitas a risco ambiental;</li><li>▪ Impedimento da exposição da população a riscos sanitários e redução da contaminação dos recursos hídricos;</li><li>▪ Aumento da eficiência do sistema de drenagem e redução da obstrução da rede;</li><li>▪ Regularização dos contratos de prestação de serviço de coleta e tratamento de resíduos sólidos;</li><li>▪ Redução do número de depósitos inadequados de resíduos sólidos, sobretudo provenientes de atividades ligadas à construção civil.</li></ul>

**Estratégia 8: Qualificação dos serviços sociais**

<b>Escala</b>	Urbano
<b>Objetivo</b>	Promover a melhoria da qualidade dos serviços sociais, por meio do incremento e qualificação de equipamentos de educação, saúde, assistência social, cultura, esporte e lazer, do reordenamento de estruturas e atividades, e da sistematização de ações de segurança pública, priorizando investimentos nas regiões periféricas, de modo a ampliar a cobertura de atendimento, aprimorar e descentralizar os serviços.
<b>Justificativa</b>	Telêmaco Borba registrou evolução muito positiva do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) nas últimas décadas, que resultou no índice de alto desenvolvimento humano, apontando melhorias nas condições de vida da população e conferindo destaque ao município na sua rede imediata de articulação. Não obstante, verifica-se que Telêmaco Borba ainda apresenta deficiências de cobertura e acesso aos serviços sociais, especialmente nas regiões periféricas do território urbano. Somam-se a este cenário significativo parcela da população em situação de vulnerabilidade social, ocupações irregulares, elevados índices de violência e criminalidade, aumento do desemprego e do consumo e tráfico de drogas.
<b>Principais intervenções</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ampliação de equipamentos e serviços de educação.</li><li>▪ Reordenamento e implantação de equipamentos e serviços de assistência social e de saúde.</li><li>▪ Implantação de equipamentos e descentralização dos serviços de cultura, esporte e lazer.</li><li>▪ Elaboração e implementação de Plano de Segurança Pública.</li></ul>
<b>Efeito esperado no desenvolvimento territorial</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Melhoria da qualidade e incremento da cobertura dos serviços de educação, saúde e assistência social.</li><li>▪ Descentralização das atividades culturais, esportivas e de lazer, correspondendo às demandas das regiões periféricas.</li><li>▪ Maior inclusão social e redução dos fenômenos de violência e criminalidade.</li></ul>



<b>Estratégia 9: Promoção do desenvolvimento econômico</b>	
<b>Escala</b>	Municipal
<b>Objetivo</b>	Promover desenvolvimento econômico por meio da diversificação das atividades produtivas objetivando a criação de emprego e renda.
<b>Justificativa</b>	Apesar de Telêmaco Borba se evidenciar no cenário estadual e regional em função da Fabricação de Papel & Celulose e da Montagem de Instalações e Estruturas Metálicas, a concentração produtiva em basicamente duas atividades tem afetado o desenvolvimento econômico municipal. Devido a investimentos da Fabricação de Papel & Celulose em município vizinho, recentemente verificou-se grande “fuga” de empregos, massa salarial e estabelecimentos e baixo crescimento do PIB municipal quando comparado a média microrregional e paranaense. Esse cenário foi ainda agravado pela conjuntura econômica nacional e internacional que desfavoreceram as exportações municipais nos últimos anos.
<b>Principais intervenções</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Elaborar plano de desenvolvimento econômico local</li><li>▪ Desburocratizar processos de licenciamento e funcionamento de negócios e empresas</li><li>▪ Elaborar plano estratégico de desenvolvimento do turismo</li></ul>
<b>Efeito esperado no desenvolvimento territorial</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Diversificação das atividades produtivas;</li><li>▪ Aumento de emprego e renda;</li><li>▪ Crescimento do produto interno bruto.</li></ul>

## Estratégia 10: Fortalecimento da Gestão e Planejamento Territorial

<b>Escala</b>	
<b>Objetivo</b>	Promover a melhoria da gestão administrativa integrada do território otimizando os procedimentos burocráticos e decisórios e qualificando o quadro profissional de forma a incrementar a eficiência e a efetividade dos serviços.
<b>Justificativa</b>	<p>Durante o período de realização do diagnóstico foi constatado que, apesar de formalmente existir uma unidade de planejamento territorial com atribuições bem definidas, na prática as funções delimitadas para a unidade não vem sendo cumpridas em decorrência de ausência de pessoal qualificado para o pleno exercício das atividades, pela informalidade e falta de padrões dos procedimentos administrativos, e ausência de instrumentos que possam apoiar a tomada de decisão, dificultada pela ausência de controle decorrente da falta de um sistema de informações adequado. Cabe lembrar que a revisão do Plano Diretor implica em mudanças: organizacionais, por ser necessária a readequação das atribuições de cada secretaria; revisão dos processos, porque os novos fluxos dos processos têm que ser ajustados à nova realidade; atualização das competências dos servidores, porque enfrentarão novos desafios.</p> <p>Outra questão identificada é a falta de indicadores e de um sistema de monitoramento e avaliação, necessários para se medir os resultados com a implantação dos novos planos e, quando necessário se adequar as ações planejadas.</p> <p>Ainda, caberá aos servidores municipais a visão clara das alterações que foram promovidas buscando atender adequadamente o público externo que vem a procura de serviços da prefeitura, que deve zelar pelo cumprimento dos planos e pela melhoria de qualidade de vida na cidade. Portanto, os servidores precisam estar qualificados para prestar todas as informações e desempenhar suas funções de acordo com a legislação pertinente.</p> <p>Por outro lado, a contínua qualificação do servidor é fundamental para o cumprimento das atribuições que cabe a cada secretaria envolvida no Plano Diretor, de Mobilidade e de Arborização, uma vez que no projeto pretende-se definir claramente o papel de cada unidade organizacional e a forma como serão feitas a gestão e os controles pertinentes.</p>
<b>Principais intervenções</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Readequar a estrutura e atribuições das Secretarias com vistas à implementação do Plano Diretor e aumento da eficiência e eficácia da gestão territorial, abordando a integração organizacional, comunicação;</li><li>▪ Elaborar e implantar o Sistema de Avaliação e Monitoramento da gestão territorial;</li><li>▪ Simplificar os processos de aprovação das solicitações de projetos, alvarás, licenças, alvarás de funcionamento;</li><li>▪ Qualificar os profissionais dos órgãos e secretarias municipais voltadas aos planos Diretor, de Mobilidade e Arborização;</li><li>▪ Implantar programa de Treinamento e Desenvolvimento para gestores municipais contemplando: (i) entraves da cultura organizacional; (ii) qualificação para gestão pública (iii) comunicação interna; (iv) sistema de avaliação de desempenho;</li><li>▪ Associar os planos de ação de cada um dos planos ao planejamento orçamentário municipal.</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Elaborar e implantar Sistema de Avaliação e Monitoramento da gestão territorial, integrante do Plano Diretor;</li><li>▪ Implantar sistema de planejamento territorial, prevendo estrutura, procedimentos e rotinas;</li><li>▪ Implantar Sistema Integrado de Fiscalização Ambiental e Urbanística;</li><li>▪ Elaborar e implantar sistema único de informações contemplando cadastro multifinalitário e sistema de geoprocessamento;</li></ul>
<b>Efeito esperado</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Redução dos tempos de processo de emissão de alvará de construção, de funcionamento, e outras solicitações da comunidade.</li><li>▪ Redução das discrepâncias dos projetos apresentados pelos contribuintes em relação ao plano Diretor, Aumento da aderência entre os custos previstos para realização de obras internas da prefeitura e a previsão orçamentária, indicando as discrepâncias entre o previsto e o realizado.</li><li>▪ Melhoria na integração entre as áreas reduzindo trabalhos desnecessários e em duplicidade com as atribuições bem definidas;</li></ul>

**Estratégia 11: Modernização da administração financeira e orçamentária**

<b>Escala</b>	Municipal
<b>Objetivo</b>	Modernizar a administração financeira e orçamentária por meio do aperfeiçoamento e melhoria de procedimentos e processos com intuito de aumentar a arrecadação tributária e otimizar os gastos públicos.
<b>Justificativa</b>	<p>Apesar do desempenho superavitário da balança orçamentária, Telêmaco Borba teve retração nas receitas de capital e despesas de capital, revelando o caráter “mais operacional” e “pouco investidor” da administração pública municipal. Além disso, grande parte das receitas municipais dizem respeito às transferências correntes, tornando visível a pouca margem de manobra financeira que o município possui em relação as suas receitas próprias.</p> <p>Em relação à arrecadação tributária, também se verifica outros problemas, tais como: (i) inexistência de planta genérica de valores; (ii) desatualização do cadastro imobiliário e (iii) ausência de cobrança de Contribuição de Melhoria.</p>
<b>Principais intervenções</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Articular Plano de Ação do PDM e leis orçamentárias</li><li>▪ Implantar sistema informatizado de administração tributária</li><li>▪ Atualizar cadastro imobiliário municipal</li><li>▪ Implantar de sistema único de informações contemplando cadastro multifinalitário e sistema de geoprocessamento.</li><li>▪ Efetivar a cobrança de Contribuição de Melhoria</li><li>▪ Estabelecer fiscalização e cobrança do Imposto Territorial Rural</li><li>▪ Instituir rotina para revisar benefícios fiscais</li></ul>
<b>Efeito esperado no desenvolvimento territorial</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aumento das receitas e despesas de capital;</li><li>▪ Diminuição das transferências correntes nas receitas municipais;</li><li>▪ Aumento da arrecadação tributária;</li><li>▪ Manutenção de baixo nível de endividamento.</li></ul>





## 2. DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO

### 2.1. EIXO ESTRATÉGICO 1: FORTALECIMENTO DA CENTRALIDADE DE TELÊMACO BORBA

As intervenções propostas para fortalecer a centralidade de Telêmaco Borba têm como objetivo geral articular as políticas de desenvolvimento locais com as oportunidades e investimentos regionais, aproveitando a vantagem locacional e os projetos logísticos, além das vantagens competitivas da indústria, comércio e serviços locais.

Telêmaco Borba possui vantagem locacional por estar inserido em meio a malhas viárias que interligam o Município ao Porto de Paranaguá e às principais centralidades do Estado. Além disso, há oferta de serviços sobretudo comerciais, de saúde e de educação que transcendem os limites da cidade e, em conjunto com a atividade industrial, possuem potencial para firmá-lo como centralidade na sua região.

Nos municípios circunvizinhos, há uma tendência de periferização prematura da ocupação urbana próxima a Telêmaco Borba, mas afastadas das suas próprias sedes. Outros desafios para firmar a centralidade do Município na região são diversificar a produção econômica e solucionar conflitos de tráfego urbano com modos de transporte industriais na malha viária da cidade.

Tendo em vista as questões apontadas, propõe-se as seguintes intervenções para fortalecer e organizar a centralidade de Telêmaco Borba:

#### 2.1.1. Articular o Plano de Desenvolvimento Econômico municipal a medidas de desenvolvimento regional.

É sabido que as cidades competem entre si em redes regionais e globais para se desenvolver. Os investimentos são móveis e exigem pré-condições para sua fixação e crescimento. Esta mobilidade faz com que os ativos corram para os locais que oferecem melhores condições produtivas, dentre outras, para a decisão de localização.

Telêmaco Borba presencia uma “fuga”, ainda que temporária, de empregos, de massa salarial e de estabelecimentos para Ortigueira, em vista do potencial econômico representado pelos investimentos no projeto PUMA. Apresenta baixa diversificação no sistema produtivo e poucas indústrias que agregam valor aos produtos produzidos no Município.

Por outro lado, o Município possui potenciais para se firmar como polo econômico, entre os quais tem-se:

- Inserção meio a malhas rodoviária e ferroviária com alcance regional;
- Presença de aeródromo com boas condições para atender a região;
- Possibilidade de conexão do distrito industrial com a plataforma ferroviária da Planta PUMA;

- 
- Presença de ativos tecnológicos<sup>1</sup> que podem estimular a produção de ciência, tecnologia e inovação (CT&I).

Em vista dos entraves e potencialidades ao desenvolvimento de Telêmaco Borba, é indicada a realização de um Plano de Desenvolvimento Econômico (PDE), proposta detalhada no item 2.9 desse documento. Do ponto de vista regional, recomenda-se que seja definido um conjunto de investimentos, voltados para melhorar a competitividade dos distritos industriais e empresas de Telêmaco Borba em relação a outros municípios. Nesse sentido, é importante que o PDE estabeleça os gargalos econômicos a serem superados e as potencialidades a serem desenvolvidas para fortalecer a articulação regional do Município. Além disso, se recomenda:

- Articulação com o governo Federal para captar recursos para projetos relacionados ao aeródromo<sup>2</sup>;
- Financiamento de eventos/atrações que possam estimular o turismo regional (feiras, exposições, convenções, turismo de negócios).
- Articulação com o Programa Paraná Competitivo da Agência Paraná de Desenvolvimento, Programa de Pequenas e Médias Empresas do SEBRAE;
- Articulação dos distritos industriais à plataforma ferroviária de Ortigueira;
- Consórcios Intermunicipais para atendimento da população rural;
- Desenvolvimento de um Plano de Marketing para divulgar as potencialidades locais.

Sugere-se o aproveitamento da plataforma Telêmaco Borba Digital para comunicação e construção da imagem da cidade (*slogans*, temas, símbolos visuais), bem como, para apoio à inovação e competitividade.

Cabe à PMTB, em conjunto com atores locais, a mediação das estratégias de desenvolvimento econômico com as condições mais gerais de desenvolvimento do Município (Plano Diretor, mobilidade urbana, outros planos setoriais) e a articulação dos interesses locais junto aos municípios vizinhos e Governos Estadual e Federal, visando que tais políticas atendam às necessidades e especificidades de Telêmaco Borba para firmar o Município como centro regional.

### **2.1.2. Promover a eficiência na operação da plataforma logística e a proteção dos modais existentes, que dão acesso a cargas e pessoas ao território municipal.**

A implantação de melhorias na infraestrutura viária regional e de equipamentos de logística e de comunicação deverão contribuir para o reforço à centralidade de Telêmaco Borba.

---

<sup>1</sup> São ativos todos os aparatos que possam ser transformados em geração de valor aos diferentes públicos de interesse do governo municipal, tais como: ativos educacionais/tecnológicos/ativos de turismo/etc.

<sup>2</sup> Esta diretriz está prevista no Plano Diretor vigente das seguintes maneiras: (1) Prever no Zoneamento, Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano normas relativas ao Zoneamento do entorno do Aeroporto Municipal de Monte Alegre; (2) Elaborar o Plano Diretor do Aeroporto Municipal de Monte Alegre.



Neste sentido, é fundamental garantir que os projetos de infraestrutura, logística e estruturação viária sejam executados em benefício do desenvolvimento da região e do Município, de acordo com o Plano Diretor:

- Os projetos previstos para a melhoria da mobilidade na PR-160 sejam implantados, na área urbana de Telêmaco Borba e na sua conexão com o município de Imbaú;
- As atividades que atendem a demandas regionais sejam implantadas com localização adequada em relação a acesso viário e escoamento;
- A região de inserção do aeroporto seja conservada, para que não se criem obstáculos no caso de futura expansão;
- Os distritos industriais sejam estruturados para abrigar atividades predominantemente industriais e serviços de grande porte que necessitem de um grau de especialização em relação aos demais usos urbanos e uma estrutura viária adequada;
- O Centro de Logística e Serviços de Transporte - CELOG seja implantado.

Em relação à plataforma logística (CELOG), é importante que a Prefeitura Municipal garanta a sua implantação para organizar os fluxos e rotas dos diferentes modais que acessam a área urbana, relacionados à atividade logística e aos deslocamentos de pessoas (coletivos e individuais). Sua execução também contribui para reorganizar o fluxo de caminhões, que passarão a não adentrar a cidade, dessa forma contribuindo tanto para a melhoria do bem-estar urbano e a eficiência da atividade industrial/de logística. Nesse sentido, mesmo se a implantação do centro de integração logística se configurar como ação de longo prazo, é recomendável que a Prefeitura Municipal lidere o planejamento das atividades logísticas atuais, indicando os melhores terrenos para cada atividade e captando recursos para instalação da infraestrutura necessária para o centro de integração.

Recomenda-se fortemente a conexão da plataforma logística com a plataforma ferroviária da Planta PUMA em Ortigueira por meio da instalação de um ramal ferroviário, para possibilitar o escoamento da produção de Telêmaco Borba ao Porto de Paranaguá por trem. Essa intervenção tem como objetivos diminuir o tráfego de caminhões nas estradas do Município e que levam a ele; e contribuir para a competitividade da atividade industrial da região.

### **2.1.3. Promover a consolidação do polo comercial e serviços de educação e saúde**

Dentre as ações para articular o PDE com medidas de desenvolvimento regional, destaca-se a necessidade de reforçar a centralidade de Telêmaco Borba em relação a atividades de comércio e serviços.

Isso se deve ao fato de Telêmaco Borba possuir caráter de polo, por atrair deslocamentos dos municípios vizinhos para comércio, serviços e empregos dentro da sua rede imediata de articulação urbana. Há previsão de projetos no âmbito da melhoria do acesso à cidade e aumento da oferta de emprego, que possuem influência regional. Acredita-se que, quando implantados, os projetos previstos poderão contribuir para induzir a atração de pessoas e para fortalecer a centralidade do Município na região.

---

A intervenção proposta é de ampliar os mercados do Município em relação aos municípios circunvizinhos. As ações que envolvem essa estratégia deverão ser consideradas no PDE, que deverá prever:

- Inserção dos atores locais como sujeitos ativos na proposição, acompanhamento, avaliação e marketing das possibilidades e estratégias de desenvolvimento local - mobilização de empresários, produtores, comerciantes, prestadores de serviços, acadêmicos, etc.;
- Identificação e disseminação de potencialidades e vocações econômicas e produtivas, considerando atividades correntes e possibilidades de geração de renda, para possibilitar a diversificação da produção industrial e/ou agreguem valor a ela;
- Proposição de ações, programas ou projetos estruturantes;
- Construção de um Plano de Ação e Estratégias com responsáveis e indicadores de monitoramento e de avaliação.

#### **2.1.4. Organizar com os municípios integrantes de Consórcios Intermunicipais o atendimento das populações rurais.**

É sabido que Telêmaco Borba conforma uma região comum de deslocamentos cotidianos para o fornecimento e busca de bens e serviços urbanos com os municípios de Imbaú e Ortigueira, por meio da PR-160.

Os planos diretores desses municípios preveem a instituição de consórcios intermunicipais com Telêmaco Borba para o atendimento das suas populações rurais.

No diagnóstico da situação regional realizado para a revisão do PDMTB, foi identificada uma tendência de periferização prematura das ocupações rurais, sobretudo de Imbaú, em direção a Telêmaco Borba. Essas populações buscam atendimentos públicos em Telêmaco Borba, o que pode sobrecarregar suas centrais de prestação de serviços.

Nesse sentido, a instituição de Consórcios Intermunicipais pode ser um recurso para não concentrar no Município serviços básicos de atendimento aos cidadãos de outros municípios, sobrecarregando as estruturas municipais. Já se observa uma movimentação favorável à implantação de consórcios, pois, atualmente, está em negociação um aterro sanitário que atenderá a região.



## 2.2. EIXO ESTRATÉGICO 2: CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO AMBIENTAL

O planejamento ambiental exige abordagem interdisciplinar e integrada de conhecimentos técnicos, ambientais (aspectos físico-naturais), sociais, históricos, econômicos e culturais (dinâmicas antrópicas existentes) para o seu desenvolvimento. Ele visa atingir metas e objetivos futuros, tanto em relação à manutenção e preservação dos recursos naturais quanto à sustentabilidade da sociedade através da valoração e conservação do meio ambiente, é um processo contínuo e dinâmico que envolve a coleta, organização e análises sistematizadas das informações, por meio de procedimentos e métodos, para chegar a decisões ou a escolhas acerca das melhores alternativas para o aproveitamento dos recursos disponíveis, (SANTOS, 2004).

Com abordagem contemporânea de sustentabilidade ao qual baseia-se na soma da viabilidade econômica, justiça social e cuidados com o capital natural somadas as estratégias de Planejamento Ambiental, Figura 2, e seguindo o contexto do PDM em que envolve a política pública e estudo do meio físico, biótico e socioeconômico do município, as propostas e plano de ação a seguir foram balizados através das diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente.

Figura 2: Estrutura geral das fases de um planejamento ambiental



Fonte: Adaptado de Santos (2004).

Conforme diagnóstico realizado a posteriori, Telêmaco Borba possui restrições e potencialidades no que se refere à temática ambiental, a partir das

---

quais foram formuladas as ações descritas a seguir, no sentido de se alcançar o cenário desejável para o município.

### 2.2.1. Estruturação Da Divisão Municipal De Meio Ambiente

Muitas vezes, uma política ambiental se baseia na equivocada noção de que pequenos empreendimentos não representam ameaça relevante à biodiversidade, desconsiderando-se totalmente os efeitos acumulativos múltiplos de intervenções individualmente menores. Pequenos empreendimentos são licenciados pelos órgãos ambientais, com a justificativa de que seus impactos não são de grande relevância. No entanto, a ausência de uma análise global dos efeitos do conjunto, dentro de uma política desordenada e desarticulada, pode resultar em prejuízos ainda maiores que os de poucos grandes empreendimentos, onde o controle das medidas para proteção é maior, (TRAJANO, 2010). O controle voltado também aos pequenos empreendimentos, articulado à visão ambiental sistêmica denota a necessidade de um órgão de gestão ambiental estruturado e fortalecido.

Tendo como enfoque a melhoria contínua do órgão ambiental nos seus serviços e pessoas, propõe-se a qualificação da Divisão de Meio Ambiente – DMMA, vinculado a Secretária Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Meio Ambiente, balizado pelo princípio da busca da contemporaneidade com visão de longo prazo das especificidades ambientais com intuito de operacionalizar as políticas ambientais municipais, estaduais e federais com maior autonomia e autoridade e com tendências de melhores práticas de gestão dos órgãos e departamentos públicos, como a diminuição de órgãos nesse setor, buscando:

- Aumentar a eficiência da administração;
- Melhoria da gestão dos recursos públicos;
- Contribuir para elevar a produtividade e a efetividade dos recursos e pessoas empregados;
- Estimular a constante troca de informações relevantes trazendo benefícios para o governo em geral.

A proposta de estrutura organizacional com as atribuições de cada unidade está detalhada no item 2.10 deste documento.

Como uma forma de melhorar a fiscalização ambiental e incrementar as atribuições do departamento, por consequência, a melhoria da qualidade das estruturas ambientais no município, sugere-se que o departamento de Meio ambiente busque junto ao Instituto Ambiental do Paraná – IAP e Conselho Estadual do Meio Ambiente a realização de convênios para a transferência de atribuições de licenciamento e fiscalização para o órgão municipal.

Conforme Resolução CEMA nº 88/2013 ao qual estabelece critérios, procedimentos e tipologia para licenciamento ambiental municipal, para requerer habilitação é necessário que o município cumpra algumas exigências, dentre elas ter servidores municipais capacitados e habilitados para atuar nessas áreas, ter plano diretor definido e aprovado, ter conselho municipal de meio ambiente e fundo municipal de meio ambiente. Apresentando esses requisitos, o município deve solicitar ao Instituto Ambiental do Paraná - IAP através de carta de intenção a descentralização do Licenciamento Ambiental.

Ainda, segundo a resolução, o IAP fornecerá orientação e instrução técnica ao município para ações administrativas em licenciamento,



monitoramento e fiscalização ambiental e, assim, os profissionais da divisão de meio ambiente passarão por um processo de capacitação.

O Estado, além de capacitar os profissionais que atuarão nesta área, também repassará ao município ferramenta de Sistema de Gestão Ambiental (SGA) que dispõe todas as informações sobre licenciamento, os critérios e as leis relacionadas ao assunto, o que facilitará e ajudará a realização dos trabalhos.

Com a descentralização do licenciamento e fiscalização ambiental o município passará a licenciar empreendimentos com impacto ambiental local, em substituição ao Instituto Ambiental do Paraná – IAP, que continuará a anteder a demanda de licenciamento em casos de impacto regional. Essa medida vai agilizar a concessão de licenciamentos e aliviar a carga de trabalho do IAP. Outra vantagem é que as taxas pagas serão destinadas ao Fundo Municipal do Meio Ambiente, e investidas em ações no próprio município.

### 2.2.2. Criação de uma base de dados geoambiental

Para subsidiar o estudo de problemas do meio físico e biótico, especificamente, análises de risco e avaliações ambientais é fundamental o estabelecimento de uma modelagem da realidade geoambiental do município. Hoje uma das maiores limitações é a falta de informações atuais e georreferenciadas para o estabelecimento de critérios integrados para planejamento ambiental.

As informações geoambientais devem ser elaboradas com a finalidade de avaliar o arranjo e a diversidade das variáveis que compõem o meio físico, tais como: rochas, relevo, solos, clima, águas superficial e subterrânea, e o meio biótico para assim definir potencialidades e limitações frente às múltiplas formas de apropriação humana e econômica do território (INPE, 2017).

Para atingir o planejamento ambiental e operacionaliza-lo se faz necessária a estruturação de uma base digital de dados cartográficos que subsidiará o desenvolvimento de estratégias de manejo e planejamento dos recursos naturais locais.

A elaboração de bases de dados geoambientais baseada em cartografia deve contemplar inicialmente a estruturação e a lógica para alimentação de dados, tratamento de informações ambientais e bancos de dados sobre meio ambiente. Essa base de dados georreferenciadas permitirá a caracterização, diagnóstico e análise das variáveis ambientais no contexto local e regional do município. Desta forma, para a consecução dos objetivos e produtos para o planejamento ambiental devem ser desenvolvidas as seguintes atividades:

- Planejamento e desenvolvimento da estrutura do sistema de informação para a gestão, em função das necessidades do município;
- Seleção do software básico a ser utilizado no gerenciamento das informações e definição do hardware;
- Levantamento das informações ambientais municipais: dados fisiográficos (tipo de solos, parâmetros morfométricos e morfológicos, geologia local), cursos d'água, nascentes, dados de precipitação e pluviosidade, vegetação, unidade de conservação áreas de risco geológico-geotécnicos, dados de alagamentos e enchentes.

- 
- Cadastramento das informações básicas: limites de bairros, limites distritais, perímetro urbano, zoneamento urbano, rede de esgoto, áreas verdes urbanas, pontos de coleta de água, uso e ocupação do solo, coleta de resíduos sólidos urbanos, dentre outros.
  - Criação de mapas temáticos e
  - Acervo bibliográfico;

Deve se levar em consideração que a formação do banco de dados geoambientais deve ser alimentado continuamente, incorporando inclusive informações de laudos e estudos geológicos e ambientais realizados pontualmente, como no caso de EIVs, EIA/RIMAs, Plano de Controle Ambiental (PCA), etc. Nesse sentido, o sistema da base de dados geoambientais deve facilitar a incorporação das informações recolhidas no cotidiano da gestão pelos técnicos da PMTB.

### 2.2.3. Delimitação das Áreas de Preservação Permanente

Parte importante da criação de um bando de dados geoambiental é diagnosticar com precisão as áreas legalmente protegidas. Primeiramente, faz-se necessário entender quais são os tipos de Áreas de Preservação Permanente (APP), de acordo com as legislações federal e estadual (Paraná), e a partir destas efetuar sua delimitação. Devido a sua importância para a gestão ambiental e do uso do solo urbano, entende-se que esta ação pode ser executada antes ou em concomitância como a base de dados geoambientais, mas de forma que possa integrar-se ao banco de dados.

Devido à imprecisão da atual delimitação das Áreas de Preservação Permanente, sugere-se que sejam suprimidas do mapa de zoneamento de uso e ocupação do solo, mas continuem constando como uma das zonas de proteção ambiental. Enquanto o trabalho de delimitação das APPs não estiver concluído, a definição destas para fins de expedição de alvarás de construção deve ser feita por: (i) levantamento topográfico elaborado pelo requerente e (ii) aferição em campo por técnico da municipalidade. Devido ao alto grau de ocupação antrópica em APPs de alguns corpos hídricos inseridos na malha urbana, deve-se considerar a possibilidade de redução das APPs nesses locais para 15 metros, desde que tenha como contrapartida a recuperação ambiental do fundo de vale e a regularização da ocupação habitacional.

Outro efeito esperado importante com a correta delimitação das APP's, considerando a factibilidade das ações de compatibilização da ocupação antrópica com a conservação ambiental, é o subsídio para atribuir decisões sobre a remoção ou a regularização de ocupações irregulares em áreas de preservação permanente. De pronto, indica-se que as ocupações irregulares associadas às áreas de risco alto e muito alto devem passar por processo de remoção, primeiramente pelo fato de estarem em locais de riscos à integridade física dos ocupantes e segundo por se encontrarem em áreas legalmente protegidas. O procedimento de regularização deve se basear no artigo 64 do código florestal brasileiro (lei nº 12.651/2012) que permite a manutenção da ocupação dessas áreas quando não afetam diretamente os moradores e que os impactos sejam mínimos ao meio ambiente desde que fundamentado em estudo técnico. O item 2.5 deste documento trata com mais profundidade a questão da regularização fundiária no município.

Espera-se que com uma base confiável e verdadeira das áreas de preservação permanente, partindo de uma delimitação precisa, e somadas aos





diversos instrumentos, tal como o Plano Municipal de Redução de Risco, fundamentarão as tomadas de decisão acerca do uso e ocupação do solo articulada à conservação ambiental.

#### 2.2.4. Ativar e incorporar o Conselho Municipal de Defesa Civil ao Conselho de Urbanismo e Meio Ambiente

Segundo a Apostila divulgada pelo Ministério da Integração Nacional sobre Implantação e Operacionalização de COMDECs, “(...) é no município que os desastres acontecem e a ajuda externa normalmente demora a chegar, é importante que a comunidade e o Governo Municipal estejam conscientes da necessidade de um órgão governamental e de associações comunitárias que visem à segurança da coletividade” (Ministério da Integração Nacional, 2007).

Neste contexto, é de suma importância a estruturação do órgão responsável pela proteção global da população sendo de competência do Poder Executivo Municipal incentivar a sua criação, implantação e efetivação no município.

Como o município de Telêmaco Borba possui o COMDEC, cabe à gestão pública reativá-lo, entretanto, propõe-se que seja integrado ao novo Conselho de Urbanismo e Meio Ambiente que, por sua vez, estará integrado ao atual COMDEPA, passando a se chamar Conselho de Urbanismo e Meio Ambiente. A justificativa para integrar os dois conselhos parte de que, com a descentralização do licenciamento ambiental, o município estando apto a licenciar empreendimentos locais a captação das taxas irá para a manutenção do Fundo Municipal do Meio Ambiente, tendo o conselho autonomia no uso dos recursos captados a serem utilizados em ações de proteção e conservação ambiental. Outro ponto é que terão maior liberdade para solicitar pedidos de financiamento para realização de programas e planos municipais voltados as questões ambientais.

A integração com o Conselho de Urbanismo e Meio Ambiente se faz importante, pois ambos os conselhos possuem trabalhos intrínsecos às questões de cunho da qualidade ambiental, de infraestrutura e ordenamento territorial, bem como ao planejamento ambiental municipal. Espera-se que com a integralização haja maior Incremento na participação da população nas ações de educação ambiental e defesa civil, diminuição dos riscos provocados por ação antrópica, redução das ocupações irregulares em áreas de risco e legalmente protegidas, menos gastos público com manutenção das estruturas físicas voltadas a lazer e recreação nos parques existentes e implementação de novos parques urbanos. A partir dessa integração, deverá ser criada uma Câmara Técnica de Defesa Civil – CAMDEC.

As ações mais importantes a serem desenvolvidas pela CAMDEC são as preventivas, que tem por objetivo evitar que o desastre ocorra, portanto, são realizadas antes dos eventos de desencadeiem desastres.

Atribuição de grande relevância da CAMDEC é conhecer e identificar os riscos de desastres no município. A partir deste conhecimento é possível preparar-se para enfrentá-los, e para tal se faz necessário a elaboração de planos específicos onde deve ser estabelecido que fazer, quem fará, como fazer, e quando deve ser feito. Antes do desastre as ações com a comunidade devem ser de prepará-la para enfrentar as ocorrências, pois se as pessoas estiverem preparadas, sofrerão menos danos e prejuízos.

---

Para apoiar os Órgãos Estaduais de Defesa Civil e os Municípios, o Ministério da Integração disponibiliza uma apostila que apresenta os atos legais e um roteiro para implantar o órgão de defesa civil e orientar a sua atuação.

### **2.2.5. Elaboração de plano municipal de redução de risco geoambiental.**

Visto a crescente preocupação dos governos sobre a ocupação urbana em áreas que apresentam risco geológico/geotécnico e as elevadas ocorrências, nos últimos anos, de acidentes (escorregamentos e solapamentos de margens de rios) ligados a estes tipos de áreas nas mais diversas situações provenientes de acidentes naturais ou antrópicos, a elaboração de um Plano Municipal de Redução de Risco de enchentes, alagamentos solapamentos de margens de rios, escorregamentos e movimentos de massa - PMRR tem como objetivo: a prevenção de acidentes, implantação de medidas corretivas para diminuição do risco e o subsídio para o planejamento urbano, tanto na reconfiguração de áreas já ocupadas como na concepção de diretrizes para expansão da malha urbana.

Para a consecução dos seus objetivos o PMRR deve contemplar minimamente o seguinte escopo:

- Definir os processos destrutivos (que geram o problema);
- Identificar as condicionantes dos processos de instabilização;
- Delimitar e obter a localização precisa das áreas e setores de risco;
- Representá-los adequadamente para melhor interpretação;
- Estimar quais as possíveis consequências dos processos destrutivos;
- Indicar o número de moradias e obras afetadas;
- Recomendar as possíveis intervenções urbanas para promover a redução dos riscos;
- Gerar treinamentos a fim de advertir a população sobre os riscos e as propostas para reduzi-los;
- Explicitar o desenvolvimento das atividades que visam à conscientização ações e projetos para evitar os acidentes.

Para a elaboração do plano é necessário um mapeamento de base consistente de escala compatível para geração dos mapas com os setores de risco. Essa base deve contemplar minimamente: mapa de solos, mapa de uso e ocupação do solo e mapa de declividade (características morfométricas do relevo). As informações produzidas pelo PMRR devem ser integradas à base de dados geoambientais, descrita no item 2.2 desse documento.

O Plano Municipal de Redução de Risco – PMRR de Telêmaco Borba pode ser viabilizado por meio de convênio entre a municipalidade e o Governo Federal, a partir do Programa de Urbanização, Regularização e Integração de Assentamentos Precários do Ministério das Cidades.



Figura 3: Página no sitio da Caixa Econômica Federal com informações do programa

VOCÊ EMPRESA GOVERNO JUDICIÁRIO Digite o que procura OK

VOLTAR PARA A PÁGINA ANTERIOR BOAS-VINDAS TAMANHO DA FONTE A A A

## URBANIZAÇÃO, REGULARIZAÇÃO E INTEGRAÇÃO DE ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS

> Boas-vindas > Municipal > Assistência Técnica > Produtos > Repasses > Urbanização, Regularização e Integração de Assentamentos Precários

- Melhoria das condições de habitabilidade
- Prevenção e erradicação de riscos
- Regularização fundiária sustentável
- Como receber o benefício
- Ações de Sucesso
- Orientação técnica
- Prestação de Contas Final

CONSTRUCARD CAIXA  
Deixe sua casa novinha em folha com as melhores condições do mercado.

Com gestão do Ministério das Cidades (MCidades) e operado com recursos do Orçamento Geral da União (OGU), o programa Urbanização, Regularização e Integração de Assentamentos Precários tem por objetivo promover a urbanização, a prevenção de situações de risco e a regularização fundiária de assentamentos humanos precários, articulando ações para atender as necessidades básicas da população e melhorar sua condição de habitabilidade e inclusão social.

É necessário verificar a adequação da contrapartida oferecida aos percentuais mínimos definidos pelo MCidades, em conformidade com a LDO e com base no IDH-M, conforme disposto no site do MCidades, por município/estado/DF, no endereço: [www.cidades.gov.br](http://www.cidades.gov.br) no link Sistemática 2005.

- Melhoria das condições de habitabilidade de assentamentos precários;
- Apoio à prevenção e erradicação de riscos em assentamentos precários;
- Apoio a projetos de regularização fundiária sustentável de assentamentos informais em áreas urbanas.

Parte integrante deste Programa, a Ação Apoio à Prevenção e Erradicação de Riscos em Assentamentos Precários tem por objetivo:

*“O apoio aos Estados, municípios e ao DF na prevenção e erradicação de riscos socioambientais que atingem famílias de baixa renda moradoras de assentamentos precários em localidades urbanas, por meio da transferência de recursos do Orçamento Geral da União para o treinamento e a capacitação de equipes municipais, o planejamento das ações de redução de risco e a articulação das ações dos três níveis de governo”.*

Figura 4: Página no sítio da Caixa Econômica Federal com ação de repasse para prevenção e erradicação de riscos.



Articulando-se à ação de delimitação das APPs, o PMRR auxilia o município na identificação de áreas passíveis de regularização ou de remoção. A partir desse instrumento, é possível elaborar o parecer técnico para fundamentação das remoções de ocupações antrópicas, bem como para planejamento de outras ações referentes ao uso e ocupação do solo e áreas de interesse ambiental na área urbana de Telêmaco Borba.

## 2.2.6. Corredores verdes urbanos

O estabelecimento de Corredores Verdes Urbanos é uma estratégia de gestão da paisagem e uso do solo sustentável embasada no sistema de corredores ecológicos que englobam todas as áreas protegidas e os intervalos entre elas.

Desde a perspectiva ambiental, as áreas verdes possuem grande relevância na composição e no desempenho da paisagem urbana. Cidades com elevado número de áreas verdes possuem vantagens ambientais que se refletem no equilíbrio do microclima urbano, neutralizando as ilhas de calor e reduzindo os ventos frios de inverno. Nelas, as áreas verdes contribuem para a diminuição da poluição atmosférica, bem como para a drenagem e o controle da erosão do solo. Também, contribui para o controle da radiação solar, da temperatura e da umidade do ar, atenuando os extremos climáticos (MASCARÓ, 1996; SCHANZER, 2003; SATTTLER, 2004).

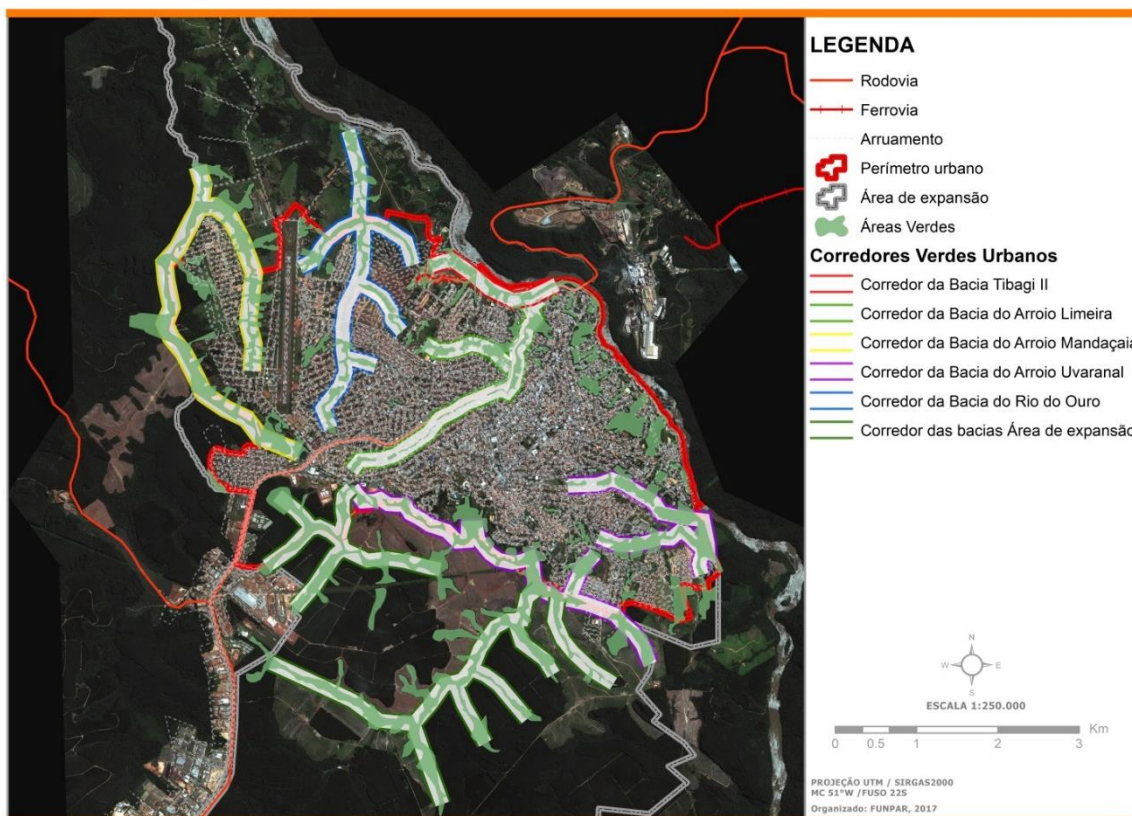
A composição das áreas verdes urbanas, enquanto mosaico de unidades da paisagem, reúne espaços descontínuos e contínuos, e está definida por fragmentos (elementos com características homogêneas que podem adquirir diversos formatos), corredores (elementos lineares – geralmente faixas de vegetação), matrizes (ecossistemas que ocupam áreas extensas, e controlam as dinâmicas da paisagem regional) e fronteiras (elementos de interface entre fragmentos, corredores e matrizes) (TARDIN, 2008). A partir desta abordagem, a proposição de áreas verdes, no contexto urbano, deve levar em consideração sua conectividade com as demais porções do território, integrando os diversos ecossistemas existentes, a partir de uma abordagem sistêmica que possibilite as interações ecológicas.



Segundo Souza, os corredores verdes são linhas, faixas e conjuntos de vegetação, com continuidade estrutural, que estabelecem conexões ecológicas entre alvos na paisagem, com o objetivo de facilitar o fluxo de energia, matéria e organismos, auxiliando na manutenção da biodiversidade e promovendo benefícios para as populações humanas (SOUZA, 2012).

Partindo desses conceitos propõe-se a transformação das áreas verdes relevantes na área urbana, identificadas na fase diagnóstica, juntamente com as áreas de fundo de vale, em corredores verdes de forma a exercer funções ecológicas, sociais e culturais na paisagem possibilitando a conectividade de espécies da fauna e flora, auxiliando na manutenção da biodiversidade e à promoção dos fluxos de matéria, nutrientes e energia. Tais corredores contribuem para os sistemas de drenagem urbana reduzindo o risco de inundações e a conseqüente redução de perdas econômicas geradas por esse impacto. No que se remete a função social e cultural, os corredores proporcionam a população áreas de lazer e recreação, ciclovias ou rotas de circulação, que podem estar distribuídas ao longo dos corredores verdes e interligadas nas principais vias municipais contribuindo para o contato da população com a natureza, possibilitando também a educação ambiental da população por meio da experimentação e compreensão dos processos naturais.

Figura 5: Indicação para corredores verdes urbanos em Telêmaco Borba



Fonte: Funpar, 2017.

A adoção da estratégia para estabelecimento dos corredores deve ser encarada como uma alternativa de conservação, dentro de um conjunto de medidas definidas e planejadas para o gerenciamento dos recursos naturais, em que as influências externas aos fragmentos estejam contempladas. Com isso a

---

estratégia para ordenamento dos corredores verdes urbanos em Telêmaco Borba deve agregar as áreas de preservação permanente (fundos de vale) as avenidas e parques integrados no Plano Municipal de Arborização. Essa interconexão de rios, terras úmidas, bosques as áreas verdes de avenidas principais, parques e corredores planejados para melhoria da arborização, propiciarão usos e funções múltiplas como: manejo das águas das chuvas, uso como vias de transporte alternativo e áreas de lazer, melhora da qualidade de vida dos habitantes, proteção e ligação de importantes áreas culturais que devem ser acessíveis a todas as camadas sociais da população pela sua proximidade das áreas habitadas.

A funcionalidade e a eficácia de um corredor dependerão da largura do deste, da relação da estrutura do habitat com o corredor e das distâncias entre fragmentos. Indica-se a estruturação de 06 corredores tendo como marco as bacias hidrográficas urbanas, conforme Figura 5. Cada corredor deve ser estudado através de análises mais aprofundadas do meio físico e biótico para conformação destes. Indica-se algumas recomendações para estruturação e função dos corredores:

*Corredor verde da Bacia do Rio Tibagi:*

Melhorar a estrutura do Parque do Rio Tibagi, incremento da vegetação através de plantio de espécies nativas. Função de conservar a vegetação nativa e área de recreação e lazer.

*Corredor verde Bacia do Arroio Limeira:*

No trecho com maiores resquícios de vegetação entre a interseção de acesso da PR-160 a Avenida das Nações até o Rio Tibagi nesse segmento o arroio possui a calha entalhada com fortes declividades entre a rodovia e sua margem esquerda com isso indica-se a conservação da vegetação nativa e formulação de passeio na margem direita.

O trecho que margeia a Rua Cristal da Rocha, Rua Água Marinha até a interseção de acesso a Avenidas das Nações apresenta-se com ocupações consolidadas em área de preservação permanente, indica-se a criação de novos espaços livres vegetados através da regularização das ocupações na área de preservação permanente e estabelecer parceria com os proprietários favoráveis à conservação para tomada de medidas de recuperação do fundo de vale e caso haja espaço deve-se planejar a estruturação de um corredor nesse trecho como plantio de espécies nativas. Função de conservar a vegetação nativa.

*Corredor verde Bacia do Arroio Mandaçaia*

Estruturar a criação de parque urbano e equipamentos de lazer ao longo das margens. Função de conservação dos resquícios de vegetação nativa e recreação.

*Corredor verde da Bacia do Arroio Uvarana!*

Estruturar a criação de parque urbano e equipamentos de lazer ao longo das margens. Função de conservação dos resquícios de vegetação nativa e recreação.

*Corredor verde do Rio do Ouro*

Remoção das ocupações irregulares, recomposição vegetal através do plantio de espécies nativas. Criação de parque urbano com ciclovias.



Corredor verde Bacia área de expansão

Estruturação de parque urbano. Conservação dos resquícios de vegetação nativa e recreação.

Os efeitos esperados para os corredores verdes urbanos vão desde a inserção de equipamentos, complementação da infraestrutura existente, o melhoramento da rede viária e das calçadas, aumento das áreas verdes, aumento da vegetação nas áreas de preservação permanente e a valoração ambiental e do patrimônio arquitetônico e urbano.

O planejamento de corredores ecológicos demanda a análise e integração de vários fatores, conforme exposto anteriormente. Este processo, aplicado a um conjunto de dados, pode ser realizado por meio de um sistema de informações geográficas (SIG).

---

## 2.3. EIXO ESTRATÉGICO 3: EXPANSÃO URBANA SUSTENTÁVEL

A expansão da área urbana se mostra necessária para a provisão de moradia, equipamentos públicos e para melhor estruturar a atividade logística do Município. Esta estratégia busca ressaltar as principais diretrizes a serem seguidas para que o Telêmaco Borba realize a expansão urbana de maneira sustentável; ou seja, considerando o planejamento e a capacidade de sustentação da cidade a longo prazo. A estratégia enfoca em três principais intervenções: estruturar o desenvolvimento da área urbana consolidada e desenvolver os planos de expansão urbana e de logística, abaixo detalhados.

### 2.3.1. Estruturar e planejar o desenvolvimento da área urbana atual, para ampliar o acesso à terra e diminuir o valor dos imóveis

Em relação à área urbana atual, para a garantia de disponibilidade de terra com um preço adequado para a habitação de interesse social, existem diversos instrumentos jus-urbanísticos que podem ser utilizados, entre eles podemos destacar: a delimitação de zonas destinadas à habitação de interesse social, o Direito de Preempção, a Arrecadação por Abandono (art. 1.276 do Código Civil de 2002), a Concessão do Direito Real de Uso e a criação de bancos públicos de terra (reservas fundiárias). Ressalte-se que a efetiva utilização desses instrumentos aumenta a possibilidade do Município de acessar recursos federais para a habitação de interesse social.

Não foi observada em Telêmaco Borba uma cultura de verticalização – em parte isso se deve à existência de dispositivos legais no Código de Obras e na própria lei de zoneamento, que dificultam o crescimento das edificações em altura. De todo modo, em face à baixa disponibilidade de terrenos para habitação, a revisão do PDM irá propor a expansão urbana e a verticalização em algumas áreas, ajustando os parâmetros urbanísticos para facilitar o adensamento vertical. O setor de urbanismo da Prefeitura deverá observar a dinâmica dessas ações e a aceitação/adaptação dos habitantes em relação ao formato de edificação verticalizada.

Também, os instrumentos de gestão social da valorização da terra, tais como OODC, TDC, OUC e Contribuição de Melhoria, serão regulamentados e estarão à disposição do Município.

Em relação à Contribuição de Melhoria, é interessante observar que em oficina comunitária da revisão do PDM, foi sugerido pela comunidade participante que os proprietários poderiam contribuir para implantação da infraestrutura, como por exemplo cotizando a pavimentação das ruas entre eles. Isso mostra uma pré-disposição de favorece a aplicação da cobrança, prevista em Lei Federal.

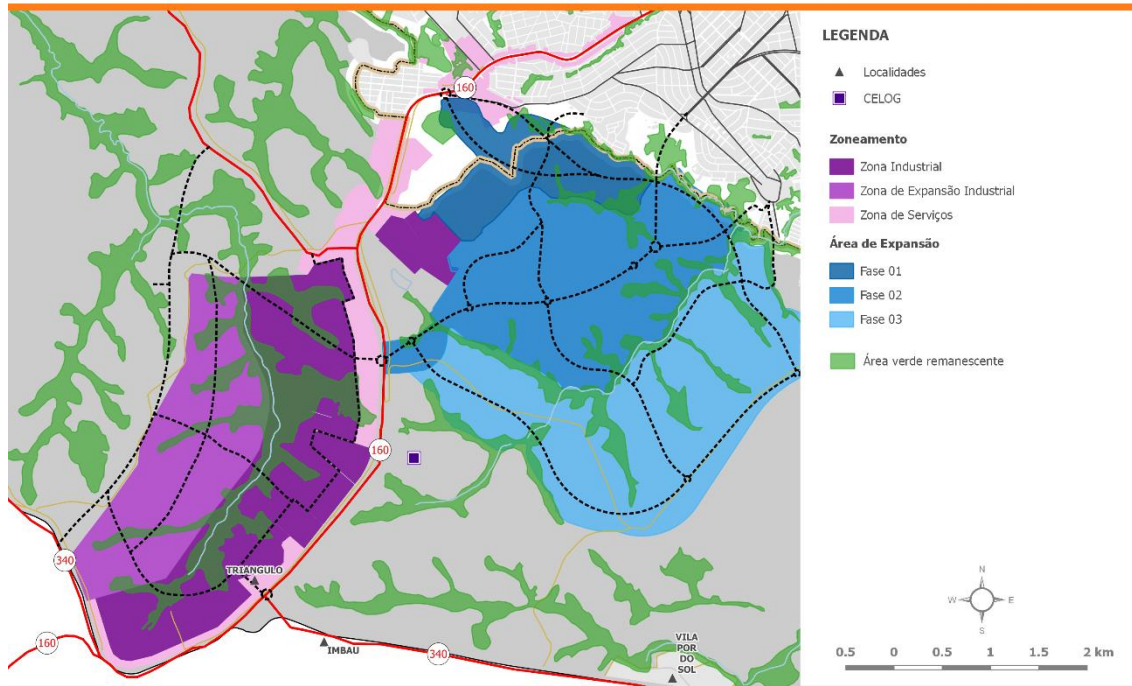
Vale lembrar que os recursos provenientes das OODC são vinculados ao investimento em ações de melhoria das condições de habitabilidade na área urbana por Lei Federal, assim como a Contribuição de Melhoria. A aplicação destes instrumentos são oportunidades valiosas para a Prefeitura gerenciar o uso do solo, recuperar investimentos públicos e compor um capital constante para aplicação em obras de melhoria pública em áreas desprovidas de infraestrutura.



### 2.3.2. Desenvolver e implementar o plano de expansão urbana

A política urbana traçada no PDM deverá buscar a ampliação do acesso à terra urbanizada. A expansão para o vetor a sudeste é indicada, desde que respeitadas as condicionantes ambientais, ressaltando-se o desafio de criar uma rede viária adequada que conecte a nova área ao tecido urbano consolidado. As áreas de maior declividade e os fundos de vale foram mantidos como áreas de preservação no projeto preliminar realizado em 2013. Recomenda-se que estas condicionantes também sejam consideradas no Plano de Expansão Urbana, bem como, expandido o sistema de transporte e circulação para atender essa área.

Figura 6 – Estruturação proposta para a área de expansão



Fonte: Funpar, 2017.

É esperado que, devido à ampliação do perímetro urbano e à medida que as obras de estruturação viária prossigam, ocorra a valorização dos terrenos. Esta valorização pode ser acentuada frente à expectativa de outras intervenções públicas, como a construção de infraestrutura mais sofisticada que nas demais áreas da cidade, já que se impulsionará a expansão urbana para esta área; de preservação dos fundos de vale na região e à possível proposta de parques urbanos; e à boa localização da área como um todo, próxima ao centro da cidade. Todos esses fatores, impulsionados por investimentos públicos, aumentam a expectativa de lucro sobre os terrenos.

Mesmo considerando que os terrenos atualmente são de um único proprietário, que mostra interesse em reduzir o valor geral da terra urbana, isso pode se tornar um obstáculo ao desenvolvimento da cidade, levando até a necessidade subsídios para tornar viáveis a execução dos empreendimentos habitacionais de interesse social e de equipamentos públicos previstos para a área de expansão. Nesse sentido, é importante que a Prefeitura tenha claros os motivos da expansão urbana: o aumento da oferta de terra a preços adquiríveis, a oferta de espaços para a instalação de equipamentos públicos e a oferta de

---

moradia para a população. Frente a essas necessidades, é importante que o Poder Público se antecipe à acentuada expectativa de valorização após a demarcação como perímetro urbano e o início das obras de expansão, adquirindo rapidamente as terras necessárias para o desenvolvimento sustentável da cidade, a preços viáveis e/ou definindo as áreas a serem doadas mais apropriadas para a instalação de equipamentos públicos.

É sugerido que as ZEIS sejam demarcadas como áreas de utilidade pública para fins de desapropriação. Para garantir que sejam efetivamente executados, é também fundamental que os projetos habitacionais nas ZEIS-PFM sejam priorizados, pois a medida que outros projetos e melhorias urbanas são instalados, a valorização dos terrenos do entorno tende a ser acentuada, gerando pressão sobre os terrenos já adquiridos pela Prefeitura.

Para além das áreas que poderão ser doadas pelos processos de parcelamento, outras áreas para implantação de equipamentos públicos poderão ser demarcadas dentro da Lei do Direito de Preempção, o que dará prioridade de compra para a PMTB.

Sugere-se que a implantação de obras de melhoria, nessa área e em outras áreas da cidade, seja realizada com a cobrança de Contribuição de Melhoria, o que proporcionaria o retorno para o Município de cerca de 90% do investimento público, evitando a oneração da Prefeitura e possibilitando o investimento em outras obras de melhoria urbana.

Recomenda-se por fim que a Prefeitura estabeleça um Plano com cronograma de implantação das obras de estruturação da área, priorizando a aquisição de áreas e a execução dos projetos públicos. É importante também a operacionalização do Conselho da Cidade para monitorar a aplicação dos instrumentos de desenvolvimento urbano.

### **2.3.3. Elaborar um plano de logística articulado ao sistema viário industrial, integrando o CELOG ao terminal ferroviário de Ortigueira**

Cabe à PMTB liderar o planejamento das atividades de implantação do CELOG, estabelecendo cronograma, indicando os melhores terrenos para cada atividade e captando recursos para instalação da infraestrutura necessária para o centro de integração. A implantação requer a construção de parcerias público-privadas com o setor industrial da cidade, municipais e regionais, que invistam esforços e recursos para a concretização destas estruturas.

É indicada que, no futuro, a plataforma ferroviária seja conectada ao CELOG para servir à atividade industrial de Telêmaco Borba e possibilitar o seu escoamento por via férrea para o Porto de Paranaguá, por meio da utilização do ramal ferroviário construído em Ortigueira.

Em conjunto com essa ação, é importante que o loteamento do Distrito Industrial seja regularizado, para viabilizar melhoria da gestão do Município sobre esta atividade.



Figura 7 – Indicação de integração futura do CELOG com o ramal ferroviário de Ortigueira



---

## 2.4. EIXO ESTRATÉGICO 4: QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Como discorrido no item 01, esse eixo estratégico tem por finalidade melhorar a qualidade do espaço urbano de modo a proporcionar uma boa experiência de usufruto dos espaços públicos, procurando equalizar a qualidade de paisagem e desenho urbano entre a área central e a periferia. Nesse sentido, faz-se necessária também a revisão das normas de uso e ocupação do solo, bem como dos instrumentos de desenvolvimento urbano que podem contribuir para a consecução dessa estratégia, trabalho que será objeto da próxima etapa.

A seguir são apresentadas as intervenções previstas para a implementação dessa estratégia, lembrando que devem estar articuladas às ações da estratégia de conservação do patrimônio ambiental, qualificação dos serviços sociais e melhoria das condições de moradia.

### 2.4.1. Plano de ocupação sustentável da margem do rio Tibagi

Em parte, a ocupação da margem do rio Tibagi estava prevista no plano original da cidade, elaborado por Max Staudacher, anteriormente à promulgação do Código Florestal Brasileiro, que delimita a faixa de proteção permanente para os corpos hídricos, nesse caso de 100 metros. O projeto previa a implantação de chácaras no entorno da área mais adensada, incluindo as margens do rio Tibagi.

Assim, atualmente a região da margem esquerda do rio Tibagi tem ocupação tradicional de chácaras, algumas delas subdivididas aumentando a densidades e o uso inicialmente previsto. Além disso, em alguns pontos se verificam ocupações irregulares em áreas de risco. Permeada a essas ocupações antrópicas, ainda se verificam alguns maciços de vegetação de importância ambiental.

Chama a atenção também o fato dos loteamentos regulares aprovados próximos ao rio não possuírem rede de esgotamento sanitário, o que pode contribuir para a degradação da qualidade da água do rio e do reservatório localizado a jusante da área urbana.

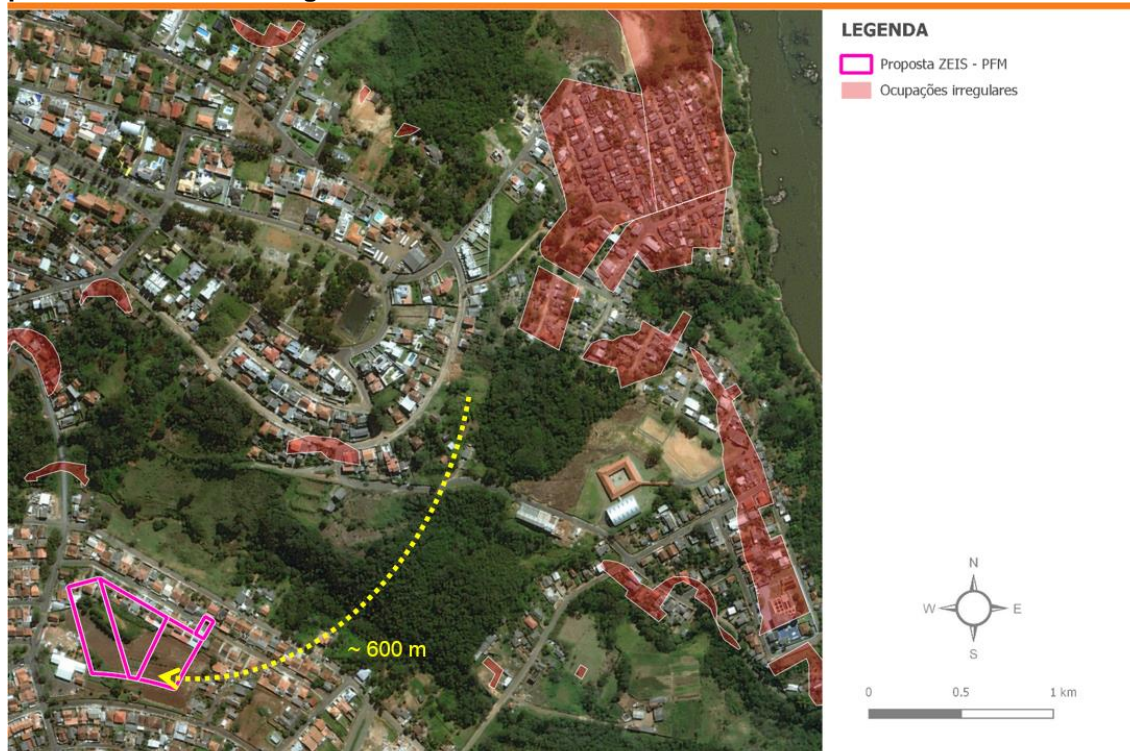
Tendo em vista esse panorama, percebe-se claramente a necessidade de ações que compatibilizem a ocupação antrópica com as características de fragilidade geoambiental da área. Nesse sentido, propõe-se:

#### Regularização fundiária da margem do Tibagi

Elaboração de um projeto de regularização fundiária específico para a margem do rio Tibagi, de forma integrada ao projeto de implantação da via parque dos Guararapes, contemplando as seguintes diretrizes:

- Prioridade na regularização dos assentamentos irregulares em áreas de alta declividade, buscando-se alternativas de terrenos em melhores condições em locais próximos, quando houver necessidade de relocação de famílias, ou o provimento de infraestrutura que neutralize o risco de deslizamentos, quando não for possível a relocação.

**Figura 8: Exemplo de possibilidade de relocação de famílias em área de risco em terrenos próximos à moradia original.**



Fonte: Funpar, 2017.

- Regularização legal da ocupação em área de APP: com base no PMRR previsto no item 2.2, as áreas ocupadas em APP que não ofereçam risco aos moradores devem ser devidamente regularizadas no âmbito urbanístico, tornando-se zonas de uso residencial, mas com ocupação controlada.

#### Implantação da via parque

O PDDU/2006 previu a conversão da Estrada dos Guararapes em uma via parque de 1ª categoria. A lei do sistema viário define genericamente as medidas para esse tipo de via, entretanto, por ser uma via já implantada e com ocupação em suas adjacências, há a necessidade de elaboração de um projeto específico de desenho e paisagem urbana, de forma a se adaptar as condições físicas e antrópicas de cada trecho da estrada.

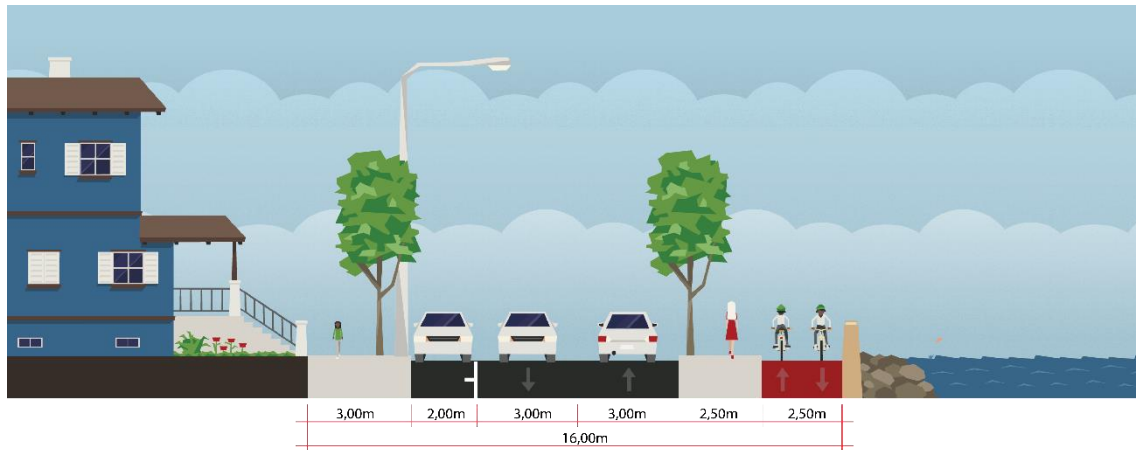
Propõe-se que o projeto contemple as seguintes diretrizes:

- Valorização dos maciços de vegetação e das áreas de contemplação da paisagem proporcionada pelo rio Tibagi;
- Integração da via com áreas de lazer e recreação e de uso público existentes, como é o caso do centro comunitário da Marinha e equipamentos públicos localizados em seu entorno; criação de novos espaços aproveitando as áreas de contemplação do rio Tibagi;
- Paisagismo utilizando espécies nativas e compatíveis com os remanescentes de vegetação do fundo de vale;
- Previsão de ciclovia e passeios que privilegiem a circulação de pedestres;

- Iluminação Pública adequada à segurança e à circulação de pedestres e ciclistas;
- Integração ao projeto de regularização fundiária da margem do Tibagi.

A figura a seguir apresenta uma proposta de perfil viário para a Estrada dos Guararapes, que deve ser considerado como diretriz para o projeto, e adequado às condições de cada trecho da via e às outras benfeitorias previstas nas diretrizes acima.

**Figura 9: Perfil Estrada dos Guararapes**



Fonte: Funpar, 2017.

### Implantação de rede de coleta de esgotamento sanitário

Como apontado na fase de diagnóstico, há uma previsão da Sanepar de completar a rede de esgotamento sanitário da área urbana de Telêmaco Borba nos próximos 25 anos. Devido à fragilidade ambiental das margens do rio Tibagi, propõe-se que se dê prioridade aos investimentos nos loteamentos localizados no Setor de Ocupação Sustentável da Margem do Tibagi.

### Revitalização do Parque do Tibagi

O Parque do rio Tibagi foi implantado na ocasião da retirada de uma ocupação irregular na margem do rio e utilizado durante anos pela comunidade de Telêmaco Borba. Entretanto, devido à degradação de suas instalações, o equipamento encontra-se fechado para uso público.

A sua reativação vem sendo discutida no âmbito da municipalidade e da academia e, nessa perspectiva, já houve a proposta de utilização de um estudo para o desenvolvimento do projeto de revitalização.

Nesse sentido, propõe-se a retomada desta ação, contemplando-se minimamente as seguintes diretrizes:

- Adequação da situação atual do parque à legislação ambiental pertinente;
- Revisão do Estudo de Reestruturação do Parque do Tibagi, prevendo-se minimamente a construção de áreas destinadas a administração, atividades educativas e lazer, sanitários, instalações para serviços de alimentação;



- Estudo de viabilidade para instalação do Museu de Arqueologia para abrigar o material coletado e inventariado na construção da Usina Hidrelétrica de Mauá; caso seja viável, o projeto deve contemplar o espaço para a instalação do museu, obedecendo as normas específicas para esse tipo de equipamento;
- Recomposição da vegetação nativa do Parque Municipal do Tibagi.

A Figura 10 a seguir apresenta uma das pranchas elaboradas para o Estudo de Reestruturação do Parque em 2010.

Figura 10: Estudo de Reestruturação do Parque do Tibagi realizado em 2010



Fonte: PMTB, 2016

#### 2.4.2. Projeto de requalificação urbanística da PR 160

Devido ao tráfego intenso, em especial de carga, a PR 160 deverá passar por uma ampliação, implantando-se uma terceira pista, projeto já realizado a ser implantado nos próximos anos. No entanto, esse projeto não contempla a integração da rodovia com a área urbana adjacente, incluindo a continuidade das vias marginais.

Essa ação é de suma importância considerando que a rodovia já se configura como um elemento de ruptura da malha urbana existente, não apenas fisicamente, mas no imaginário da comunidade de Telêmaco Borba. Nesse sentido propõe-se um projeto de qualificação urbana que abranja a dimensão da mobilidade, do desenho e da paisagem urbana.

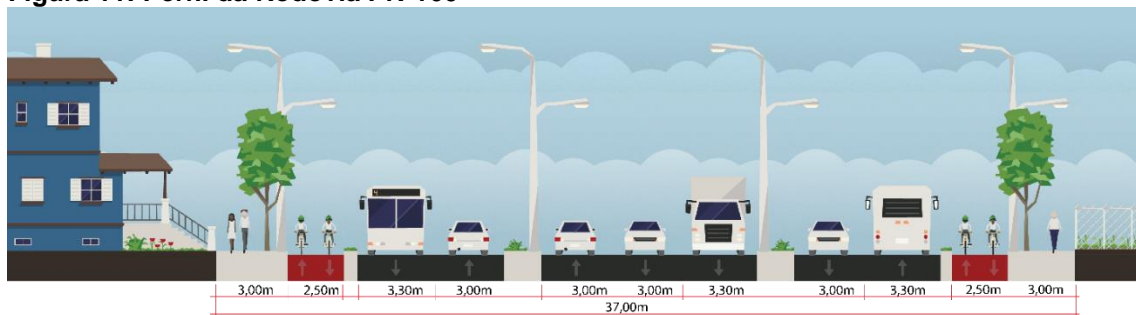
Ainda, considerando que o principal acesso à cidade se dá pela PR-160, entende-se que o projeto de qualificação deve englobar esses pontos de acesso. Em especial a Avenida das Nações com seu canteiro central.

Nesse sentido, o projeto deve contemplar:

- Implantação de vias marginais, dando continuidade às existentes;
- Requalificação e/ou implantação de travessias para ciclistas e pedestres;
- Implantação de calçadas acessíveis e ciclovias nas marginais, junto ao alinhamento predial, ao longo de toda a rodovia, integrando-se às travessias de ciclistas e pedestres;
- Paisagismo adequado à função das vias, utilizando espécies nativas e que seja compatível com a sinalização viária;
- Iluminação pública contemplando as especificidades do tráfego de ciclistas e pedestres;
- Revitalização da faixa central da Avenida Nações Unidas, buscando (i) dar maior permeabilidade para caminhamento e usufruto pelos pedestres e ciclistas e (ii) interligando os equipamentos públicos existentes;
- Implantação e redimensionamento de travessias em desnível, no viaduto, nas ruas Ibraim Campos/ Odilon Borba e na Avenida Marechal Floriano Peixoto/Rua Bandeirantes;
- Redimensionamento da rótula da Rua Charqueada/Rua Campina Alta/Rua Ipê Roxo;
- Implantação de rótula na Rua Camboja e na Rua Prof. João Cândido.

A figura a seguir apresenta uma proposta de perfil viário para rodovia PR-160, que deve ser considerado como diretriz para o projeto, e adequado às condições de cada trecho da via e às outras melhorias previstas nas diretrizes acima.

**Figura 11: Perfil da Rodovia PR-160**



Fonte: Funpar, 2017.

### 2.4.3. Elaborar e implantar projeto de centro de bairro

A ocupação urbana da sede de Telêmaco Borba é condicionada e compartimentada pelas características físico-geográficas do relevo, eixos de transporte viário, corpos hídricos e maciços de vegetação. Dentre eles se destaca a Rodovia PR-160, que se configura como um divisor da malha urbana.

A região do plano inicial realizado pelo Arq. Max Staudacher, onde se iniciou a ocupação urbana, tem as melhores condições de infraestrutura, renda e oferta de serviços públicos e privados. Esta região concentra a maior parte dos equipamentos de cultura, lazer e áreas verdes públicas, denotando uma carência desses elementos em outras regiões da cidade, em especial no compartimento





a noroeste da rodovia do papel. É possível verificar que, em torno das vias mais estruturadas dessa região, começa a se delinear uma nova centralidade com a instalação de comércio e serviços, em especial na Avenida das Flores e na rua das Acácias.

A proposta consiste em potencializar e ordenar esse processo ainda incipiente, de forma a configurar um centro de bairro que possa atender as necessidades básicas da comunidade que vive nessa região da cidade, tanto de serviços públicos como privados. Cabe ressaltar que deve ser implementada de forma articulada com as ações de melhoria da mobilidade, tendo em vista dificuldade de acesso e fluxo contínuo de tráfego da porção noroeste com a área central da cidade.

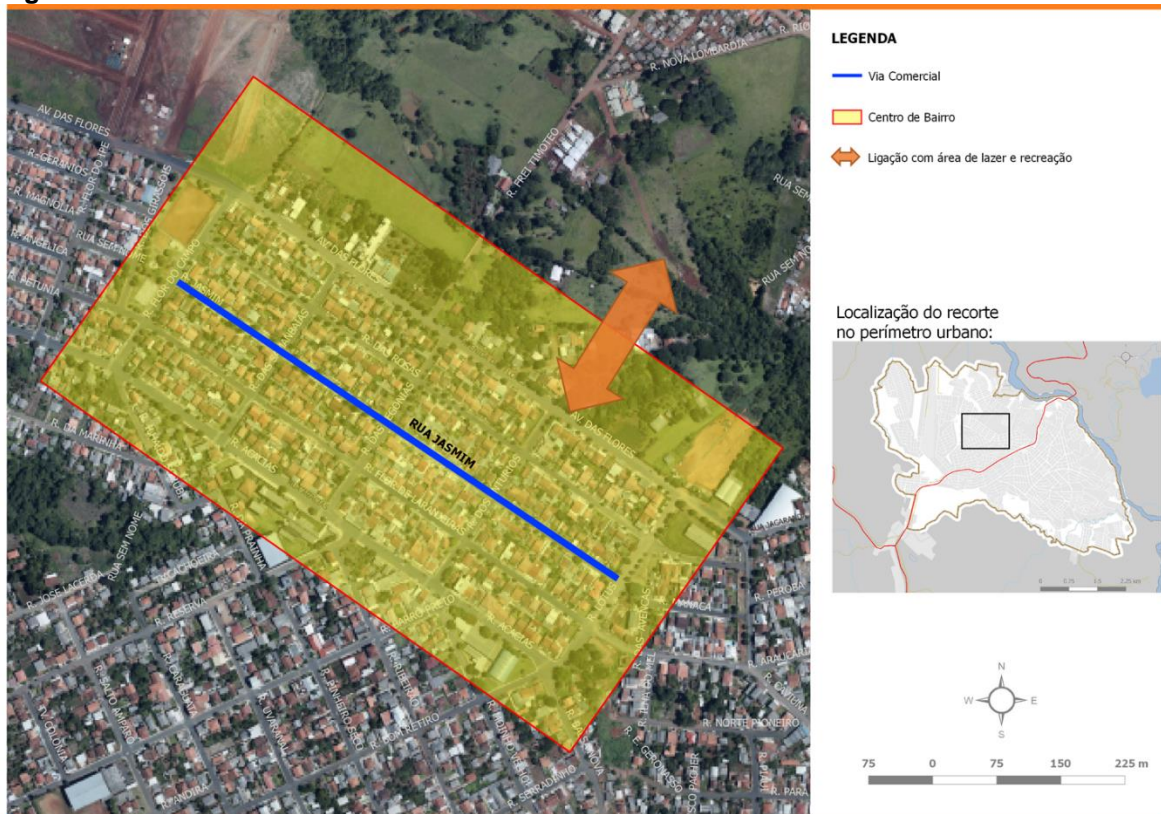
A proposta busca a integração de usos comunitários diversos de assistência social, educação, saúde, lazer, esporte, cultura e segurança, com a premissa de tornar os centros de bairros como locais de referência, convivência e de encontro para os moradores dos respectivos bairros aos quais atendem.

Para tanto, deverá ser elaborado plano de urbanização específico, contemplando:

- Padrão de desenho urbano, paisagem, acessibilidade, mobiliário e iluminação pública, visando seu fácil reconhecimento pela população como marcos urbanos nos bairros aos quais se inserem;
- Revisão dos parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo, estabelecendo-se zona específica para cada centro de bairro;
- Previsão de área e projetos para estruturas e equipamentos que ofereçam serviços públicos necessários para os bairros abrangidos pelo centro de bairro, com ênfase para a implantação de áreas verdes, praças, pontos de encontro, equipamentos de cultura e lazer.
- Ligação com áreas de lazer e recreação do entorno.

A elaboração do plano de urbanização deverá ser realizada de forma participativa, contemplando as demandas da comunidade em relação aos equipamentos e espaços públicos.

Figura 12: Perfil da Rodovia PR-160



Fonte: Funpar, 2017.

#### 2.4.4. Revisar a legislação de uso do solo

A elaboração do PDDU culminou, em 2006, com a promulgação de uma série de leis que, no seu conjunto, compõe a legislação urbanística de Telêmaco Borba. Dentre os instrumentos dessa legislação se destaca o macrozoneamento municipal e zoneamento urbano, concebidos com base nas características fisicoterritoriais, na configuração de infraestrutura e no perfil socioeconômico das comunidades dos bairros e, considerando as mudanças dessa conjuntura nos últimos 10 anos, há necessidade de revisão do instrumento. Além disso, deve se levar em consideração que o PDDU foi o primeiro plano diretor da cidade e, durante sua implementação, muitos problemas se tornaram evidentes na aplicação concreta da legislação urbanística, e devem ser considerados na revisão. Dentre as mudanças necessárias se destaca:

- A simplificação dos parâmetros urbanísticos, de forma a possibilitar o adensamento em áreas com boa capacidade de suporte;
- A simplificação do código de obras e de posturas, buscando qualificar o processo de fiscalização;
- A simplificação do processo de aprovação de projetos, em especial para edificações de pequeno porte e de interesse social;
- A revisão dos instrumentos de Outorga Onerosa do Direito de Construir e da Transferência do Direito de Construir de forma a considerar as diferenças territoriais e incentivar a verticalização nas áreas com boa capacidade de suporte;



- A compatibilização do macrozoneamento municipal com o PACUERA – O Plano Ambiental de Conservação e Uso do Entorno de Reservatórios Artificiais para a Usina de Mauá.

Essas alterações e outras necessárias identificadas na fase de diagnóstico serão realizadas na próxima etapa do trabalho, que terá como resultado as minutas das leis urbanísticas a serem revisadas. Esse processo se inicia com a revisão do macrozoneamento municipal e do zoneamento urbano, para os quais se apresenta a seguir uma proposta preliminar.

#### 2.4.4.1. Macrozoneamento

Em escala municipal, o Macrozoneamento fixa as regras fundamentais de ordenamento do território, tendo como objetivo definir as diretrizes para a integração harmônica entre a preservação, a conservação do patrimônio ambiental e as atividades antrópicas. É a forma através da qual as diretrizes estarão refletidas no território e compõe-se de 11 macrozonas, das quais 08 são de caráter urbano e 02 se configuram como macrozonas rurais. Também é previsto um setor, que terá zonas próprias a partir da finalização da elaboração do PACUERA.

Cada subdivisão municipal detém objetivos e diretrizes específicas que refletem no território as políticas e estratégias de desenvolvimento que compõe o Plano Diretor.

As macrozonas rurais são:

- Macrozona de produção florestal: abrange a maior parte do território de Telêmaco Borba, caracterizando-se pela atividade de reflorestamento. Considerando-se a importância dessa atividade para a economia do município, propõe-se a sua manutenção;
- Macrozona de vocação agrícola: caracterizada por pequenas propriedades de uso rural, propõe-se a consolidação da atividade agropecuária;
- Setor de conservação do reservatório de Mauá: composto pela área definida pelo PACUERA, e deverá incorporar as zonas previstas no plano, quando da sua consolidação.

As macrozonas urbanas são:

- Macrozona de incentivo ao adensamento: é caracterizada pela boa qualidade de infraestrutura e sistema viário e, nesse sentido, mostra potencial para o adensamento por meio da verticalização construtiva;
- Macrozona de qualificação urbana: região localizada no entorno do plano original de Telêmaco Borba e da rodovia do papel. Essa região deve ter prioridade nos investimentos de melhoria de sistema viário e equipamentos e serviços públicos, de forma a comportar uma ocupação de média densidade;
- Macrozona de ocupação urbana controlada: são as áreas com características de relevo, fragilidade ambiental ou de sistema viário de pouca capacidade de fluxo e, dessa forma, são compatíveis com ocupação predominantemente residencial;
- Macrozona de incentivo à formação de centralidade: como explicado anteriormente, o compartimento noroeste da cidade carece de comércio

---

e serviços voltados para a população dos bairros dessa região. Considerando-se a configuração viária e os sinais de intensificação do comércio na Av. das Flores e rua das Acácias, propõe-se o incentivo para a consolidação de um centro de bairro.

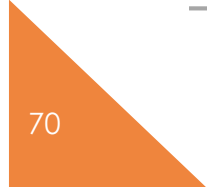
- Macrozona de expansão urbana: devido a sua localização em relação à malha urbana existente, considera-se a região ao sul da área central de Telêmaco Borba como propícia para a expansão urbana. Entretanto, o plano de ocupação deve considerar as áreas de alta declividade e de fragilidade ambiental, prevendo as medidas necessárias para evitar a ocupação antrópica e promover a conservação ambiental.
- Macrozona de uso de alto impacto: caracteriza-se pela área do entorno da rodovia do papel, atualmente já definida como zona industrial e de serviços, e se destina para empreendimentos de alto impacto de vizinhança;
- Macrozona de expansão do uso de alto impacto: são os terrenos adjacentes à macrozona de uso de alto impacto, e se destinam para a expansão da ocupação por esse tipo de atividade;
- Macrozona de compatibilização com o uso aeroportuário: são os terrenos adjacentes ao aeródromo, e devem ter parâmetros de uso e ocupação específicos referenciados nos padrões de incomodidade gerado pela atividade aeroportuária.
- Macrozona de ocupação sustentável da margem do rio Tibagi: como descrito no item 2.4, é caracterizada pela deficiência em infraestrutura, pela fragilidade ambiental, ocupações informais, e pelo potencial paisagístico. Tais características demandam prioridade em ações de qualificação urbanística e de conservação ambiental.

Deve-se ressaltar que as macrozonas acima definidas servem de orientação para a elaboração do zoneamento municipal. Na fase de redação das minutas de lei, esse macrozoneamento poderá ser simplificado visando melhor legibilidade da lei do Plano Diretor. A seguir, apresentam-se os mapas com a espacialização das macrozonas e, na sequência, a proposta preliminar do zoneamento realizada com base na diretriz do macrozoneamento.



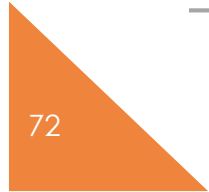
---

**Mapa 1: Macrozoneamento municipal**





Mapa 2: Macrozoneamento – área urbana







#### 2.4.4.2. Zoneamento urbano

Considerando-se a complexidade do tecido urbano, tanto na diversidade de tipos de usos e atividades, como nas condicionantes da intensidade de ocupação do solo, a área urbana necessita de um detalhamento maior no que tange ao zoneamento. Esse detalhamento segue as diretrizes do macrozoneamento, mas considera as especificidades de cada área da malha urbana, considerando suas características físicoambientais, de infraestrutura e socioeconômicas.

As zonas são classificadas pelo uso predominante e, no caso do uso residencial e uso misto são subdivididas conforma sua capacidade de adensamento. Tal classificação e sua espacialização são apresentadas no Mapa 3.

O zoneamento já incorpora a proposta preliminar para as Zonas Especiais de Interesse Social para regularização fundiária e produção de moradia, conforme o item 2.5.

Em relação à conservação ambiental, devido à falta de precisão das áreas de proteção permanente dos corpos hídricos, propõe-se que a delimitação das APPs não seja representada no mapa de zoneamento. Para resolver essa questão, propõe-se na estratégia 2 uma ação de Delimitação das Áreas de Proteção Permanente (item 2.2.3), cujo resultado deverá ser utilizado no processo de análise e aprovação de projetos. Enquanto tal trabalho não for realizado, a delimitação deverá ser realizada pelo proprietário no ato de elaboração e aprovação dos projetos de parcelamento e edificações, e verificada *in loco* pelos técnicos da municipalidade. Por outro lado, são incorporadas as áreas verdes com interesse ambiental identificadas pelo Plano de Arborização Urbana, marcadas como Zonas Especiais de Interesse Ambiental – ZEIA-I. Como forma de qualificar e interligar esses fragmentos de vegetação, propõe-se as Zonas Especiais de Interesse Ambiental – ZEIA-II.

Por fim, vale destacar o setor de ocupação sustentável da margem do rio Tibagi, que se define com base na macrozona de mesma denominação. Como pode ser observado no Mapa 3, o setor se sobrepõe às zonas urbanas, mantendo os seus parâmetros urbanísticos, mas delimitando a área prioritária de investimentos da política urbana. Caso haja necessidade, poderão ser definidos parâmetros adicionais ao setor, tal como maior taxa de permeabilidade pela predominância de altas declividades e sua proximidade ao rio Tibagi.





---

**Mapa 3: Zoneamento da área urbana**





## 2.5. EIXO ESTRATÉGICO 5: MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE MORADIA

Com base no diagnóstico realizado, a melhoria das condições de moradia se destacou como eixo estratégico de extrema importância para garantir que a função da cidade enquanto abrigo, moradia, se cumpra para todos os cidadãos. Para isso, são propostas ações que abrangem a revisão do PMHIS, a produção de moradia, a revisão da demarcação das ZEIS e a regularização fundiária, conforme descrito abaixo.

### 2.5.1. Revisar Plano Municipal de Habitação de Interesse Social - PMHIS

A revisão do PMHIS à luz do Plano Diretor é importante para que a política habitacional seja articulada às demais políticas públicas. Visa também o planejamento integrado dos setores da Prefeitura Municipal, para que preveja e se destine recursos para a provisão de moradia adequada. É especialmente necessária a vinculação da política habitacional àquelas de fomento e estímulo à geração de renda, de estímulo à participação da iniciativa privada na promoção e execução de projetos e de democratização do acesso à terra.

De modo a articular as políticas públicas que incidem sobre o território de Telêmaco Borba, a revisão do PDM definirá parâmetros de uso e ocupação do solo adequados à realidade das ocupações e aos condicionantes ambientais. É necessário, além disso, que se revise o PMHIS contemplando as seguintes atividades, que constituem demandas atuais da política habitacional:

- Levantar o déficit municipal (número e condições de moradia), com especial atenção às situações de coabitação e cadastrar famílias interessadas em participar de programas de HIS;
- Levantar os programas e projetos habitacionais que estão sendo ofertados, para dar continuidade a procedimentos administrativos instaurados, visando o atendimento aos interesses da população;
- Identificar e destinar outras áreas disponíveis para HIS, conforme demanda, além daquelas que serão apontadas na revisão do PDM;
- Construir um Plano de Ação e Investimentos;
- Reativar o Conselho de Habitação, prevendo a capacitação dos conselheiros para sua participação na implementação do PMHIS;

A organização de um cadastro de famílias interessadas em programas habitacionais, associado ao mapeamento dos assentamentos precários e das áreas disponíveis, formam um importante conjunto de informações que podem auxiliar o planejamento e monitoramento da política habitacional. Conhecer a demanda e se adequar a ela trará resultados mais efetivos para a redução das necessidades habitacionais e ampliação do acesso universal à cidade.

É importante que o PMHIS se associe a outros instrumentos de ordenamento territorial para reforçar ou garantir sua aplicação. Nesse sentido, existem previsões legais para a produção de HIS em áreas de abrangência de OUC e de reserva pela Prefeitura Municipal de terrenos públicos, por meio do direito de preempção, para abrigar temporariamente moradores de áreas precárias que estejam em obras de urbanização. Recomenda-se também que o Plano reforce as políticas de ordenamento traçadas no PDM, que influenciam a política habitacional do Município, por exemplo indicando que a expansão da mancha urbana ocorra conforme previsto no Plano Diretor.

---

Para a gestão do PMHIS, recomenda-se a instalação de uma estrutura mínima na Prefeitura Municipal voltada à solução do problema habitacional local.

Por fim, lembra-se que a participação da população é fundamental e deve ocorrer ao longo de todo o processo de revisão do PMHIS. Propõe-se que sejam elaboradas e divulgadas:

- Estratégias de comunicação, mobilização e participação da população incluindo no processo participativo os conselhos de política pública;
- Formas de dar publicidade ao processo de elaboração do PMHIS;
- Cronograma de atividades e de eventos participativos;
- Formas de articulação do PMHIS com outros programas e ações.

### **2.5.2. Implementar o PMHIS, instrumentalizando e associando ao plano orçamentário da PMTB, com ênfase à implantação do programa de regularização fundiária**

A Lei Federal 11.977/2009 definiu que a regularização fundiária consiste no conjunto de medidas jurídicas, urbanísticas, ambientais e sociais que visam a regularização de assentamentos e a titulação de seus ocupantes, de modo a garantir o acesso à moradia digna, que é um direito básico do cidadão brasileiro.

O objetivo de aplicação dos instrumentos de regularização fundiária é legalizar a permanência de moradores de áreas ocupadas em desconformidade com a lei e qualificar tais áreas, permitindo a maior integração com o espaço urbano formal e aumentando a qualidade de vida dos moradores.

A regularização fundiária poderá ser:

- Regularização fundiária de interesse social: em áreas irregularmente ocupadas, predominantemente por população de baixa renda;
- Regularização fundiária de interesse específico: aplica-se quando a situação de irregularidade não caracteriza interesse social.

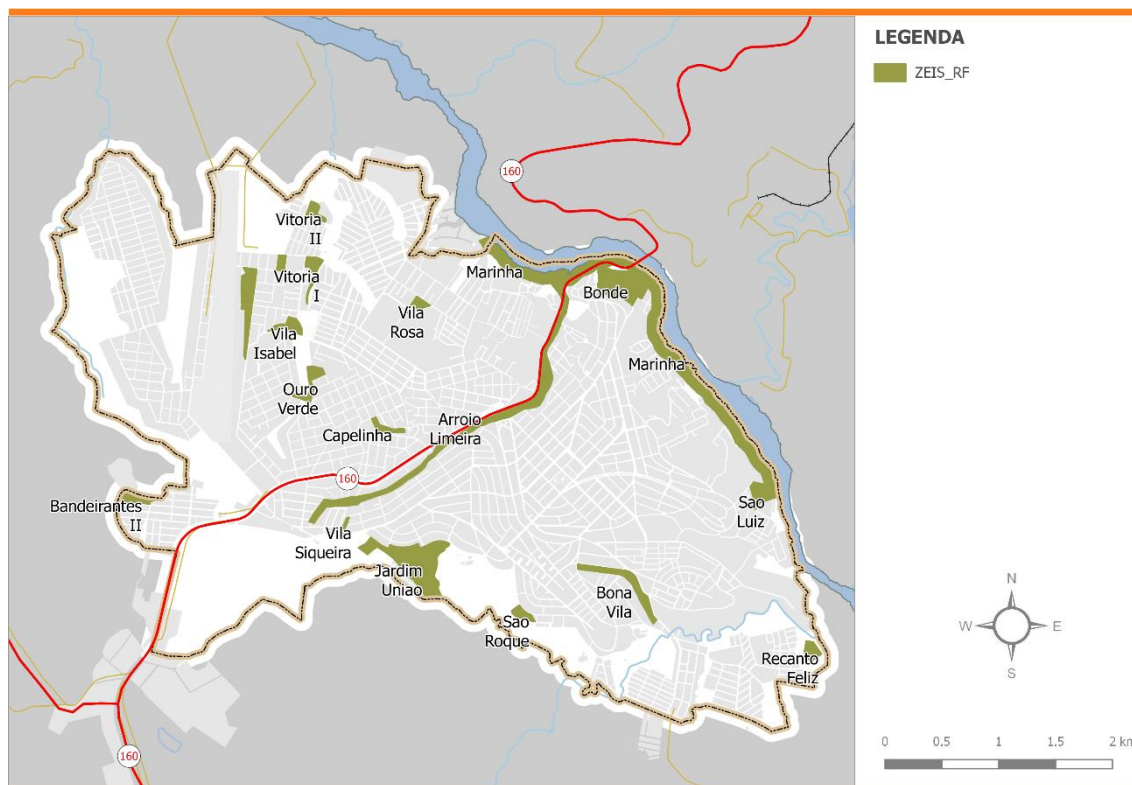
Para que a regularização fundiária seja realizada em Telêmaco Borba, cabe à Prefeitura Municipal determinar os procedimentos, critérios e contrapartidas necessários para a elaboração, aprovação e implementação dos projetos. A política habitacional no Município deverá integrar ações de regularização, urbanização e promoção habitacional.

A partir do levantamento do PDM, o Quadro 1 abaixo lista as áreas de ocupação irregular passíveis de regularização fundiária, a serem incorporadas como ZEIS-RF no zoneamento do Plano Diretor, indicadas na Figura 13.

**Quadro 1: Lista de Ocupações irregulares passíveis de regularização.**

Arroio Limeira	Marinha	São Silvestre
Bandeirantes II	Ouro Verde	Triângulo
Bona Vila	Recanto Feliz	Vila Isabel
Bonde	São João I	Vila Rosa
Capelinha	São João II	Vila Siqueira
Favela Estados Unidos	São Luiz	Vitória I e Rio do Ouro
Jardim União/FATEB	São Roque	Vitória II

Figura 13: Ocupações irregulares a serem incorporadas ao zoneamento como ZEIS-RF



Fonte: Funpar, 2017

Estas localidades somam 115 ha de área e se configuram como áreas que necessitam de infraestrutura e atendimento por serviços públicos para melhor as condições de moradia. Carecem de fiscalização e controle em relação ao adensamento excessivo, em face a riscos físicos ou ambientais. Nesse sentido, é importante que as ações de regularização sejam compatibilizadas com a preservação dos fundos de vale (corredores ambientais), com prioridade à do Arrojo Limeira.

Recomenda-se que o programa de regularização fundiária:

- Identifique as ocupações informais;
- Priorize a permanência dos ocupantes nos próprios núcleos urbanos informais, assegurando a prestação de serviços públicos aos seus ocupantes;
- Não se limite à questão da titulação do direito real que dá suporte ao exercício da moradia, mas promova melhorias urbanas.

A implantação de políticas de regularização fundiária e de produção habitacional estão vinculadas à política de investimentos urbanos do Município. É importante que se priorizem ações relacionadas à reivindicação de acessos básicos à cidade frente a outros planos e projetos que compõem a política urbana municipal, para garantir o mínimo de moradia digna a todos os cidadãos.

### 2.5.3. Revisar a localização das ZEIS

---

O diagnóstico do Plano Diretor apontou que não foram realizadas ações de regularização fundiária, urbanísticas ou jurídicas nas ZEIS. Decorridos dez anos da demarcação atual, a revisão e localização das ZEIS será contemplada no trabalho de revisão do Plano Diretor de Telêmaco Borba, conforme segue:

Revisão da localização das ZEIS-RF:

A revisão das ZEIS de regularização fundiária será realizada de acordo com a situação atual de irregularidade fundiária no Município, apontada pelo diagnóstico do Plano Diretor. Das áreas de ocupação irregular identificadas, serão demarcadas como ZEIS-RF as áreas regularizáveis por soluções técnicas e jurídicas. A demarcação das ZEIS-RF foi indicada na estratégia de regularização fundiária, acima.

Em relação às áreas públicas ocupadas, recomenda-se a avaliação pelo Município das condições de ocupação. É importante que os investimentos públicos sejam direcionados prioritariamente ao atendimento da população de baixa renda, que constitui quase a totalidade do déficit habitacional. Para isso, a Concessão do direito real de uso e a Concessão de uso especial para fins de moradia serão regulamentadas, junto às leis anexas ao Plano Diretor revisto.

Parte das áreas irregularmente ocupadas estão sob domínio da União, na faixa de 30 m de largura nas margens do rio Tibagi (região da Marinha). Essa área carece de serviços públicos mínimos, como rede de esgoto e de drenagem, e possui acessibilidade prejudicada por vias implantadas sem respeito à topografia local. Nestas áreas, o Município deverá requerer transferência/doação pela União com a finalidade de efetuar a regularização fundiária. Recomenda-se a consulta ao Decreto-Lei 3.365/1941, que dispõe sobre desapropriações por utilidade pública.

Em terrenos da Marinha, recomenda-se consultar as seguintes normas federais:

- Decreto-lei nº 9.760/1946 - Dispõe sobre os bens da União, da Declaração dos Bens e da regularização da ocupação de imóveis presumidamente de domínio da União. Muitos artigos foram revogados ou lhes foi dada nova redação pelo Decreto-lei nº 2.398/87 e pela Lei nº 9.636/98.
- Decreto-lei nº 2.398/1987 – Dispõe sobre foros, laudêmios e taxas de ocupação, relativos a imóveis de propriedade da União;
- Lei nº 9.636/1998 – Dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens e imóveis de domínio da União;
- Decreto nº 3.725/2001 – Regulamenta a Lei nº 9.636/1998.

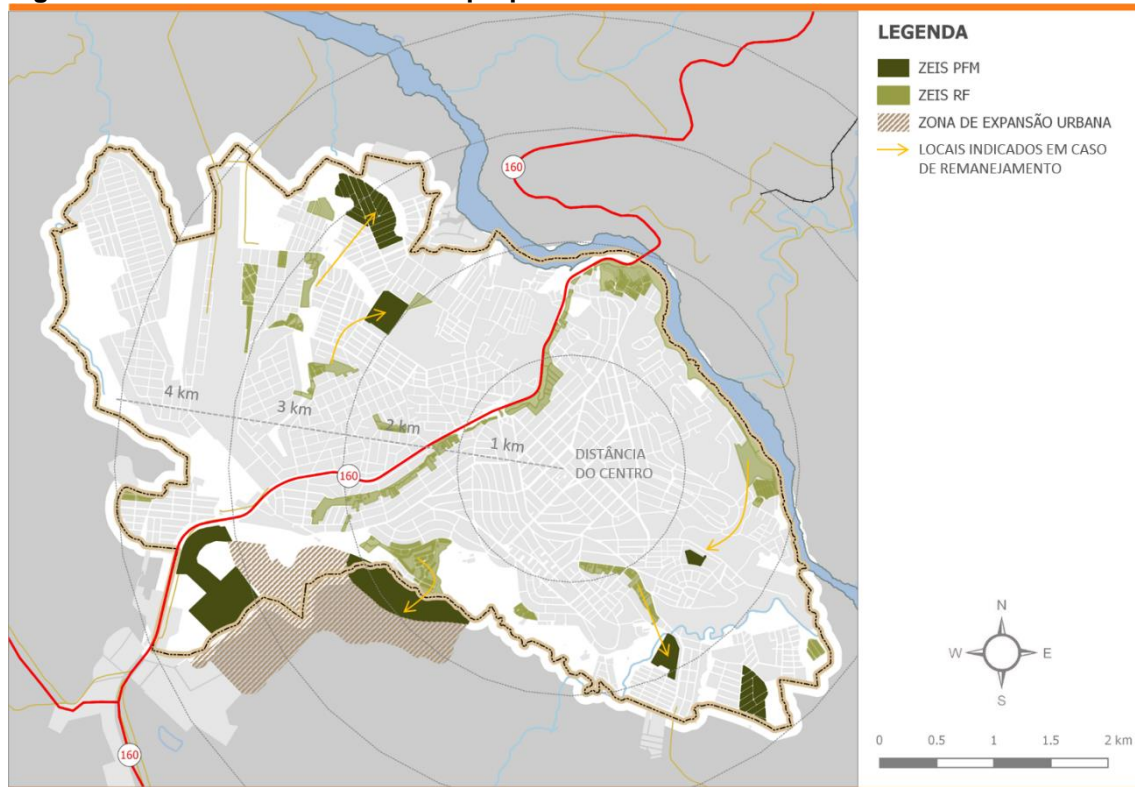
Revisão da localização das ZEIS – PFM

As ZEIS para fins de produção habitacional de interesse social, são definidas pela Lei 11.977 como “parcela de área urbana instituída pelo Plano Diretor ou definida por outra lei municipal, destinada predominantemente à moradia de população de baixa renda e sujeita a regras específicas de parcelamento, uso e ocupação do solo” (artigo 47, V).



Desde a aprovação do PDM, algumas ZEIS-PFM foram ocupadas e outras foram identificadas na revisão da Lei como inadequadas, por se situarem em terrenos com altas declividades que dificultariam a instalação de projetos habitacionais. Em face à necessidade de revisão destas demarcações, foram mantidas duas áreas de ZEIS-PFM que permanecem desocupadas e não apresentam riscos geoambientais aparentes; bem como apontadas novas áreas, indicadas na Figura 14, abaixo:

**Figura 14: Áreas demarcadas como propostas de ZEIS-PFM**



Fonte: Funpar, 2017.

As áreas atualmente demarcadas fora do perímetro urbano foram desconsideradas em detrimento da sua revisão. Além das duas áreas mantidas, a seleção de novas áreas para atender o déficit habitacional buscou atender aos seguintes critérios:

- Localização em vazio urbano com porte para receber projetos habitacionais (glebas);
- Proximidade a equipamentos públicos;
- Proximidade a centralidades (maior oferta de comércio e serviço);
- Proximidade a ZEIS-RF, para eventual remanejamento de população de áreas vizinhas, considerando vínculos familiares e socioespaciais;
- Inserção da área de expansão;
- Distribuição na malha urbana, considerando os vazios urbanos, para melhor inserção socioespacial da população.

As ZEIS-PFM propostas estão em média a 2 km das centralidades urbanas (bairro Centro e centralidade indicada na região a norte da rodovia PR-

---

160) e são atendidas por sistema de transporte público, que encurta as distâncias e as integra integração ao restante da cidade. Somadas, possuem 90 ha de área, o que equivale a 3,95 % da área urbana do Município, considerando a área de expansão proposta (fase A). Considerando a área parcelável e o lote mínimo de 200 m<sup>2</sup>, permitiriam a construção de cerca de 2.923 novos lotes.

É importante que as ZEIS-PFM localizadas na área de expansão urbana sejam demarcadas pela Prefeitura Municipal como áreas de utilidade pública para fins de desapropriação, para que a expectativa de valorização desses lotes com a ampliação do perímetro urbano não dificulte a sua aquisição pelo Poder Público.

Cabe indicar que, conforme as áreas com incidência das ZEIS são ocupadas, nas mesmas passará a incidir os parâmetros do zoneamento de uso predominantemente residencial (ZR).

#### **2.5.4. Implementar programa de produção de moradia de interesse social**

A redução das necessidades habitacionais em Telêmaco Borba está relacionada à produção de moradias, lotes ou financiamento de materiais de construção, que visem ampliar o acesso à terra urbanizada (preço e espaço) e a enfrentar o problema da coabitação, identificado como a principal componente do déficit habitacional em Telêmaco Borba.

Propõe-se a realização de um Programa de Produção de Moradia de Interesse Social que leve em conta os dados levantados e organizados pelo PMHIS atualizado, que promova o acesso das famílias em situação de irregularidade (física ou jurídica) a moradias dignas.

Com base nas demandas identificadas, propõe-se um programa de produção de moradia de interesse social que contemple:

##### *Identificação de famílias em situação de coabitação familiar*

A ser composto por etapas de cadastramento de famílias em situação de coabitação e da investigação das condições de habitabilidade dessas famílias, para a correta definição de metas para o atendimento pelos programas habitacionais do Município.

##### *Demarcação de ZEIS para produção de moradia*

Conforme previsto na ação de revisão e localização de ZEIS.

##### *Reserva de lotes para produção de HIS em novos parcelamentos*

No parcelamento de glebas localizadas no perímetro urbano, propõe-se a previsão na Lei de Parcelamento da doação pelo empreendedor à Prefeitura Municipal de área correspondente a 8% da área líquida dos lotes, a título de interesse público. Ao cumprir este requisito, seria ofertada ao empreendedor a possibilidade de redução da área mínima dos lotes de 360 m<sup>2</sup> (lote-padrão residencial) até 300 m<sup>2</sup>, tornando mais atraente a doação de lotes para a Prefeitura em vista da possibilidade de geração de um maior número de lotes para comercialização. Na Tabela 1 abaixo, foi simulada a aplicação dessa



política na área de expansão – fase A, onde poderão ser realizadas as seguintes situações:

**Tabela 1 – Simulação de número de lotes destinado a HIS**

Área total parcelável da Área de Expansão – Fase A (descontadas as áreas ocupadas e destinadas a ZEIS)		1.480.219,81 m <sup>2</sup> ou 148,02 ha	
Área líquida parcelável (descontados 35% de área pública/institucional)		962.142,88 m <sup>2</sup> ou 96,21 ha	
<b>SITUAÇÃO 1 - Aplicação da política Parcelamentos com lotes de 300 m<sup>2</sup> de área mínima e doação de 8% para HIS</b>		<b>SITUAÇÃO 2 - Não aplicação da política Parcelamento com lotes de 360 m<sup>2</sup> de área mínima</b>	
8% da área líquida parcelável destinada a lotes para HIS (200 m <sup>2</sup> )	76.971,43 m <sup>2</sup>	100% da área líquida parcelável destinada a lotes-padrão (360 m <sup>2</sup> ) comercializáveis	962.142,88 m <sup>2</sup>
<b>Número de lotes destinados a HIS</b>	<b>384 lotes</b>	<b>Número de lotes comercializáveis</b>	<b>2.672 lotes</b>
92% da área líquida parcelável destinado a lotes comercializáveis (300 m <sup>2</sup> )	885.717,45 m <sup>2</sup>		
Número de lotes comercializáveis	2.950 lotes		
Total de lotes produzidos com a aplicação da política de reserva de lotes para HIS	3.335 lotes	Total de lotes produzidos sem a aplicação da política de reserva de lotes para HIS	2.672 lotes

Fonte: Funpar, 2017.

A aplicação da política (SITUAÇÃO 1) permitiria a reserva de 384 lotes para destinação a HIS, distribuídos de modo pulverizado no tecido urbano para promover melhor integração socioespacial e, conseqüentemente, melhor qualidade de vida à população. Permitiria também a demarcação de outros 2.950 lotes para comercialização, aproximadamente 280 lotes a mais do que seria disponibilizado no caso de demarcação de lotes-padrão de 360 m<sup>2</sup> (SITUAÇÃO 2), fornecendo mais área para moradia.

Somadas ao total de lotes produzíveis nas ZEIS-PFM (2.923), estima-se que a aplicação das duas políticas possibilite a produção de cerca de 3.308 lotes para moradia de interesse social.

*Organização de uma estrutura que preste assistência técnica gratuita para habitação de interesse social - ATHIS*

Desde 2008, por meio da Lei Federal nº 11.888/2008, a União prevê que os estados e municípios prestem assistência técnica gratuita ao cidadão em questões relacionadas a moradia de interesse social. O Plano Diretor vigente, no Plano de Ação e Investimentos, já prevê a prestação de assistência jurídica gratuita aos cidadãos de baixa renda.

Nesse sentido, recomenda-se que o Programa de Produção de Moradia de Interesse Social preveja a disponibilização deste serviço pela iniciativa

---

privada. De modo a não sobrecarregar o quadro técnico da Prefeitura Municipal, poderá ser realizado um cadastro de profissionais do ramo da construção civil para fornecer assessoria técnica especializada. A remuneração poderá ser realizada via FMHIS, respeitando o piso salarial definido pelos conselhos de classe.

O PATHIS poderá contemplar ações de assistência para a edificação, reforma, adequação/requalificação e regularização de imóveis (habitação ou terrenos). É prioritário o atendimento da população ocupante de áreas ambientalmente inadequadas à moradia, principalmente aquelas sujeitas a inundações e deslizamentos de terra. Se destacam a ocupação da APP do rio Tibagi, do fundo de vale do Arroio Limeira e a ocupação da faixa não edificável da rodovia PR-160.

Além dessas, a revisão do PDM irá manter os dispositivos legais que incentivam a produção de habitação de interesse social no Município, tais como a concessão gratuita da OODC para a produção de HIS e para HMP com até 70 m<sup>2</sup> de área útil total, por unidade habitacional individual – previsto no Plano de Ação vigente.

Recomenda-se a vinculação das políticas públicas habitacionais com políticas de geração de emprego e trabalho. Também, devido ao caráter social, é recomendável que os financiamentos de imóvel pelo FMHIS possuam prestações com valor compatível com o valor do imóvel, e não com a capacidade de endividamento dos beneficiados. É recomendável que as prestações considerem a renda mensal média de até 3 SM – dessa forma, se adequando à realidade Municipal, para que famílias que se enquadram nessa faixa sejam efetivamente atendidas. Essa ação é importante para garantir que as famílias consigam arcar com o custo dos financiamentos e está vinculada à estratégia de expansão urbana sustentável.

### **2.5.5. Revisar os Código de Obras e de Posturas de forma a simplificar os processos de aprovação e fiscalização**

Assim como a delimitação das áreas de ZEIS para regularização fundiária e para produção de moradia de interesse social, a revisão dos códigos de obras e de posturas serão contempladas no trabalho de revisão do Plano Diretor de Telêmaco Borba.

Atualmente, os códigos de obras e de posturas possuem dispositivos que dificultam e oneram os processos de aprovação e fiscalização de obras. Entende-se que o instrumental jurídico permite ou impede, facilita ou dificulta a possibilidade de concretização da política urbana municipal. Nesse sentido, é importante a produção de medidas intervenientes e desobstaculizadoras que aproximem os tempos do Estado e do Direito aos tempos das necessidades do cidadão e do direito de morar. Isso será realizado na revisão dos códigos citados.

Com o intuito de assessorar a construção de uma política habitacional em Telêmaco Borba, abaixo estão listadas legislações selecionadas pelo MPPR que podem auxiliar a Prefeitura Municipal na execução da estratégia de melhoria das condições de moradia:

#### *Em relação à gestão democrática da cidade:*

- Lei Nacional n. 10.2574/ 2001 (Estatuto das Cidades);



- Decreto n. 8.243/2014 - Institui a Política Nacional de Participação Social

Em relação à regularização fundiária:

- Lei Nacional 11.977, de 07 de julho de 2009;
- Lei Nacional 6.015, de 31 de dezembro de 1973, Capítulo XII (artigos 288-A a 288-G), inserido pela Lei Nacional 12.424, de 2011;
- Decreto n. 9.760/1946 - Regularização Fundiária em Imóveis da União;
- Lei n. 9.636/1998 - Regularização Fundiária em Imóveis da União;
- "Lei Nacional n. 6.015/1973 - Lei de Registros Públicos (especialmente Capítulo XII - Do Registro da Regularização Fundiária Urbana)";
- Provimento CNJ 44/2015 - Normas gerais para o registro da regularização fundiária urbana;
- MP N° 759/2016 – dispõe sobre a regularização fundiária rural e urbana, sobre a liquidação de créditos concedidos.

Em relação ao direito à moradia:

- Lei Complementar 119/2007 - Institui o Sistema Estadual de Habitação de Interesse Social – SEHIS e cria o Fundo Estadual de Habitação e Regularização Fundiária de Interesse Social - FEHRIS.
- Comentário Geral 07 do Conselho de Direitos Humanos da ONU - Procedimentos e garantias do Direito à Moradia em Deslocamentos Forçados (Despejos e Remoções)
- Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social - Lei Nacional 11.124/2005.
- Regulamentação da Lei Nacional 11.124/2005 - Decreto 5.796/2006
- Assistência técnica pública e gratuita para o projeto e a construção de habitação de interesse social - Lei Nacional 11.888/2008
- Estatuto do Idoso (Lei n. 10.741/2003) - Título I, Capítulo IX e X
- Estatuto da Igualdade Racial (Lei n. 12.288/2010) - Título I, Capítulo IV
- Lei de Acessibilidade (Lei n. 10.098/2000) - Capítulos III, IV, V e VI
- Portaria nº 21/2014 - Aprova o Manual de Instruções do Trabalho Social nos Programas e ações do Ministérios das Cidades.
- Lei 13.140/2015 - Dispõe sobre a mediação entre particulares como meio de solução de controvérsias e sobre a autocomposição de conflitos no âmbito da administração pública
- Lei 8.009/1990 - Dispõe sobre a impenhorabilidade do bem de família.
- Decreto-Lei 3.365/1941 - Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública (ênfase no art. 4o-A, sobre as medidas compensatórias para famílias de baixa renda que demandam regularização fundiária de interesse social).

---

## 2.6. EIXO ESTRATÉGICO 6: QUALIFICAÇÃO DA MOBILIDADE

A qualificação da mobilidade objetiva a melhoria dos deslocamentos de pedestres, ciclista e veículos automotores na área urbana de Telêmaco Borba, constituindo-se em um dos instrumentos da política de desenvolvimento urbano do Município, integrado ao Plano Diretor Municipal.

As intervenções previstas para a qualificação da mobilidade abrangem ações na estruturação e hierarquização do sistema viário, o transporte não motorizado, o transporte motorizado, o transporte de bens, mercadorias e serviços, a infraestrutura, a gestão e a participação da sociedade.

As diretrizes da mobilidade são estabelecidas e detalhadas no Plano de Mobilidade, um dos componentes dos Planos Integrados de Telêmaco Borba.

### 2.6.1. Estruturação e hierarquização do sistema viário

A estruturação e hierarquização do sistema viário consiste na identificação da rede de infraestrutura de vias existentes e projetadas, com uma hierarquização física com base em critérios funcionais e urbanísticos, segundo as características de tráfego recebido pelas vias existentes e sua função no sistema viário urbano consolidado.

A Lei 1.616/2008 e a Lei Nº 1.750/2009 (que altera a anterior) estabelecem os critérios para concepção do Sistema Viário da Sede do Município de Telêmaco Borba- PR, instituída como o “instrumento de planejamento de caráter dinâmico, vinculado à realidade urbana e a serviço do desenvolvimento da comunidade local, buscando o bem estar de sua população e da ação governamental nos seus múltiplos aspectos organicamente integrado e harmônico”, sendo vinculada à Lei 1.569/2006 – Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Telêmaco Borba - PDDU/TB, Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, Lei do Parcelamento do Solo Urbano e demais legislações estaduais e federais pertinentes.

A proposta para a estruturação e hierarquização do sistema viário estabelece uma nova configuração viária para ordenar os deslocamentos segundo uma hierarquia, composta por:

- Via Arterial Rodoviária:
- Via Arterial Perimetral;
- Via Arterial Estrutural:
- Via Coletora:
- Via Coletora Parque:
- Via Local:
- Via Local Especial de Comércio:

O mapa a seguir apresenta a proposta para a estruturação e hierarquização do sistema viário urbano de Telêmaco Borba.



Mapa 4: Hierarquia Viária Proposta







## 2.6.2. Estruturação do transporte não motorizado

### Melhoria das calçadas

A melhoria das calçadas é de fundamental importância para o atendimento dos princípios da mobilidade, considerando que a circulação de pedestres é prioritária em relação a todos os outros modos de deslocamentos.

As características das calçadas são referenciadas na Lei Nº 1.560/2006, que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) do Município de Telêmaco Borba, estabelece as características dos passeios, bem como no Código de Posturas, que deverão ser revistos.

O principal objetivo é promover a caminhabilidade na área urbana, com uma projeto específico para a adequação das calçadas, permitindo ao cidadão, incluindo os cadeirantes, à circulação segura, com a qualificação de calçadas da área urbana, configurando-se segundo padrões estabelecidos, adequação das calçadas existentes de acordo com os padrões, considerando a acessibilidade universal; a implantação de mobiliário urbano adequado, especialmente da arborização e iluminação pública; e padronização dos semáforos de pedestres, com adoção de uma única tipologia de portafocos; para garantir as premissas do desenho universal.

**Figura 15: Tipologia das calçadas**



Faixa de acesso  
Extensão entre 0,20 e 0,80 metros

Faixa livre  
Extensão mínima de 1,20 metros

Faixa de serviço  
Extensão entre 0,80 e 1,20 metros

Fonte: PDDU, 2006.

---

### Implantação de ciclovias e ciclofaixas

A implantação de um sistema cicloviário está em desenvolvimento pela Prefeitura Municipal de Telêmaco Borba, com a implantação de ciclovia no canteiro central da Avenida Horácio Laffer, Avenida Presidente Kennedy, Rua Madre de Deus e Rua Sem Nome.

A proposta para a continuidade da implantação de um sistema cicloviário para a área urbana será de forma gradativa, considerando a disponibilidade de espaço nas vias públicas, a implantação de ciclovias, ciclofaixas ou passeios compartilhados no sistema de vias coletoras e vias parque, além da Arterial Rodoviária, com análise da declividade das vias, a formação de uma rede articulada, a implantação de infraestrutura adequada e a viabilização de um programa de conscientização e respeito à circulação de bicicletas.

Propõe-se a expansão das ciclovias na área urbana, preferencialmente nas áreas sem declividades acentuadas, formando uma rede que promova os deslocamentos por bicicleta entre os diversos bairros.



**Mapa 5: Sistema Cicloviação**





### Implantação de ações para os veículos de propulsão humana

As ações para os veículos de propulsão humana visam adequar o modal aos preceitos da visão democrática do espaço de circulação e da mobilidade urbana com conforto e segurança.

A proposta refere-se à adoção de medidas para o tratamento especial de transporte não motorizado por propulsão humana, promovendo ações para disciplinar o transporte não motorizado por propulsão humana, com o desenvolvimento de campanhas de conscientização do uso do espaço público, com a divulgação da circulação pela direita da pista, no sentido de fluxo da via, com prioridade sobre os veículos motorizados, com proibição de circulação nas vias de trânsito rápido.

Como muitos veículos de carga de propulsão humana são de propriedade de ambulantes, que transportam alimentos e mercadorias, deverão ser adotadas ações para ordenar e disciplinar a atuação dos ambulantes, contribuindo para uma melhor mobilidade urbana.

### Implantação de ações para a melhoria da acessibilidade e implantação da Rota de Cadeirantes

Considerando as condições atuais das calçadas, a proposta objetiva implantar ações que promovam a acessibilidade universal, adequando-se aos preceitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) de promover a acessibilidade e qualificar as condições urbanas de mobilidade e de ocupação do espaço público.

Entre as medidas para a adoção do conceito de desenho universal destacam-se a eliminação das barreiras arquitetônicas que impedem ou dificultam o acesso à cidade; a eliminação das barreiras urbanísticas que impossibilitam o cidadão de circular e utilizar o espaço e o mobiliário urbano; e a eliminação das barreiras de transportes que se caracterizam pela falta de adaptação em qualquer sistema de transporte.

As diretrizes básicas de acessibilidade universal a serem observadas abrangem o rebaixamento de meios-fios nas esquinas e junto às faixas de segurança com a construção de rampas segundo as especificações da ABNT; a remoção de barreiras físicas como separadores de fluxos nos locais de travessia de pedestres; a sinalização no passeio público de rotas para a circulação de deficientes visuais, utilizando pisos táteis nos locais de maior circulação e nos pontos de acesso ao transporte coletivo; os cuidados especiais na construção e na conservação de passeios, tratando-os como parte da via pública; as diretrizes para acessibilidade no serviço de transporte; a construção de rampas para acesso às plataformas de embarque e desembarque; a adaptação dos veículos de transporte coletivo para acesso de cadeiras de rodas mediante rebaixamento do piso interno dos veículos, implantação de elevadores ou nivelamento dos pisos das plataformas com o piso interno dos veículos.

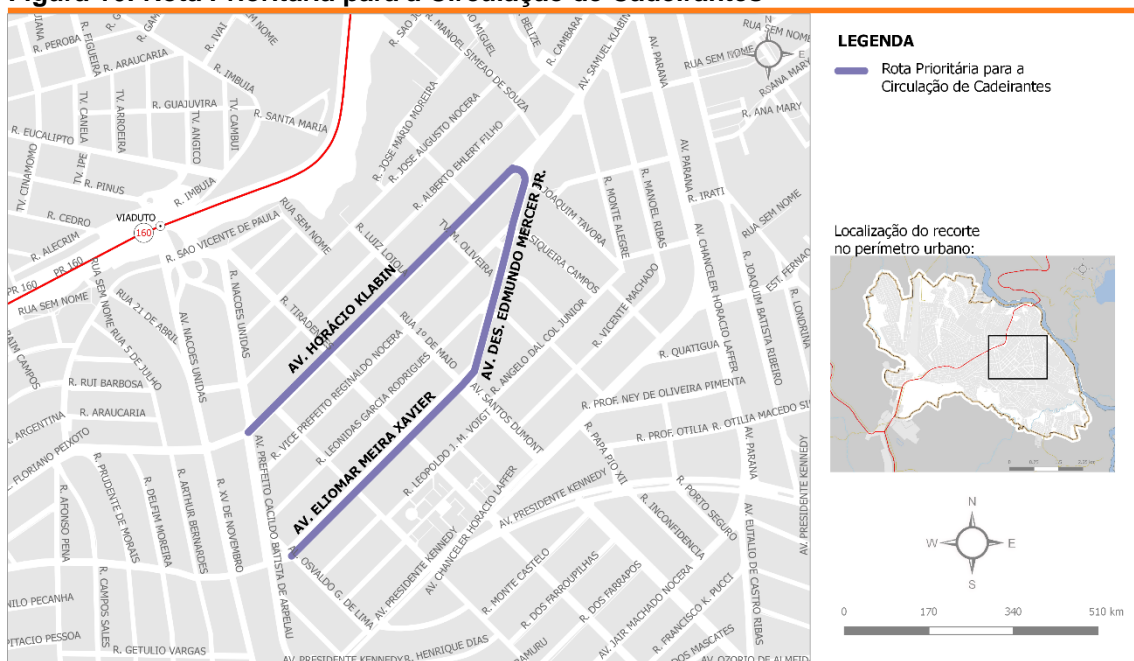
A melhoria da acessibilidade deve considerar as solicitações da Associação dos Amigos e Deficientes de Telêmaco Borba (ADADEF), que apresentam situações de urgência.

Para a melhoria da acessibilidade propõe-se a implantação de uma Rota Prioritária para a Circulação de Cadeirantes, na área central como um projeto piloto a ser replicado pela cidade, considerando a configuração das calçadas. O projeto piloto deve integrar um Estudo de Rotas, destinadas aos deslocamentos de pessoas com dificuldade de locomoção, estabelecendo as prioridades, para os caminhamentos, prevendo-se a sua ampliação gradativa, incluindo a participação de idosos, gestantes e outras categorias que queiram atuar.

O projeto consiste na definição de um itinerário, com a participação de entidades ligadas ao atendimento de pessoas com dificuldade de locomoção dos deficientes físicos.

O projeto piloto da Rota Prioritária para a Circulação de Cadeirantes é definido pelas vias Avenida Horácio Klabin, Avenida Desembargador Edmundo Mercer Jr. e Av. Eliomar Meira Xavier, conforme demonstrado na figura a seguir.

**Figura 16: Rota Prioritária para a Circulação de Cadeirantes**



Fonte: Funpar, 2017.

### 2.6.3. Estruturação do transporte motorizado

O transporte motorizado abrange o transporte público coletivo, o transporte público por táxi, o transporte público escolar, o transporte público por fretamento e o transporte individual, com propostas de ações e intervenções para melhorar a mobilidade em Telêmaco Borba.

#### Adequação do transporte público coletivo

O transporte público coletivo apresenta uma boa estrutura, atendido pelo modal ônibus, com 9 linhas codificadas e 3 linhas não codificadas, operadas pela empresa Benedito Aleixo de Queiroz & Cia Ltda., com nome fantasia de Vinsa – Viação Nossa Senhora Aparecida, com uma frota total de 26 ônibus que atendem a diversos bairros da cidade.



O sistema baseia-se no Plano de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Telêmaco Borba, elaborado 2.007, pela Logitrans – Logística, Engenharia e Transportes Ltda. para a Vinsa, que foi assumido pela Prefeitura Municipal de Telêmaco Borba, com linhas radiais - entre um bairro e o centro e diametrais - ligação entre bairros passando pelo centro.

A gestão do sistema de transporte coletivo urbano, considerando o planejamento, a implantação da infraestrutura e a fiscalização, é atribuição de diversas estruturas da administração pública municipal.

A cidade dispõe de um sistema de transporte coletivo constituído pelo modal de cabine aérea, também conhecido como Bonde Aéreo, ou o Bondinho da Klabin, utilizado para o acesso à Unidade de Monte Alegre, que é de propriedade das Indústrias Klabin para o atendimento prioritário de seus funcionários, mas que permite o acesso à população em geral e turistas.

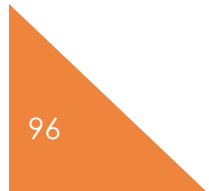
A proposta consiste na implantação de pontos de ônibus especiais, para dotar o sistema de transporte coletivo de um equipamento urbano compatível com os volumes de passageiros de determinados pontos, ofertando mais conforto para os usuários do serviço.

A Prefeitura Municipal de Telêmaco Borba tem uma proposta para implantar seis pontos especiais de integração, com a implantação de baias para a parada e circulação de ônibus, separadas dos fluxos de circulação de veículos existentes na via. Os locais previstos para eles são: dois pontos na Avenida Horácio Klabin em frente a rodoviária, e os demais na Avenida Pref. Cacildo Batista de Arperlau, na Avenida Samuel Klabin, na Avenida Pres. Kennedy e na Avenida Paraná.

Integra a proposta para transporte público coletivo a definição de um novo padrão de pontos de ônibus, estabelecida para responder a uma demanda apresentada na Oficina Comunitária para a elaboração da Revisão do Plano Diretor de Telêmaco Borba.

O novo padrão de pontos será desenvolvido pela equipe da Prefeitura Municipal de Telêmaco Borba.

O mapa a seguir identifica os pontos de ônibus.







---

**Mapa 6: Pontos de ônibus**





Destaca-se a necessidade de revisar o Regulamento dos Serviços de Transporte Público de Passageiros, conforme previsto da Lei 1.626/2007, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, que deveria ser o instrumento básico de gestão, não foi efetivado, dificultando a gestão dos serviços.

A nova Lei da Mobilidade deverá prever uma nova estrutura para a gestão do transporte público coletivo, caracterizando um Conselho Municipal de Mobilidade, que definirá suas atribuições e composição, como um órgão colegiado em substituição do Conselho Municipal de Transporte Coletivo e do Conselho Municipal de Trânsito.

#### *Adequação do transporte público por táxi*

O serviço de táxis, regido pela Lei Nº 309/1974, não foi atualizado após a Constituição de 1988, com as normas para os serviços de transportes internos de passageiros e cargas em veículos de aluguel, exercido mediante permissão da Prefeitura Municipal de Telêmaco Borba, prestado exclusivamente por pessoa física para apenas um veículo; com a definição de critérios para os permissionários, o cadastro de condutores, os veículos, o número de veículos que será fixado periodicamente pela Prefeitura; com a definição dos pontos de pontos de estacionamento; e demais critérios.

Verifica-se a existência da Copotáxi, cooperativa de 20 associados, que prestam serviços a diversas empresas, de acordo com um sistema de rodízio, segundo condições pré-estabelecidas, com destaque para a Indústrias Klabin.

Para o transporte público por táxi, considerado como um meio de transporte público individual, prevê-se ações para promover o serviço segundo uma nova sistematização, com a licitação dos serviços.

#### *Adequação do transporte público escolar*

O transporte público escolar caracterizado como um serviço de interesse público, para transportar pessoas que têm um destino comum, sendo classificado como um serviço de fretamento especial, pois destina-se a atender a estudantes, apresenta-se bem estruturado, atendendo ao estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro.

O transporte escolar privado e remunerado, regulamentado por legislação específica, é realizado mediante permissão da TBTran, em caráter precário, pessoal e intransferível, a 30 empresas ou profissionais autônomos proprietários de veículos apropriados.

O transporte escolar da rede pública de ensino, nas escolas municipais e estaduais, é gerido pela Secretaria Municipal de Educação, Seção de Transporte Escolar e Movimentação Pessoal, para o atendimento na área urbana e rural.

Para o de transporte escolar privado e remunerado a proposta relaciona-se basicamente à revisão da regulamentação.

---

### Adequação do transporte público por fretamento

O transporte público por fretamento define-se como uma alternativa de transporte público privado, para o transporte de pessoas que têm um destino comum, sendo realizado para atendimento dos funcionários da Klabin, com linhas para a Fábrica e para Harmonia; bem como para as indústrias do Distrito Industrial.

Como o transporte público por fretamento circula pelas vias urbanas, com itinerários regulares, a proposta consiste em promover cooperação entre entes federativos municipais, metropolitanos e estaduais, visando a reestruturação dos serviços.

### Adequação do transporte individual

O transporte individual é caracterizado como a modalidade de deslocamento de pessoas por veículo particular, motocicleta ou automóvel para até cinco passageiros, com possibilidade de transportar alguma carga, sem delimitação de itinerário, com flexibilidade de trajeto e horário.

As propostas para o transporte individual, que não é prioritário em relação ao transporte não motorizado e ao transporte motorizado público coletivo, visam melhorar o sistema de circulação viária, proporcionando melhores condições de trânsito com segurança, compreendem a sua reestruturação com a adequação da infraestrutura viária, segundo as prioridades estabelecidas, e implantação ou reestruturação de equipamentos de controle, como os sistemas de comunicação, de controle operacional e de segurança.

#### **2.6.4. Estruturação do transporte de bens, mercadorias e serviços**

O transporte de bens, mercadorias e serviços em Telêmaco Borba está regulamentado pela Lei Municipal Nº 1.623/2007, que estabelece as condições para o trânsito de veículos pesados, abrangendo a proibição do trânsito de veículos pesados pelas ruas e avenidas do perímetro urbano do Município, exceto pela Rodovia do Papel / PR-160; apresentando as condições para a carga e descarga, entre outras condições, como a definição do período até às 9:00 horas e após às 17:00 horas, de segunda a sexta feira na Avenida Horácio Klabin, no trecho entre as avenidas Nações Unidas Oeste e Desembargador Edmundo Mercer Jr.

Entretanto observa-se que os caminhões médios, semipesados e pesados circulam por toda a cidade, inclusive pela área central, gerando conflitos com as atividades urbanas e com o tráfego urbano. Verifica-se que o atendimento às atividades das Indústrias Klabin impacta o transporte rodoviário, gerando uma circulação de carga muito grande na Rodovia PR-160.

Para consolidar o Município como cidade polo, a Prefeitura Municipal elaborou o projeto do Centro de Logística de Transporte de Telêmaco Borba (CELOG-TB), instituído pela Lei Complementar 020/2.016, localizado às margens da Rodovia PR-160, em frente ao Distrito Industrial, dotado de infraestrutura para atividades de comércio varejista e de prestação de serviços, diretas e indiretas do segmento de logística de transporte e armazenamento de cargas, que deverá ser objeto de uma licitação de Concessão Onerosa de Direito Real de Uso.

Com a construção da Unidade Puma, no Município de Ortigueira, mas fronteiro de Telêmaco Borba, a Klabin construiu um Ramal Rodoviário para o escoamento da produção, voltado integralmente para o mercado externo.

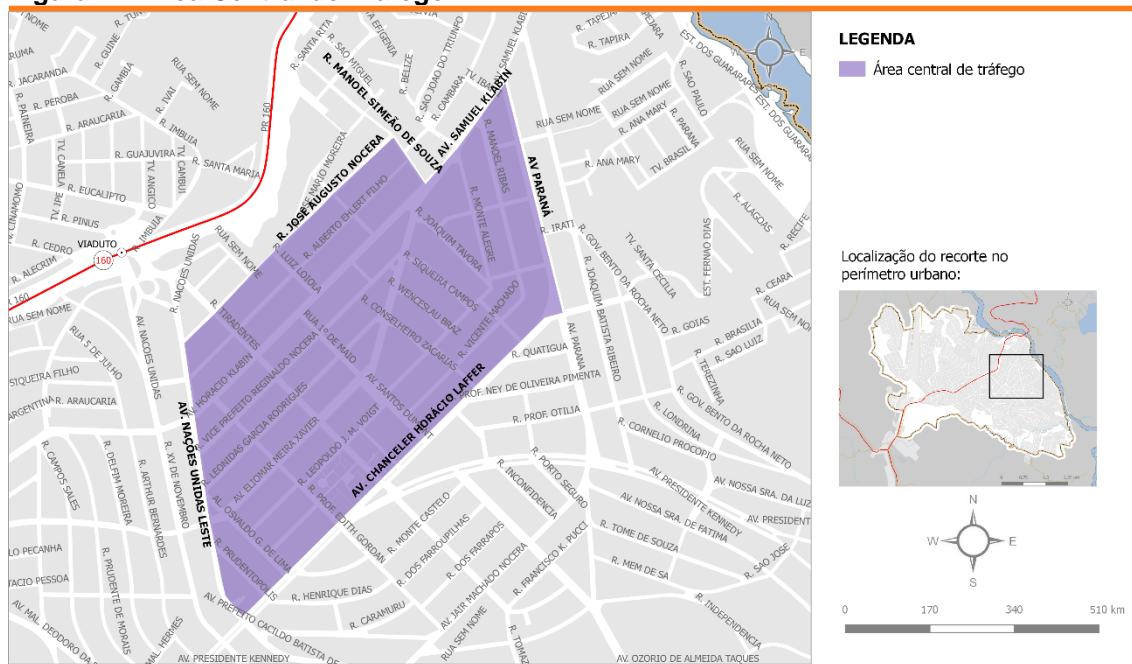
O transporte aeroviário, efetuado no Aeroporto Municipal “Monte Alegre”, de propriedade do Município e administrado pela Klabin, também pode ser utilizado para o transporte de carga.

As propostas para o transporte de bens, mercadorias e serviços são:

### Implantação de Área Central de Tráfego

Para facilitar a circulação e manter bons níveis de fluidez de tráfego é importante a criação de uma área central de tráfego, com o estabelecimento de restrição de tonelagem, com a proibição da circulação de veículos acima de 7 toneladas e/ou acima de 7 metros de comprimento, nos períodos entre 09h00 e 19h00 nos dias úteis e entre 09h00 e 13h30 dos sábados; sendo que na ruas e avenidas que tangenciam a área central de tráfego seja permitida a circulação de veículos, estabelecida segundo legislação específica.

**Figura 17: Área Central de Tráfego**



Fonte: Funpar, 2017.

A definição da área central de tráfego considerou a verticalização do Município, os polos geradores de tráfego, a quantidade de semáforos e o estacionamento regulamentado.

### Regulamentação do estacionamento de carga e descarga

A implantação de Área Central de Tráfego, com restrição de circulação de veículos acima de 7 toneladas e/ou acima de 7 metros durante períodos

---

específicos não implica na extinção da possibilidade de efetuar a carga e descarga, especialmente na área central, pois propõe-se a regulamentação do estacionamento de carga e descarga em determinadas vias, com a definição de locais com vagas específicas para veículos de até 7 toneladas.

### Implantação do CELOG

A implantação do CELOG deverá ser implementada, promovendo a estruturação da logística e carga urbana, com a criação e consolidação plataformas logísticas com distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade; a implantação de infraestrutura especializada nas áreas de carga e descarga, plataformas logísticas para distribuição, armazenamento, segurança e intermodalidade, com a utilização do pátio ferroviário externo da Unidade Puma, em Ortigueira; o estabelecimento de rotas preferenciais, segundo a organização da logística de carga urbana; e o disciplinamento da distribuição de bens, mercadorias e serviços, a regulamentação de carga e descarga, áreas de acesso e circulação restrita ou controlada, polos geradores de carga, centros de distribuição e comercialização, públicos e privados.

### **2.6.5. Estruturação da infraestrutura**

As propostas para a infraestrutura configuram as intervenções para a pavimentação urbana, a melhoria da infraestrutura viária, a implementação de vias de sentido único, o estacionamento, os equipamentos de controle da circulação viária, equipamentos do transporte coletivo, o mobiliário urbano e os polos geradores de tráfego.

### Implantação de pavimentação urbana

A pavimentação na área urbana de Telêmaco Borba é composta por pavimento asfáltico na maioria das vias; revestimento poliédrico ou pedra irregular implantado geralmente na periferia; por blocret em vias da área central; e por cascalho ou antipó em poucas vias da periferia. A maioria das vias pavimentadas apresenta boas condições de trafegabilidade.

A proposta consiste na complementação da pavimentação das vias que ainda não são dotadas de revestimento, compatível com a sua hierarquia e dimensionamento, adequada aos volumes de tráfego, com calçadas para ofertar condições de conforto e segurança aos pedestres.

### Requalificação de vias

Considerando a compatibilidade entre as propostas de uso do solo e de circulação viária prevê-se a requalificação das vias caracterizadas como Via Local Especial de Comércio, estabelecida como a Avenida Horácio Klabin e a Rua Jasmim.

A Avenida Horácio Klabin, no trecho entre as avenidas Pref. Cacildo Batista Arpelau e a Samuel Klabin, no centro, é o principal eixo comercial da cidade, dotada de um tratamento especial, com calçadas mais largas, com mobiliário urbano e com vagas de estacionamento rotativo, em diagonal, a 45°.



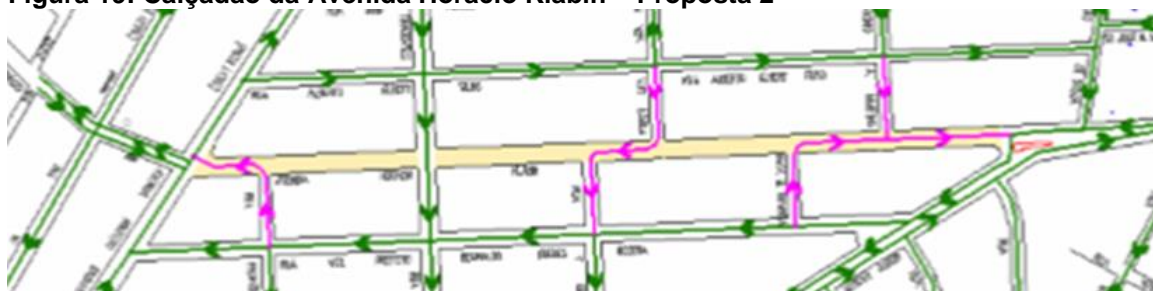
Existe um projeto que caracteriza a via como prioritária para pedestres (calçadão), com opções para os sentidos de trânsito das vias, como apresentadas nas figuras a seguir.

**Figura 18: Calçadão da Avenida Horácio Klabin – Proposta 1**



Fonte: Funpar, 2017.

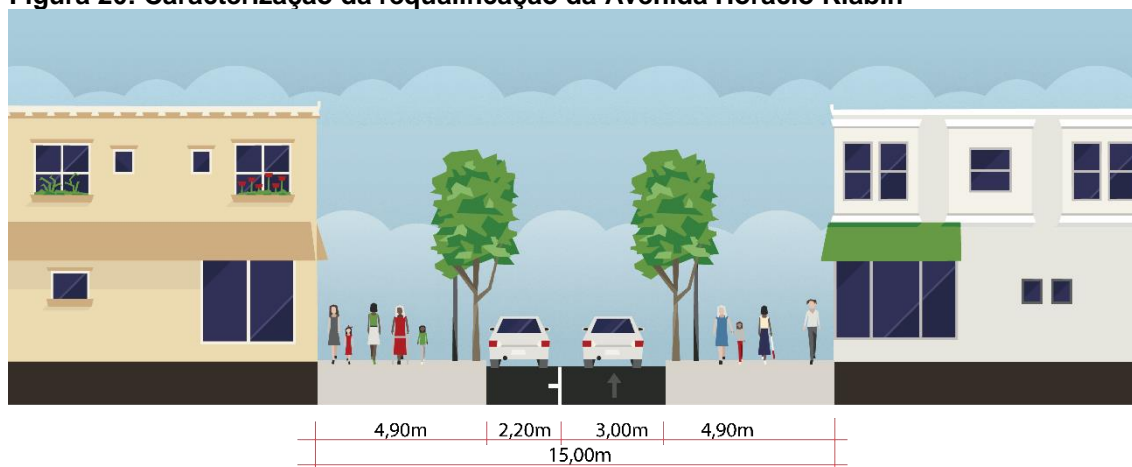
**Figura 19: Calçadão da Avenida Horácio Klabin – Proposta 2**



Fonte: Funpar, 2017.

As propostas consideram como prioritária a circulação de pedestres, com trechos onde os veículos podem circular, favorecendo o trânsito e possibilitando a carga e descarga na área.

**Figura 20: Caracterização da requalificação da Avenida Horácio Klabin**



Fonte: Funpar, 2017.

A Rua Jasmim, no trecho entre as ruas Lotus e Flor do Campo, deverá ser requalificada para atender às novas funções que assumirá com a proposta de ser a Via Local Especial de Comércio do setor noroeste da cidade.

As intervenções abrangem a ampliação das calçadas para proporcionar uma melhor circulação de pedestres, além de implantação de mobiliário urbano compatível com as novas funções da via, como demonstrado na figura a seguir.

**Figura 21: Caracterização da requalificação da Rua Jasmim**



Fonte: Funpar, 2017.

### Ligações viárias

Na área urbana as declividades e as características dos loteamentos em diversos bairros nem sempre proporcionam alternativas de ligações entre as áreas, dificultando os acessos.

Para facilitar os deslocamentos entre bairros propõe-se algumas ligações viárias, estabelecidas como:

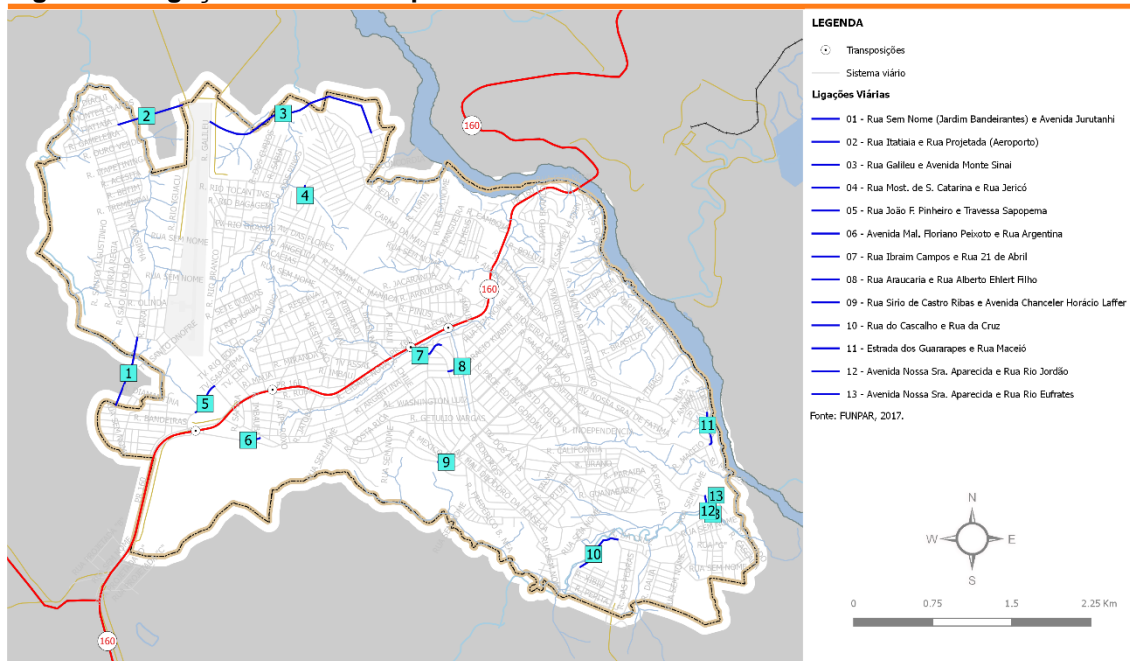
- Ligação entre Rua Sem Nome (Bairro Jd. Bandeirantes) e Avenida Jurutanhi (1)
- Ligação entre Rua Itatiaia e Rua Projetada (Aeroporto) (2)
- Ligação entre Rua Galileu e Avenida Monte Sinai (3)
- Ligação entre Rua Most. de S. Catarina e Rua Jericó (4)
- Ligação entre Rua João F. Pinheiro e Travessa Sapopema (5)
- Ligação entre Avenida Mal. Floriano Peixoto e Rua Argentina (6)
- Ligação entre Rua Ibraim Campos e Rua 21 de Abril (7)
- Ligação entre Rua Araucária e Rua Alberto Ehler Filho (8)
- Ligação entre Rua Sirio de Castro Ribas e Avenida Chanceler Horácio Laffer (9)
- Ligação entre Rua do Cascalho e Rua da Cruz (10)
- Estrada dos Guararapes e Rua Maceió (11)
- Ligação entre Avenida Nossa Sra. Aparecida e Rua Rio Jordão (12)





- Ligação entre Avenida Nossa Sra. Aparecida e Rua Rio Eufrates (13)

Figura 22: Ligações viárias a implantar



Fonte: Funpar, 2017.

### Revitalização de vias

Para melhorar a circulação viária entre bairros da cidade é importante fazer intervenções em determinadas vias, com a sua revitalização.

Entre as propostas destaca-se a revitalização da Rua Max Staudacher, que faz uma ligação entre os bairros Ana Mary e Bela Vista, localizados na região nordeste do segmento sul da cidade, que apresenta uma configuração sinuosa, com curvas e declives acentuados, provendo a ligação entre a Rodovia PR-160 e a Avenida Samuel Klabin.

Outra proposta refere-se à possibilidade de alargamento e implantação de ciclovia da Avenida Nações Unidas, melhorando as condições de circulação do binário de entrada e saída do centro da cidade.

### Ampliação de vias de sentido único

A estruturação da circulação viária compatibilizada com a dimensão da via e com os volumes de tráfego existentes muitas vezes são conflitantes e para reduzir tais conflitos é importante ampliar as vias com sentido único de circulação de veículos.

As novas vias que deverão ter uma configuração com sentido único de circulação de veículos são identificadas no mapa a seguir.





---

**Mapa 7: Vias com sentido único de circulação**



PLANOS INTEGRADOS DE TELÊMACO BORBA  
**PLANO DIRETOR MUNICIPAL | LEITURA TÉCNICA E COMUNITÁRIA**

---



## Estacionamento

As questões pertinentes ao estacionamento influenciam a circulação viária, uma vez que dificultam o trânsito de veículos.

As propostas para o equacionamento do estacionamento, especialmente na área central, referem-se a:

- Revisão do estacionamento regulamentado, com a sua ampliação, aumentando o número de vagas disponível no centro, especialmente nas vias comerciais, considerando a reserva de vagas para deficientes e idosos, e para o estacionamento de motos.
- Eliminação do estacionamento em diagonal, a 45°, padronizando os comportamentos na circulação de veículos e facilitando os deslocamentos nas vias urbanas.

**Figura 23: Estacionamento**



Fonte: Funpar, 2017.

## Implantação de equipamentos de controle da circulação viária

Os equipamentos de controle da circulação viária, como a sinalização horizontal, vertical e semafórica, existentes na cidade são satisfatórios para o controle do trânsito.

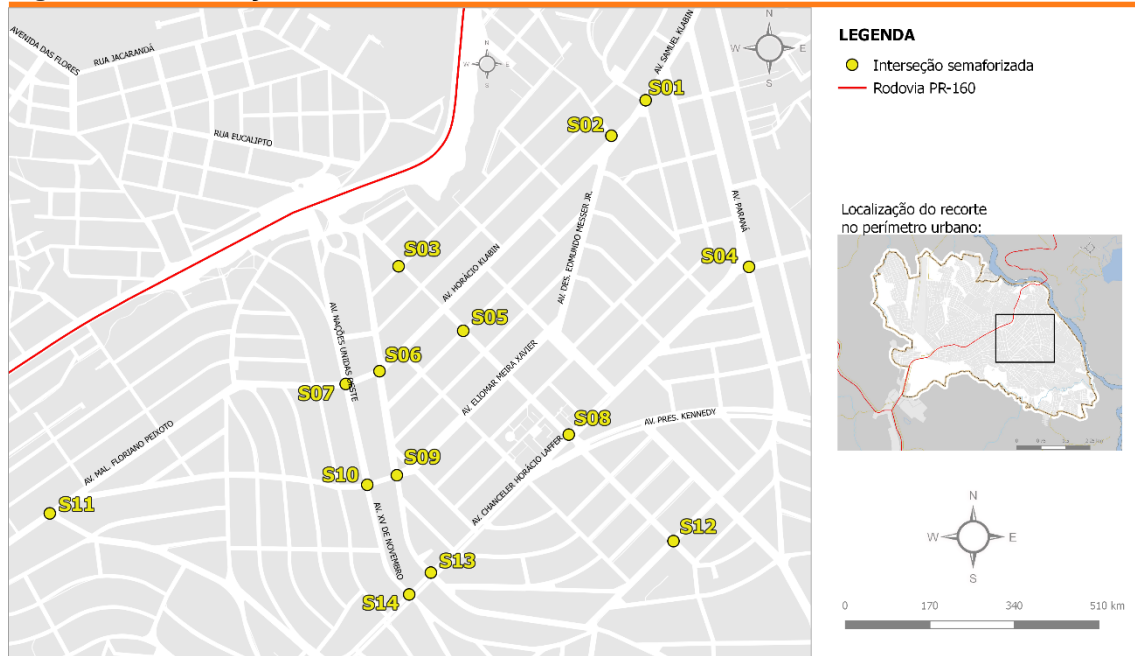
As propostas para a melhoria dos equipamentos de controle da circulação viária abrangem:

- Melhoria da sinalização horizontal: complementação, especialmente nos locais onde não existe, e adequação da existente que estão em desacordo com os padrões estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e pelo Manual de Sinalização Horizontal do DENATRAN-Departamento Nacional de Trânsito.



- Melhoria da sinalização vertical: complementação, especialmente nos locais onde não existe, e adequação da existente que estão em desacordo com os padrões estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e pelo Manual de Sinalização Vertical do DENATRAN-Departamento Nacional de Trânsito; além de uma revisão da sinalização vertical indicativa, implantada em pontos de decisão do sistema viário com indicação da direção de equipamentos, bairros, vias ou cidades.
- Melhoria da sinalização semafórica: adequação dos tempos de ciclo dos 14 semáforos existentes, com planos de tráfego que efetuem da melhor maneira o controle de veículos na interseção, dimensionados em função dos volumes de tráfego identificados na pesquisa de contagem classificada de veículos realizada; com a coordenação dos semáforos segundo “ondas verdes”; além de reestruturar os sistemas de controle operacional e de segurança.

Figura 24: Localização dos semáforos



Fonte: Funpar, 2017.

### Implantação de equipamentos de transporte coletivo

Os equipamentos de transporte coletivo incluem-se na infraestrutura, sendo que as propostas compreendem a implantação de 6 pontos de ônibus especiais, adequados aos volumes de passageiros de certos pontos, para ofertar mais conforto para os usuários do serviço; e de um novo padrão de pontos de ônibus, a ser desenvolvido pela equipe da Prefeitura Municipal, para responder a uma reivindicação da população, como explicitado no item 2.2.3 – Estruturação do transporte motorizado.

---

### Implantação de mobiliário urbano

O mobiliário urbano existente nas vias da cidade, composto de objetos, equipamentos e pequenas construções que integram a paisagem urbana, constituído de bancos, elementos (armários) de serviços públicos, indicação de nomenclatura de logradouro público (placas), lixeiras, pontos de ônibus, postes de iluminação pública, placas de sinalização viária e semáforos e telefone público, atendem às demandas da população.

A proposta consiste no aprimoramento do mobiliário urbano, especialmente com relação à indicação de nomenclatura de logradouro público, ou sejam, as placas com o nome das vias na periferia; as lixeiras; os novos pontos de ônibus, com a pavimentação das calçadas considerando a acessibilidade universal; e a sinalização semaforica com os novos tempos de ciclos.

### Polos Geradores de Tráfego

Os polos geradores de tráfego são caracterizados na Lei Nº1.569/2006 Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), no Livro II – Da Infraestrutura Urbana, Título I – Do Sistema de Mobilidade Urbana, Capítulo II – Das Políticas e Objetivos do Sistema de Mobilidade Urbana, Seção III – Dos Polos Geradores de Tráfego.

A proposta abrange a regulamentação de polos geradores de tráfego em uma regulamentação própria, adequada à realidade local, contemplando a caracterização de parâmetros para a classificação dos polos geradores de tráfego e as medidas mitigatória e/ou compensatórias; bem como a regulamentação dos procedimentos para os estudos de impacto dos polos geradores de tráfego e as medidas mitigadoras e/ou compensatórias.

#### **2.6.6. Estruturação da gestão**

A gestão da mobilidade está afeta a diversos órgãos da estrutura administrativa da Prefeitura Municipal, com a pulverização de atividade, com pouca qualificação técnica nos aspectos da mobilidade relativos à gestão, ao sistema de comunicação e de monitoramento e avaliação.

A estrutura atual abrange a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Meio Ambiente (SMPUHMA), A Secretaria de Obras e Serviços Públicos (SMOSP) e Secretaria Geral do Gabinete (SGG), com a Divisão de Municipal de Segurança e Trânsito, que caracteriza a TBTran.

A legislação municipal que fundamenta a gestão da mobilidade compreende a Lei nº 1569/2006 – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, a Lei nº 1616 – Sistema Viário da Sede, Lei nº 1623 – Circulação de Veículos Pesados no Perímetro Urbano, a Lei nº1626/2007 – Transporte Coletivo.

As propostas para a gestão da mobilidade consistem em:

### Estruturação da gestão da mobilidade

As ações relativas à estruturação da gestão são embasadas na caracterização das funções pertinentes a cada dos órgãos da administração municipal envolvidos nas atividades, ações e intervenções específicas à sua atuação na mobilidade. O item 2.10 apresenta o detalhamento desta ação e a





articulação das unidades de gestão da mobilidade com outros órgãos da prefeitura.

#### Estruturação do sistema de comunicação

Para a gestão da mobilidade é importante estruturar um sistema de comunicação que abranja os diversos órgãos da estrutura da administração municipal para as atividades, ações e intervenções na mobilidade; bem como a criação de canais de comunicação com a sociedade.

#### Estruturação do monitoramento e avaliação

A gestão da mobilidade necessita qualificar-se para responder a diversas demandas, incluindo a estruturação para os indicadores que traduzam os parâmetros relevantes da mobilidade, segundo os do Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS), explicitados para cada domínio e tema, que seja de fácil percepção e quantificação; e com a criação de um banco de dados.

#### Instituição do Conselho de Mobilidade

As discussões de atividades, ações e intervenções na mobilidade devem ser respaldadas pela instituição de um conselho único, que substitua os Conselho Municipal de Trânsito e o Conselho Municipal de Transporte Coletivo, proporcionando uma melhor avaliação e uma participação mais efetiva.

### **2.6.7. Estruturação da participação da sociedade**

A participação da sociedade, especialmente no que se refere à elaboração de planos diretores e as intervenções da mobilidade estão em processo de estruturação, sendo que os Conselho Municipal de Trânsito, o Conselho Municipal de Transporte Coletivo e o Conselho da Cidade são instituídos formalmente, mas são poucas as reuniões.

Com relação ao processo de participação na Prefeitura Municipal observam-se poucos canais e processos para a sua efetivação.

As propostas abrangem:

- Estabelecimento do processo de participação da sociedade, a criação de canais específicos e com a formalização do Conselho da Mobilidade com membros da sociedade.
- Identificação dos atores participantes, com representantes do Governo Municipal: com titulares e suplentes integrantes da estrutura administrativa do Município; representantes não governamentais: com titulares e suplentes integrantes de organizações diversas como associações, entidades de classe, sindicatos, conselhos, instituições de ensino e pesquisa; e representantes de conselhos municipais legalmente constituídos: com titulares e suplentes integrantes de conselhos, incluindo convidados especiais.

Efetivação dos modos de participação da sociedade, definindo os modos de participação e os canais efetivos.

---

## **2.7. EIXO ESTRATÉGICO 7: QUALIFICAÇÃO DA INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS DE SANEAMENTO**

As intervenções propostas para a melhoria da infraestrutura e do saneamento básico têm como objetivo geral a implementação do Plano Municipal de Saneamento Básico, realizado pela empresa Envex, no qual foram consideradas como fundamentais as ações descritas abaixo. Vale ressaltar que o sistema de saneamento básico do Município está sob concessão da Sanepar, sendo a empresa a responsável pelo planejamento dos investimentos no setor. A Sanepar é responsável por dois eixos do saneamento básico, abastecimento de água e esgotamento sanitário. Já o município é responsável pela drenagem de água pluvial e manejo de resíduos sólidos. Nesse sentido, a consecução do Plano de Saneamento Básico acarreta em ações conjuntas da PMTB e da Sanepar.

### **2.7.1. Ampliar a rede de esgotamento sanitário, com prioridade para as ocupações da margem do rio Tibagi.**

O sistema de esgotamento sanitário do Município, operado pela Sanepar, atende 75,95% da população. Em regiões não atendidas pelo tratamento e coleta de esgoto, os efluentes domésticos são encaminhados para um sistema de tratamento individual, ou, são lançados diretamente nos corpos hídricos, podendo ocasionar a contaminação do solo e da água.

Envolvendo o perímetro urbano, dentre as regiões não atendidas pelo sistema de esgoto, as áreas que se destacam encontram-se majoritariamente próximas ao Rio Tibagi.

O Plano Municipal de Saneamento Básico apresenta investimentos à curto, médio e longo prazo, e visa ampliar a rede e o sistema de coleta e tratamento de esgoto do Município, buscando garantir a universalização do acesso do serviço à população urbana. Além disso, essa intervenção propõe ações de adequação com o abastecimento de água e deve priorizar loteamentos implantados na margem do Rio Tibagi.

A longo prazo, em um horizonte de 10 anos, é previsto o atendimento de 91% da população urbana, abrangendo 81.819 habitantes. Atualmente, 58.186 habitantes têm acesso a rede de esgotamento sanitário.

### **2.7.2. Elaborar plano de drenagem, contemplando ações de prevenção contra alagamentos.**

Essa intervenção tem como objetivo a execução de medidas estruturais impedindo prejuízos causados por inundações, bem como a instalação de dispositivos na rede de microdrenagem, evitando alagamentos e lançamentos irregulares das águas pluviais. São apontadas ações para a melhoria da gestão do sistema de micro e macrodrenagem.

Em relação à macrodrenagem, são propostas medidas de desassoreamento e dragagem, que consiste na retirada do material depositado nos canais, que em excesso podem reduzir a capacidade de escoamento da água e intensificar a ocorrência de inundações. Nesse sentido, a ação envolve o redimensionamento das seções transversais e da declividade da rede e o estabelecimento de trechos para deposição e limpeza do material.



Também devem ser feitas melhorias nas calhas dos rios, buscando respeitar o traçado natural e evitar a retificação do mesmo, utilizando materiais adequados para o revestimento das paredes dos canais.

Para o sistema de microdrenagem, são sugeridas ações para o manejo de águas pluviais urbanas no Município, como a pavimentação de vias, a recuperação de galerias existentes e a instalação de novas redes.

### **2.7.3. Instituir programa de manutenção preventiva do sistema de macro e microdrenagem.**

Telêmaco Borba não conta com serviço de manutenção preventiva do sistema de macro e microdrenagem urbana, que consiste em reparos e limpezas quando há necessidade. Desta forma o programa de manutenção visa identificar e prevenir as ocorrências causadas por estruturas e/ou obras danificadas ou obstruídas e rios e córregos com início de erosão e assoreamento.

O programa consiste em monitoramento, que estabelece procedimentos para a fiscalização e autuação sobre obras públicas e de empreendimentos privados, execução dos projetos e a manutenção periódica dos sistemas implantados. Além disso, devem ser capacitadas equipes de fiscalização para o atendimento da legislação municipal.

A intervenção também propõe um cadastro de drenagem, que deve ficar a cargo da administração municipal, visando facilitar a fiscalização e identificação de obras que serão executadas. E ainda, prevê programas de educação ambiental com o objetivo de conscientizar a população sobre o tema e instruir sobre quais atitudes devem ser tomadas buscando decisões cada vez mais sustentáveis.

### **2.7.4. Melhorar a infraestrutura de microdrenagem, de forma a evitar obstrução das galerias e a contaminação da drenagem pluvial.**

A estratégia de melhorar a infraestrutura de drenagem é importante uma vez que a manutenção do sistema no Município não é realizada de forma satisfatória. Telêmaco Borba não realiza limpezas periódicas nas bocas de lobo e caixas dissipadoras, em consequência disso foram encontradas uma série de bocas de lobo quebradas, o que o permite a entrada de resíduos e, por sua vez, a possibilidade de obstrução da rede.

Essa intervenção também considera a adequação dos pontos de lançamento, recuperação das áreas já degradadas e a manutenção adequada do sistema.

Como previsto no Plano de Saneamento, ressalta-se a necessidade de instalação de dissipadores de velocidade nos pontos de lançamento das águas pluviais para evitar erosões como registradas em alguns pontos e em ruas com declividade muito elevada, também a instalação de redes de drenagem para evitar alagamentos em pontos mais baixos do município.

### **2.7.5. Implantar programa de fortalecimento da COOPTAB, assessorando a gestão e formalizando parceria com a Prefeitura Municipal.**

O Município apresenta uma situação relativamente boa com relação à limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, uma vez que possui atendimento de coleta em 100% de seu território.

---

Contudo, a PMTB possui uma parceria informal com a Cooperativa Ambiental de Telêmaco Borba, que realiza a coleta de material reciclável. Essa parceria ainda não está acordada via contrato de prestação de serviços. A estratégia visa formalizar a parceria com a Prefeitura Municipal e estabelecer regras e indicadores de desempenho do serviço de coleta de recicláveis de forma a melhorar a regularidade, eficiência e eficácia do serviço.

#### **2.7.6. Prever área para depósito de resíduos de construção civil.**

O município de Telêmaco Borba não possui um local licenciado para disposição de resíduos da construção civil, ocorrendo o acúmulo de resíduos em locais inadequados, como terrenos baldios ou na própria calçada. Além disso, foram criados depósitos clandestinos fora do perímetro urbano do município.

A intervenção prevê o licenciamento de área adequada para o depósito e também a criação de campanhas informativas e educativas de como proceder após a geração de resíduos de construção civil.

#### **2.7.7. Ampliação do serviço de coleta de resíduos sólidos convencionais.**

Essa intervenção propõe a ampliação do serviço de coleta de resíduos sólidos convencionais para atendimento de todos os bairros pelo menos duas vezes por semana.

O Município prevê a possibilidade de contratação de empresa privada para realização da coleta de resíduos como alternativa para os problemas relacionados a falta de mão de obra, greve de funcionários e problemas mecânicos nos caminhões da PMTB.



## 2.8. EIXO ESTRATÉGICO 8: QUALIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS SOCIAIS

Como sinalizado anteriormente, esse eixo estratégico tem como objetivo promover a melhoria da qualidade dos serviços sociais, por meio do incremento e qualificação de equipamentos de educação, saúde, assistência social, cultura, esporte e lazer, do reordenamento de estruturas e atividades, e da sistematização de ações de segurança pública, priorizando investimentos nas regiões periféricas, de modo a ampliar a cobertura de atendimento, aprimorar e descentralizar os serviços.

A seguir são apresentadas as intervenções previstas para a implementação dessa estratégia.

### 2.8.1. Ampliação de equipamentos e serviços de educação

Embora os equipamentos municipais de educação supram a demanda atual e estejam bem distribuídos no território, a grande maioria carece de área externa para atividades educacionais. Além disso, tendo em vista o cumprimento das metas estabelecidas pelo Plano Nacional de Educação (PNE), referente ao decênio 2014/2024, quanto à ampliação da oferta de educação em tempo integral para alunos da Educação Básica (Brasil, 2014), verifica-se a necessidade de aumentar a capacidade dos equipamentos existentes. Não obstante, a grande maioria também não apresenta espaço físico para ampliações. Neste sentido, propõe-se:

- i. Ampliar os equipamentos municipais de educação existentes, a partir da aquisição de novas áreas, priorizando terrenos contíguos ou próximos destes equipamentos.
- ii. Aproveitar o potencial de áreas verdes e dos equipamentos esportivos e de lazer para estruturação de espaços que serviam às atividades educacionais, incluindo a revitalização e o incremento destes espaços (brinquedos).

### 2.8.2. Reordenamento e implantação de equipamentos e serviços de assistência social e de saúde

Alguns serviços semelhantes da rede socioassistencial são prestados em diferentes equipamentos, resultando em estruturas subaproveitadas, como é o caso dos Centros de Convivência do Adolescente (CCA) e da Juventude (CCJ), assim como das Unidades de Acolhimento Abrigo Vida Nova, Abrigo Novo Amanhã e Casa Lar Novo Caminho.

Outros equipamentos de assistência social e de saúde encontram-se em locais não recomendados pelos órgãos reguladores, dificultando o repasse de recursos federais. O Centro de Referência da Assistência Social (CRAS) Monte Alegre está situado no terreno do órgão gestor municipal, enquanto o CRAS Cidade Nova, os Centros de Referência Especializada de Assistência Social (CREAS) Liberdade Cidadã e Samuel Klabin e o Centro de Atenção Psicossocial (CAPS) Telêmaco Borba não possuem sedes próprias e estão instalados em imóveis locados.

As Unidades Básicas de Saúde (UBS) encontram-se sobrecarregadas e o município não dispõe de um Centro de Atenção Psicossocial Álcool e Drogas (CAPS AD), unidade essencial para a prevenção e tratamento da dependência química. Além disso, o município já apresenta demanda por novas unidades de CRAS e de Centro de Convivência do Idoso (CCI).

---

Deste modo, as propostas são:

- i. Reordenar os serviços da rede socioassistencial, a partir da unificação de atividades semelhantes em um mesmo espaço físico (Centros de Convivência e Unidades de Acolhimento), liberando estruturas subaproveitadas para implantação de outros equipamentos/serviços.
- ii. Realocar os equipamentos de assistência social e de saúde situados em locais inapropriados para sedes próprias, privilegiando a região central para abrigar os CREAS e do CAPS Telêmaco Borba, e, no caso dos CRAS Monte Alegre e Cidade Nova, as regiões atualmente ocupadas.
- iii. Implantar nova unidade de CRAS na região oeste, preferencialmente no bairro Jd. Bandeirantes, e viabilizar a implantação do CRAS Marinha (que já conta com projeto, mas sem terreno destinado).
- iv. Implantar nova unidade de CCI, preferencialmente na região central.
- v. Implantar novas UBS nas regiões oeste e sul, preferencialmente nos bairros Limeira – área III e São Francisco.
- vi. Implantar unidade de CAPS AD.

### **2.8.3. Implantação de equipamentos e descentralização dos serviços de cultura, esporte e lazer**

Considerando seu porte, Telêmaco Borba conta com um conjunto pequeno de bens e serviços que promovem o desenvolvimento cultural, os quais não contemplam grande parte dos bairros periféricos e, principalmente, as populações de baixa renda.

Apesar de dispor da boa infraestrutura esportiva e de se destacar nas atividades de esporte de rendimento (praticado segundo normas e regras da prática desportiva, com o objetivo de obter resultados), o município carece de equipamentos e serviços voltados ao esporte de participação, ou esporte social (praticado de modo voluntário, com caráter recreativo e de lazer).

Os espaços e equipamentos voltados ao recreio, descanso ou, ainda, que são caracterizados como pontos de encontro e socialização, estão concentrados na região central e na porção sul do território. Além de equipamentos de lazer, as regiões periféricas também carecem de atividades recreativas.

Destaca-se que as regiões periféricas, como as do Rio Alegre e do Jd. São Silvestre, apresentam maior concentração de pessoas em situação de vulnerabilidade social e de violação de direitos. Nestas, também estão os maiores índices de violência e criminalidade, os quais estão relacionados principalmente ao consumo e tráfico de drogas.

Neste sentido, visando a promoção da inclusão social através da ampliação e descentralização dos serviços de cultura, esporte e lazer, propõe-se:

- i. Implantar núcleos de atividades culturais, esportivas e de lazer – “Espaços de Cidadania” –, prioritariamente na região noroeste, a partir do aproveitamento de equipamentos e de áreas verdes existentes.
- ii. Implantar quadras esportivas e campos de futebol nas regiões periféricas, preferencialmente nos bairros Jd. União, São João (Jd. São



Silvestre), Santa Rita (Vila São Luiz), Macopa (Marinha), Limeira – área III e Limeira – área VI.

- iii. Arborizar os equipamentos esportivos e de lazer, compatibilizando com o Plano de Arborização Urbana.

#### 2.8.4. Elaboração e implementação de Plano de Segurança Pública

A redução dos fenômenos de violência e criminalidade é um dos principais desafios do município. Comparado à média de seu grupo de municípios (que possuem entre 70 mil e 180 mil habitantes), Telêmaco Borba apresenta índices expressivos de ocorrências por homicídio doloso (quando há intenção de matar ou quando o agente assume o risco de causar a morte), por roubo e por porte/posse de arma de fogo (MP/PR, 2016). Da perspectiva de munícipes e de gestores do poder público, a sensação de insegurança entre a população tem aumentado significativamente nos últimos anos.

Dentre os principais fatores evidenciados que contribuem para este cenário estão a presença de populações em situações de fragilidade (vulnerabilidade social, baixa renda), a falta de oportunidades de emprego, a escassez de ações de promoção cultural e recreativa nas regiões periféricas, a alta evasão escolar no ensino médio, assim como o aumento do consumo e tráfico de drogas.

Deste modo, com a finalidade de instrumentalizar a gestão municipal para a redução dos fenômenos de violência e criminalidade, propõe-se a elaboração e implementação de Plano de Segurança Pública.

Considerando que a segurança pública deve ser problematizada num sentido mais amplo, contemplando a integração social e a melhoria da qualidade de vida da população, faz-se necessário que o Plano inclua:

- i. Diagnóstico situacional da segurança pública do município, abrangendo a dinâmica da violência e da criminalidade de forma relacional.
- ii. Política de inclusão social e com ações que promovam a prevenção da violência e da criminalidade.
- iii. Programas e projetos integrados com diferentes setores da administração municipal, especialmente educação, saúde, assistência social, cultura, esporte e lazer.
- iv. Aumento da capacidade de gestão da política municipal de segurança pública, incluindo a efetivação da Guarda Municipal de Telêmaco Borba.
- v. Participação ampla da sociedade civil nos processos de formulação, execução e monitoramento da política municipal de segurança pública.

---

## 2.9. EIXO ESTRATÉGICO 9: PROMOÇÃO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Esse eixo tem como objetivo promover desenvolvimento econômico por meio da diversificação das atividades produtivas objetivando a criação de emprego e renda.

As intervenções necessárias para a consecução dessa estratégia são apresentadas a seguir.

### 2.9.1. Elaborar plano de desenvolvimento econômico local

Estrategicamente planejado, o desenvolvimento econômico está sendo cada vez mais usado como instrumento para fortalecer as capacidades institucionais, melhorar o ambiente para investimentos e aumentar a competitividade dos negócios, empreendedores e trabalhadores locais. Como Telêmaco vem sofrendo um processo de “fuga” de empregos, massa salarial e estabelecimentos, torna-se imperativo a elaboração de um plano de desenvolvimento econômico em escala municipal.

De acordo com o Manual para Desenvolvimento Econômico Local do Banco Mundial (2006), a elaboração de estratégias planejadas para o desenvolvimento econômico local deve seguir uma sequência lógica de estágios, descritas a seguir:

- i. Organização de esforços: o desenvolvimento econômico local bem-sucedido requer o esforço colaborativo dos setores público, privado e não governamental. Para tanto, o processo de planejamento começa pela identificação de pessoas, instituições, empresários, organizações civis, think-tanks, e de outros grupos que constituem ou produzem impacto na economia local. Em momento posterior, as habilidades, as experiências e os recursos de tais stakeholders irão contribuir para a efetividade do processo de planejamento estratégico seja na forma de grupos de trabalho informais ou como parceria pública-privada formal.
- ii. Avaliação da economia local: este estágio deve identificar os setores críticos com base: (i) caracterização da situação econômica e social do município e seu entorno; (ii) no diagnóstico das competências produtivas atuais e potenciais; (iii) na avaliação de gargalos e oportunidades em termos de matérias primas, logística, infraestrutura, mão-de-obra, etc; (iv) na prospecção de novos negócios baseando-se em experiências nacionais e internacionais; (v) na identificação das necessidades e oportunidades de investimentos públicos e privados; (vi) na avaliação da capacidade institucional. Para tal exercício, várias ferramentas, incluindo análise SWOT, matriz BCG, pesquisas primárias, análise de dados secundários e benchmarking, podem ser utilizadas.
- iii. Criação de estratégias: as estratégias devem possuir minimamente os seguintes componentes característicos: (i) cenários: descrição sobre futuro econômico desejado para município; (ii) macro-objetivos: sistematização da essência do plano em termos estratégicos; (iii) programas: conjunto de abordagens para alcançar metas realistas de desenvolvimento econômico; (iv) planos de ação e investimento: descrição de esforços físicos e financeiros necessários para implementar componentes específicos dos programas.





- iv. Monitoramento e avaliação: consiste no acompanhamento contínuo das estratégias em relação ao cronograma e aos investimentos pré-estabelecidos. O monitoramento e avaliação fornecem aos stakeholders um retorno contínuo sobre o processo de implementação, além de identificar precocemente o sucesso e o fracasso real e potencial.

### 2.9.2. Desburocratizar processos de licenciamento e funcionamento de negócios e empresas

A exemplo das iniciativas da RedeSimples (Rede Nacional para a Simplificação do Registro e Legalização de Empresas e Negócios), a desburocratização de processo de licenciamento e funcionamento de negócios de Telêmaco Borba visa criar um sistema integrado de abertura, alteração, baixa e legalização das empresas municipais. A iniciativa deverá integrar órgãos e entidades federais, estaduais e municipais na oferta dos seguintes serviços, eleitos pelo Sebrae (2016) como essenciais para o empreendedorismo:

- i. Consulta de viabilidade, pesquisa e reserva de nome empresarial e resultado de viabilidade de exercício da atividade desejada no local escolhido, observando regras mantidas pelo município, tanto para os procedimentos de abertura de novas empresas quanto para alteração de empresas existentes;
- ii. Coleta eletrônica de informações e dados comuns fixados nacionalmente, verificação de consistência do cadastro dos sócios e da empresa, permitindo a recuperação de informações de pesquisas previamente efetuadas;
- iii. registro e inscrições tributárias nas esferas federal, estadual e municipal, geração de documentos de registro, após verificação de consistência dos dados;
- iv. licenciamento das atividades com informações prévias sobre os requisitos de licenciamento, conforme o grau de risco, mantidas pelos órgãos competentes do município e estado;
- v. Alteração e baixa com pesquisa prévia, quando necessário, e repercussão de alterações da matriz para as filiais processadas automaticamente.

### 2.9.3. Elaborar plano estratégico de desenvolvimento do turismo

Conforme demonstrado no diagnóstico, Telêmaco Borba integra a região turística de Campos Gerais, caracterizada por aspectos físicos e culturais singulares com capacidade para o desenvolvimento do turismo cultural, ecoturismo e turismo de aventura, turismo rural, turismo religioso e turismo de negócios & eventos. No entanto, apesar do potencial turístico, o município não possui plano estratégico direcionado à área.

De acordo com o Programa de Regionalização do Turismo do Ministério do Turismo (2006), no desenvolvimento da atividade turística em qualquer nível regional, a elaboração de um plano estratégico constitui instrumento fundamental para ordenar, sistematizar e integrar ações no presente que irão, no futuro, determinar os efeitos e benefícios socioeconômicos e ambientais. Ao tomar como diferencial as características municipais, tais como os costumes, a história, a cultura e o saber popular, o plano de desenvolvimento do turismo deverá conter:

- 
- i. Caracterização da demanda com mensuração e identificação do perfil do turista que visita o município e/ou a região;
  - ii. Inventário da oferta turística com levantamento de dados e informações referentes à infraestrutura de apoio ao turismo, aos serviços e equipamentos turísticos e aos atrativos turísticos;
  - iii. Diagnóstico com síntese da situação atual do turismo municipal apresentando parâmetros da oferta (real e potencial) e demanda (real e potencial);
  - iv. Política Municipal de Turismo com diretrizes que nortearão o processo de desenvolvimento do turismo no município. Visão, objetivo geral, objetivos específicos e estratégias formam a estrutura do documento a ser apresentado.
  - v. Programas e Projetos que demonstrarão em termos práticos as ações necessárias ao cumprimento dos objetivos da Política Municipal de Turismo. Os programas e projetos deverão abarcar: (i) qualificação do trade turístico; (ii) roteirização turística; (iii) sinalização turística; (iv) infraestrutura de acesso a atrativos; (v) elaboração e posicionamento da marca do município em relação ao público alvo; (vi) outros projetos necessários ao cumprimento dos objetivos propostos pela política municipal de turismo.



## 2.10. EIXO ESTRATÉGICO 10: FORTALECIMENTO DA GESTÃO E PLANEJAMENTO TERRITORIAL

A gestão pública de um município deve ter como premissa básica o cumprimento da legislação, que visa o bem-estar das comunidades que vivem no município. A primeira análise é verificar a compatibilidade da estrutura organizacional da Prefeitura com a legislação, federal e estadual. Essa estrutura deve também atender as necessidades da gestão que derivam do planejamento municipal.

No caso específico do novo Plano Diretor a Prefeitura Municipal de Telêmaco Borba deverá então, revisar a sua estrutura organizacional definindo claramente os papéis para cada secretaria e suas unidades organizacionais envolvidas com a gestão do Plano.

Os ganhos de eficiência começam com o redesenho dos processos operacionais que envolvam diretamente a comunidade e o Plano Diretor, como por exemplo, a emissão de alvarás, tanto de construção, quanto de funcionamento, quanto de obras internas da prefeitura, implicando em uma alteração das relações entre as secretarias de modo a fortalecer a ligação entre elas com vistas ao atendimento pleno das expectativas e necessidades do município, enquanto respeita a legislação vigente.

A qualificação de pessoal será essencial a fim de preparar os servidores das secretarias e unidades organizacionais envolvidas com no planejamento e gestão territorial, no sentido de realizar os novos processos operacionais com qualidade e maior agilidade.

Será necessário também rever o quadro de lotação das secretarias e unidades organizacionais envolvidas na gestão territorial de modo a promover ajustes frente a alterações nas atribuições e de processos.

Com vistas ao atendimento destas premissas, apresenta-se a seguir a proposta para adequação da estrutura organizacional, de forma a gerir a implantação das diretrizes previstas no Plano Diretor e planos setoriais vinculados a ele.

Na sequência, discorre-se sobre as atividades necessárias para o fortalecimento da gestão territorial municipal.

### 2.10.1. Readequação da Estrutura Organizacional

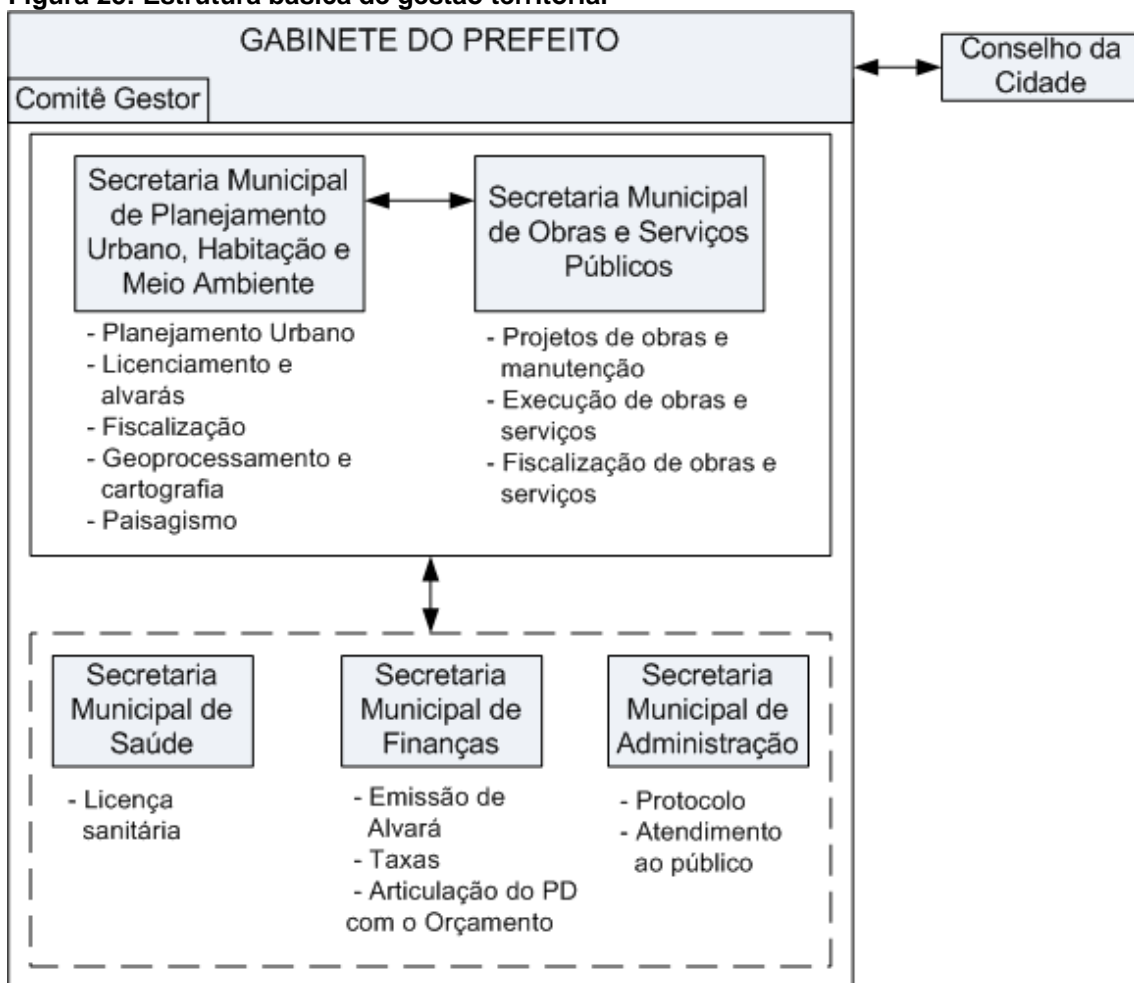
Atualmente, os dois órgãos com maior participação na implementação das políticas territoriais são a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Meio Ambiente SMPUHMA e a Secretaria Municipal de Obras e Serviço SMOSP. A SMPUHMA deve assumir formalmente as atribuições relacionadas ao planejamento e projetos estratégicos de cunho territorial, enquanto a SMOSP assume as atribuições de projetos executivos, execução das obras públicas e manutenção dos serviços. Ainda cabe destacar a participação da Secretaria Municipal de Saúde através da Divisão de Vigilância Sanitária, Secretaria Municipal de Finanças e Secretaria Municipal de Administração que assumem funções pontuais de controle e fiscalização. A secretaria de Administração também tem a importante atribuição de articular as diretrizes do Plano Diretor ao orçamento municipal.

As outras secretarias municipais participam da gestão por meio de um comitê gestor ligado ao gabinete, como será explicado na sequência.

A gestão territorial é apoiada pelo Conselho de Urbanismo e Meio Ambiente, que deve assumir caráter deliberativo, de modo a propiciar a participação da sociedade civil na tomada de decisões e permitir o controle social sobre a implementação das políticas públicas. Como será discorrido adiante, propõe-se a integração do COMDEPA ao Conselho de Urbanismo e Meio Ambiente, de forma a articular as decisões de cunho ambiental e de desenvolvimento territorial.

A figura a seguir destaca a relação das secretarias envolvidas com o Plano Diretor.

**Figura 25: Estrutura básica de gestão territorial**



### 2.10.1.1. Níveis de Decisão

As decisões relativas à gestão territorial ocorrem em 3 níveis: Estratégico, Tático e Operacional. No nível estratégico são tomadas decisões de médio e longo prazo onde se define o que fazer, no nível Tático se define como fazer, e no nível operacional a execução das decisões nos níveis anteriores.

Participam dos níveis de decisão:



- Estratégico, os integrantes do Conselho de Urbanismo e Meio Ambiente, os integrantes do Comitê Gestor, o Secretário e os representantes das Secretarias envolvidas no Plano;
- Tático, o Chefe de Divisão;
- Operacional: Chefe de Seção.

Esses agentes devem estar focados no planejamento e na execução do planejamento territorial e, para isso, cabe a cada órgão as seguintes funções:

a) O Conselho de Urbanismo e Meio Ambiente, de caráter deliberativo, além de suas atuais funções, passa a ter atribuição principal de aprovar as propostas advindas do Comitê Gestor e das secretarias envolvidas no Plano Diretor;

b) O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, deve se manifestar nas questões de planejamento tais como: Plano de circulação, diretrizes básicas, formulação das políticas de trânsito, bem como alterações da rede de transporte público, e plano de alteração de sistema viário

c) O Comitê Gestor: é formado por representantes técnicos das secretarias (Secretaria Municipal Planejamento Urbano Habitação e Meio Ambiente, Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos, Divisão de Segurança e Trânsito, Secretaria Municipal de Finanças, Secretaria Municipal de Administração, Divisão de Vigilância Sanitária) para avaliar as demandas comuns referentes a implantação dos planos de ação do Plano Diretor e de Mobilidade e será coordenada pelo Secretário Geral do Gabinete do Prefeito;

d) Secretarias: São responsáveis pela formulação de estratégias de implantação e execução dos projetos que fazem parte do Plano Diretor;

As Secretarias ainda se dividem em:

- Divisão: Responsáveis por implantar as ações que foram definidas pelas secretarias;
- Seção: Responsáveis pela execução das ações operacionais provenientes do Plano Diretor e planos setoriais.

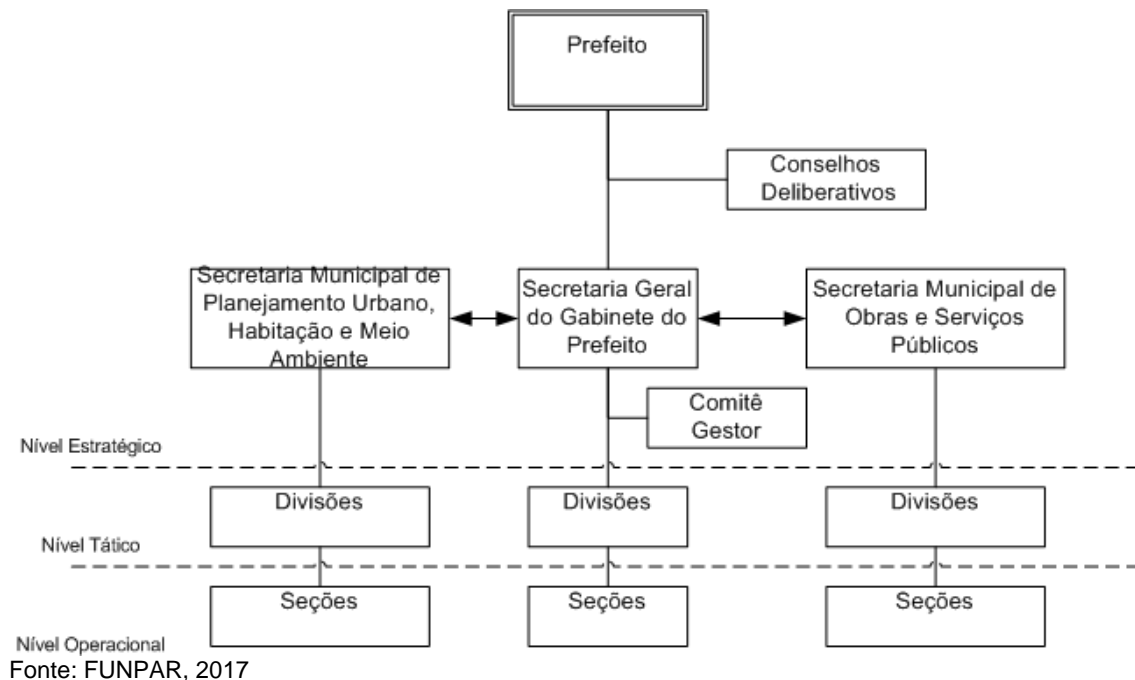
#### **2.10.1.2. Funcionamento da estrutura administrativa**

Entende-se que os Conselhos municipais possuem funções importantes nos processos de tomada de decisões estratégicas, podendo ser deliberativos ou consultivos. Para atender às demandas do Plano Diretor, tanto em relação às diretrizes de desenvolvimento urbano como às diretrizes ambientais, é fundamental a participação do Conselho de Urbanismo e Meio Ambiente e, para atender às demandas do Plano de Mobilidade é necessário ter um Conselho Municipal de Mobilidade, que agregue as temáticas do trânsito e transporte. Ambos os conselhos ficam sob a coordenação da Secretaria Geral do Gabinete do Prefeito e sugere-se que sejam deliberativos em matérias definidas objetivamente em lei.

Entende-se que o Comitê Gestor também deve ficar ligado à Secretaria Geral do Gabinete do Prefeito concentrando as demandas das secretarias envolvidas e canalizando para as secretarias de planejamento urbano e de obras. Dessa forma, a Secretaria de Gabinete tem as atribuições de, por um lado, articular a política territorial às demais políticas municipais e, por outro, coordenar os entes envolvidos na gestão territorial.

O diagrama a seguir representa os níveis de decisão das secretarias envolvidas com o Plano Diretor.

**Figura 26: Estrutura de gestão territorial e seus níveis de decisão.**



Como exposto anteriormente, a SMPUHMA e a SMOSP possuem funções estratégicas para implementação das diretrizes do Plano Diretor e planos setoriais: a primeira com atribuições focadas no planejamento e a segunda na execução das obras municipais.

### Função de planejamento

Cabe à Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Meio Ambiente a responsabilidade pela coordenação das atividades que fazem parte do Plano Diretor Municipal, incorporando à secretaria as seguintes atribuições:

- i) Elaborar os estudos, planos e projetos inerentes ao detalhamento do Plano Diretor e planos setoriais;
- ii) Coordenar a implantação do Plano de Ação parte integrante do Plano Diretor;
- iii) Assessorar o Conselho da Cidade de demais conselhos municipais na tomada de decisões que tenham reatamento na gestão territorial;
- iv) Avaliar e emitir parecer nos pedidos de alvarás de construção e uso do solo, e parcelamento do solo com referência nos parâmetros do Plano Diretor;
- v) Realizar estudos e pesquisas da dimensão territorial;
- vi) Gerenciar o sistema de informações territoriais;
- vii) Executar o monitoramento da implementação do Plano Diretor e produzir as informações necessárias para sua avaliação.



- viii) Promover a articulação dos planos de ação com o orçamento municipal anual e plurianual.

#### Função de execução de obras e serviços públicos

Cabe à Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos a responsabilidade pelo planejamento, execução e fiscalização das obras, somando as seguintes atribuições às que exerce atualmente:

- i) Elaborar projetos executivos em consonância com as diretrizes do Plano Diretor.
- ii) Confrontar o valor do custo estimado da obra no projeto com a disponibilidade orçamentária.
- iii) Elaborar cronogramas de execução de obras compatível com o desembolso financeiro.
- iv) Fiscalizar a execução de obras e serviços públicos de forma a obedecer às normas e diretrizes dos projetos e do Plano Diretor;
- v) Fornecer dados e informações para manter atualizado o sistema de informações sobre as obras realizadas pela Prefeitura.

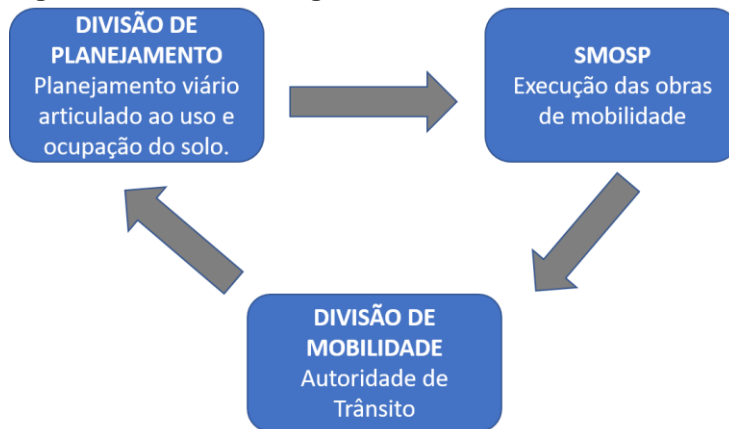
#### Gestão da Mobilidade

A gestão do Plano de Mobilidade está vinculada à Divisão de Segurança Pública e Trânsito. Entretanto, cabe ressaltar que o planejamento viário deve ser realizado de forma articulada ao de uso e ocupação do solo e, nesse sentido, propõe-se que a SMPUHMA assuma essa função.

Apesar do nome da divisão constar Segurança Pública, foi observado que não tem nenhuma atividade ligada a segurança, apenas atividades ligadas ao trânsito. A atividade de segurança tem sido desenvolvida pelo Governo do Estado do Paraná, apesar de ser uma forte tendência das prefeituras terem uma unidade que cuida da Guarda Municipal, neste momento não tem pessoas e nem tampouco recursos para tal função. Assim, considerando que somente são desenvolvidas atividades de trânsito e que o trânsito está mais ligado à mobilidade urbana, recomenda-se a transferência da Divisão de Segurança Pública e Trânsito do Gabinete do Prefeito para a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Meio Ambiente (SMPUHMA).

Neste sentido, a divisão de Segurança Pública e Trânsito passaria a se denominar Divisão de Mobilidade, mantendo suas atribuições como autoridade de trânsito e as atribuições de engenharia de tráfego, educação e fiscalização do trânsito e monitoramento das ações de mobilidade, conforme detalhado no Plano de Mobilidade. Com base nas informações que podem ser sistematizadas a partir da fiscalização do trânsito, a divisão de mobilidade retroalimenta a função de planejamento. A SMOSP, por sua vez, é responsável pela execução das obras relacionadas à mobilidade. Assim, a gestão da mobilidade se configura na seguinte estrutura:

**Figura 27: Estrutura da gestão da mobilidade.**



Fonte: FUNPAR, 2017

Especificamente em relação ao planejamento articulado ao Plano Diretor, a SMPUHMA, no que tange à gestão da mobilidade, possui as seguintes atribuições:

- i) Elaborar estudos e projetos necessários ao detalhamento e implantação do sistema viário, incluindo as vias para pedestres, ciclistas e acessibilidade;
- ii) Coordenar e promover a execução do Plano de Ação parte integrante do plano de Mobilidade;
- iii) Avaliar e emitir pareceres sobre os pedidos de alterações no sistema de circulação viária;
- iv) Articular e integrar as ações do Plano de Mobilidade aos demais Planos;
- v) Promover e participar do monitoramento e avaliação do Plano de Mobilidade.

### 2.10.1.3. Alterações na Estrutura Organizacional

Para atender às demandas específicas da Divisão de Projetos e Planejamento Urbano, está sendo proposto a criação de três seções, respectivamente, Seção de Informações Territoriais, Seção de Planejamento Urbano, e Seção de Projetos Urbanos.

Também é proposto desdobrar a seção de fiscalização municipal em duas seções: uma para licenciamento e fiscalização de obras particulares, e outra para fiscalização de obras públicas. A justificativa para diferenciar os dois tipos de fiscalização advém da necessidade de identificar prestadores de serviço ganhadores de processo licitatório de obras públicas com histórico de falhas na execução dessas obras. As falhas deverão ser devidamente registradas, advertidas e futuramente os prestadores de serviço considerados inidôneos poderão ser impedidos de participar de novos processos licitatórios. Atualmente, em parte por falta de fiscalização por parte da prefeitura, essa contramedida não é possível de ser realizada pela divisão de licitações. Recomenda-se ter uma equipe voltada para a fiscalização das obras públicas de interesse da prefeitura, realizadas por prestadores de serviços vencedores de licitação, e que ela esteja subordinada à Divisão de Projetos e Planejamento Urbano.





Em relação à divisão de Meio Ambiente, devido ao baixo volume de atividades relativos ao meio ambiente, recomenda-se a transformação de divisão para seção, a qual ficará subordinada à Divisão de Urbanismo.

A atual Seção do Plano Diretor é incorporada pela nova seção de Planejamento Urbano e a seção de Informações Urbanísticas é subsumida pela nova seção de Informações Territoriais, sendo que esta última também absorve as atribuições da antiga seção de Geoprocessamento e Cartografia da Divisão de Urbanismo. Por sua vez, a antiga Seção de Licenciamento de Obras passa a se chamar Seção de Licenciamento e Fiscalização de Obras Particulares, assumindo também as atribuições de aprovação de projetos.

Desta forma, e com base na proposta de transferência da Divisão de Mobilidade do Gabinete Geral do Prefeito para a SMPUHMA, a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Meio Ambiente passa a ter o seguinte nome: Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Habitação, Meio Ambiente, e Mobilidade (SMPUHMA). O organograma da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Habitação, Meio Ambiente e Mobilidade fica conforme destacado abaixo:

Figura 28: Estrutura organizacional proposta para a SMPUHMA.



Fonte: FUNPAR, 2017

Dentre as **atribuições da seção de Planejamento Urbano**, destacam-se, pela sua importância na implementação do Plano Diretor:

- Realizar pesquisas e estudos de planejamento e desenvolvimento urbano;
- Formular ações que propiciem o posicionamento do município em questões relacionadas ao desenvolvimento urbano municipal inclusive as questões que decorrem dos planos regionais, estaduais, nacionais e internacionais;
- Gerenciar o cumprimento das metas estabelecidas no Plano Plurianual do Governo, na respectiva área de competência;
- Gerenciar a elaboração e implantação de planos, programas e projetos estabelecidos pelo Plano Diretor, Administração e Secretaria de Planejamento Urbano, Habitação e Meio Ambiente;
- Propor diretrizes para o sistema viário nas áreas de expansão urbana e área rural, bem como, emitir parecer de avaliação sobre modificações

---

necessárias das diretrizes existentes quando da aprovação de novos loteamentos;

- Avaliar e emitir parecer em apoio à Divisão de Urbanismo, a respeito de Estudos de Impacto de Vizinhança – EIV, Estudos de Impacto Ambiental e Relatórios de Impacto Ambiental – EIA-RIMA.
- Gerenciar a elaboração de diagnósticos, estudos, prognósticos, a criação e manutenção de indicadores na gestão do processo de planejamento urbano, envolvendo também as questões ambientais e habitacionais;
- Propor medidas visando a Revitalização Urbana e a Preservação do Patrimônio Cultural;
- Elaborar e analisar avaliações técnicas de impacto urbanístico bem como projetos e planos setoriais de recuperação e revitalização de áreas e vias urbanas;
- Participar e compor conselhos, comissões, grupos de trabalho e outros colegiados quando o assunto for pertinente, afeto ou houver necessidade de representação do órgão.

Dentre as **atribuições da Seção de Projetos Urbanos** destacam-se, pela sua importância na implementação do Plano Diretor:

- Elaborar, analisar e coordenar projetos que tratem os problemas da cidade decorrentes do crescimento urbano, garantindo uma estrutura urbana adequada e sustentável à população;
- Avaliar e emitir parecer a respeito de construções e atividades consideradas como de impacto ambiental;
- Elaborar projetos de Revitalização urbana;
- Elaborar Levantamentos e Laudos Construtivos;
- Responsabilizar-se pelo acompanhamento e Fiscalização de Obras Públicas;
- Orçar, dimensionar, descrever, planejar e detalhar projetos urbanos elaborados ou contratados pela SMPUHMA;
- Assessorar na elaboração dos laudos de avaliação de imóveis;
- Instruir estudos de viabilidade;
- Participar e compor conselhos, comissões, grupos de trabalho e outros colegiados quando o assunto for pertinente, afeto ou houver necessidade de representação do órgão.

Dentre as **atribuições da Seção de Licenciamento e Controle de Obras Particulares**, destacam-se, pela sua importância na implementação do Plano Diretor:

- Analisar, aprovar projetos arquitetônicos, loteamentos, condomínios, desmembramento/anexação de chácaras urbanas e subdivisões/unificações de lotes urbanos, bem como emitir parecer e respectivos documentos;
- Avaliar os pedidos de alvará de construção e uso do solo, com base nas diretrizes do Plano Diretor, emitindo parecer.



- Realizar vistorias para emissão de Habite-se e Certificado de Conclusão de Obras;
- Emitir Alvará de Demolição;
- Emitir Licenças para construção e/ou instalação de usos Especiais;
- Emitir certificado de conclusão de obra, certidões de anuência e demolição, certidão de aprovação de projetos, segundas-vias de documentos, informações de edificações constantes nas áreas subdivididas e autorizações de alvará de estabelecimento;

Dentre as **atribuições da Seção de Informações Territoriais**, destacam-se, pela sua importância na implementação do Plano Diretor:

- Gerenciar a implantação e manutenção de um sistema de geoprocessamento;
- Gerenciar a implantação e manutenção do cadastro multifinalitário, incorporando as informações do cadastro imobiliário e mobiliário do município;
- Gerenciar as ações e alimentação de dados a cargo das demais secretarias;
- Alimentar o sistema de informações e georreferenciar os dados e informações geográficas;
- Produzir mapas/relatórios necessários a tomadas de decisão pelos órgãos da administração municipal;
- Realizar o monitoramento e produzir informações para a avaliação periódica das ações do planejamento municipal;
- Coletar dados estatísticos e elaborar estudos necessários a solução de problemas e elaboração de projetos.

Para a **Seção de Meio Ambiente** propõe-se como objetivo a promoção da articulação entre os vários segmentos da sociedade e do poder público, incorporando-os ao processo de planejamento ambiental. Para tanto deve assumir as seguintes atribuições:

- Participar da gestão de áreas sob proteção especial ou de interesse ambiental estratégico;
- Formular e propor diretrizes para disciplinar o uso dos recursos ambientais,
- Subsidiar a elaboração das políticas públicas quanto às questões ambientais
- Promover ações para a compatibilização entre o planejamento ambiental e o planejamento dos demais setores públicos
- Realizar o monitoramento permanente dos sistemas de infraestrutura urbana e de saneamento ambiental cuja carência ou deficiência possa causar possível impacto urbanístico e ambiental e de prejuízo ao desenvolvimento econômico e social.

A seção de Meio Ambiente deverá manter as respectivas atribuições:

- 
- i. **Licenciamento e fiscalização ambiental:** licenciar a implantação e funcionamento das atividades industriais, comerciais, de serviços, agrícolas, pecuárias, silvicultura, florestais, irrigantes e outros, de acordo com as normas municipais; fiscalizar o cumprimento das normas referentes ao meio ambiente, fiscalizar as atividades poluidoras ou potencialmente poluidoras,
  - ii. **Paisagismo e planejamento ambiental:** Estudo e proposição das diretrizes municipais, normas e padrões relativos à preservação e à conservação de recursos naturais, promover ações de educação ambiental em escolas, empresas e em eventos com a comunidade.
  - iii. **Serviços ambientais:** Atuar na conservação e melhorias de praças, parques e arborização urbana, organização dos serviços de varrição e limpeza de vias e logradouros públicos e de coleta e disposição final do lixo.

Como discorrido no item 2.2 deste documento, a divisão de meio ambiente deverá ser composta de profissionais suficientes e qualificados para assumir a função de licenciamento e fiscalização ambiental a partir de convênio com o IAP.

Na Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos não está sendo proposta nenhuma mudança, mas nada impede que em uma avaliação em conjunto com o Secretário ser verificada a necessidade de alteração do organograma.

#### **2.10.2. Implantação do sistema de gerenciamento e monitoramento dos processos de aprovação**

Com as novas atribuições propostas, propõe-se centralizar o acompanhamento dos processos de aprovação de alvarás na Divisão de Protocolo, subordinada à SMA, de modo a prestar informações para os requerentes.

Para tal, é importante ter um sistema de gerenciamento e monitoramento da situação em que se encontra os processos de aprovação de obras e funcionamento visando melhorar o atendimento ao público e ganhar maior credibilidade do serviço. Esse sistema deve atender não apenas às necessidades internas de otimização dos serviços administrativos, mas também fornecer informações aos requerentes via site da prefeitura.

#### **2.10.3. Elaboração e implantação do Sistema de Avaliação e Monitoramento da gestão territorial**

Visando a melhor execução em relação aos seus objetivos, os planos devem ser atualizados com dados do realizado e do previsto e, havendo atrasos ou antecipações em relação ao acordo de execução, deve ser aberta uma anomalia para analisar as causas dos desvios. Esse é um procedimento de monitoramento, denominado diagrama de causa e efeito, ou seja, o efeito é o resultado e as causas são os motivos dos desvios. Nesse sentido o monitoramento é uma atividade contínua, exercida pelos próprios gestores responsáveis pela implantação das ações do plano.

Por sua vez, a avaliação é um procedimento eventual e periódico, voltado para as decisões estratégicas que configuram uma revisão do plano. A avaliação



tem como foco a efetividade do plano, ou seja, se seus objetivos foram alcançados. No entanto, e, nesse sentido, deve-se tomar cuidado na definição das informações que serão produzidas avaliada e com que periodicidade.

O Sistema deve ser implantado de forma a facilitar a alimentação das informações necessárias para a realização do monitoramento e das avaliações, contemplando desenho de rotinas, utilização de software online e interfaces para os gestores públicos e para a comunidade. Os integrantes do Conselho da Cidade, por ter uma função privilegiada nesse processo, devem ser considerados na categorização dos usuários do sistema.

Os planos de ação do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade apresentarão indicadores básicos para avaliação da efetividade do planejamento. Entretanto, o sistema deverá ser complementado com indicadores de processo e de desempenho das atividades que integram cada estratégia.

#### **2.10.4. Implantação do Sistema Integrado de Fiscalização Ambiental e Urbanística**

A Lei do PDDU, na seção IV do capítulo que trata do planejamento, gestão e controle, propõe a implantação de um sistema municipal de fiscalização. Pela proposta original, esse sistema engloba a fiscalização de Obras Particulares, de Vigilância Sanitária, Tributária, Meio Ambiente e Saneamento Básico, Transporte Coletivo e fiscalização de Posturas.

Entende-se como fundamental a retomada dessa diretriz, considerando-se que a falta de fiscalização é um dos grandes obstáculos da efetivação das políticas previstas no Plano Diretor.

A diretriz pontua que as funções de fiscalização podem ficar alocadas nos diferentes órgãos da administração pública, mas deve ser orientada por um plano único de fiscalização. Tal plano deverá contemplar:

- Procedimentos de integração e coordenação das ações, de forma a otimizar os serviços e aumentar a capacidade de fiscalização da administração;
- Elaboração de um método sistemático de fiscalização, de forma a abranger periodicamente todo o território municipal, com ênfase para a área urbana. A fiscalização realizada por demanda, como acontece atualmente, acaba sendo pouco eficiente e traz grandes prejuízos para a administração pública;
- Implementação de sistema de fiscalização por imagem, utilizando ortofotos, imagens de satélite, integrado ao Google Earth;
- Revisão do quadro de pessoal responsável pela fiscalização, baseada no método sistemático a ser delineado;
- Padronização de informações e implantação de sistema informatizado online de ocorrências e notificações;
- Implantação de incentivo por meio de gratificação por produtividade dos serviços de fiscalização.

---

### 2.10.5. Elaboração e implantação do sistema único de informações contemplando cadastro multifinalitário e sistema de geoprocessamento

Atualmente, os dados e informações necessários à gestão são produzidos em várias secretarias e órgãos da municipalidade e, em geral, acabam se perdendo por não serem devidamente sistematizadas e armazenadas. Também, por não haver comunicação entre as secretarias municipais, é comum o retrabalho de produção de dados e informações.

Em grande parte, pela revisão do Plano Diretor e elaboração dos planos de Mobilidade e de Arborização Urbana, os dados territoriais do município já estão sendo sistematizados e convertidos em formato de geoprocessamento. Durante a implementação dos planos, esses dados devem ser atualizados e complementados, de forma a permitir o monitoramento e avaliação dos Planos de Ação. Tais informações também são importantes para o detalhamento das ações desses planos, como também para a elaboração de políticas públicas de outros setores da administração pública.

A implantação do sistema único de informações consiste em definir os procedimentos necessários para o gerenciamento e alimentação de dados a cargo de todas as secretarias envolvidas no Plano Diretor, bem como a forma de gerenciá-los. Além disso, deve conceber a arquitetura do banco de dados e as interfaces de alimentação dos dados e de produção de mapas e relatórios.

Como estrutura, entende-se que a proposta do PDDU é bastante adequada, dispondo das seguintes informações básicas:

- Geoambientais, compreendendo o solo, o subsolo, relevo, hidrografia e cobertura vegetal (detalhado no item 2.2 deste documento);
- Cadastro multifinalitário, contemplando todas as parcelas territoriais do município devidamente codificadas; contendo minimamente equipamentos sociais, equipamentos urbanos públicos, cadastro imobiliário, áreas vazias, sistema viário e rede de transporte público de passageiros, arruamento, infraestrutura d'água, esgoto, drenagem, energia elétrica e telefonia, estabelecimentos industriais, de comércio e serviços, situação de zoneamento e usos do solo;
- Legislações urbanísticas, em especial Uso e Ocupação do Solo, Zoneamento, Parcelamento, Código de Obras e Edificações, Posturas e Tributário, áreas especiais de atividades econômicas, preservação ambiental, histórica e cultural;
- Socioeconômicas, em especial demográfica, emprego, renda e zoneamento fiscal imobiliário (planta de valores genéricos);
- Operações de serviços públicos, em especial transporte público de passageiros, saúde, educação, segurança, habitação, cultura, esportes e lazer;
- Cadastro das áreas ocupadas pelas atividades agrícolas, silvícolas e pecuárias.

Cabe ressaltar que a implantação do Cadastro Multifinalitário é uma ação vultuosa e de alto custo e, nesse sentido, pode ser implementado em etapas. A primeira delas é a verificação da rede geodésica em Telêmaco Borba, a partir da qual os levantamentos topográficos podem ser padronizados pelo SGB. Outra ação importante é a implementação do sistema de geoprocessamento, incluindo



arquitetura do sistema, capacitação dos operadores, aquisição de programas e equipamentos.

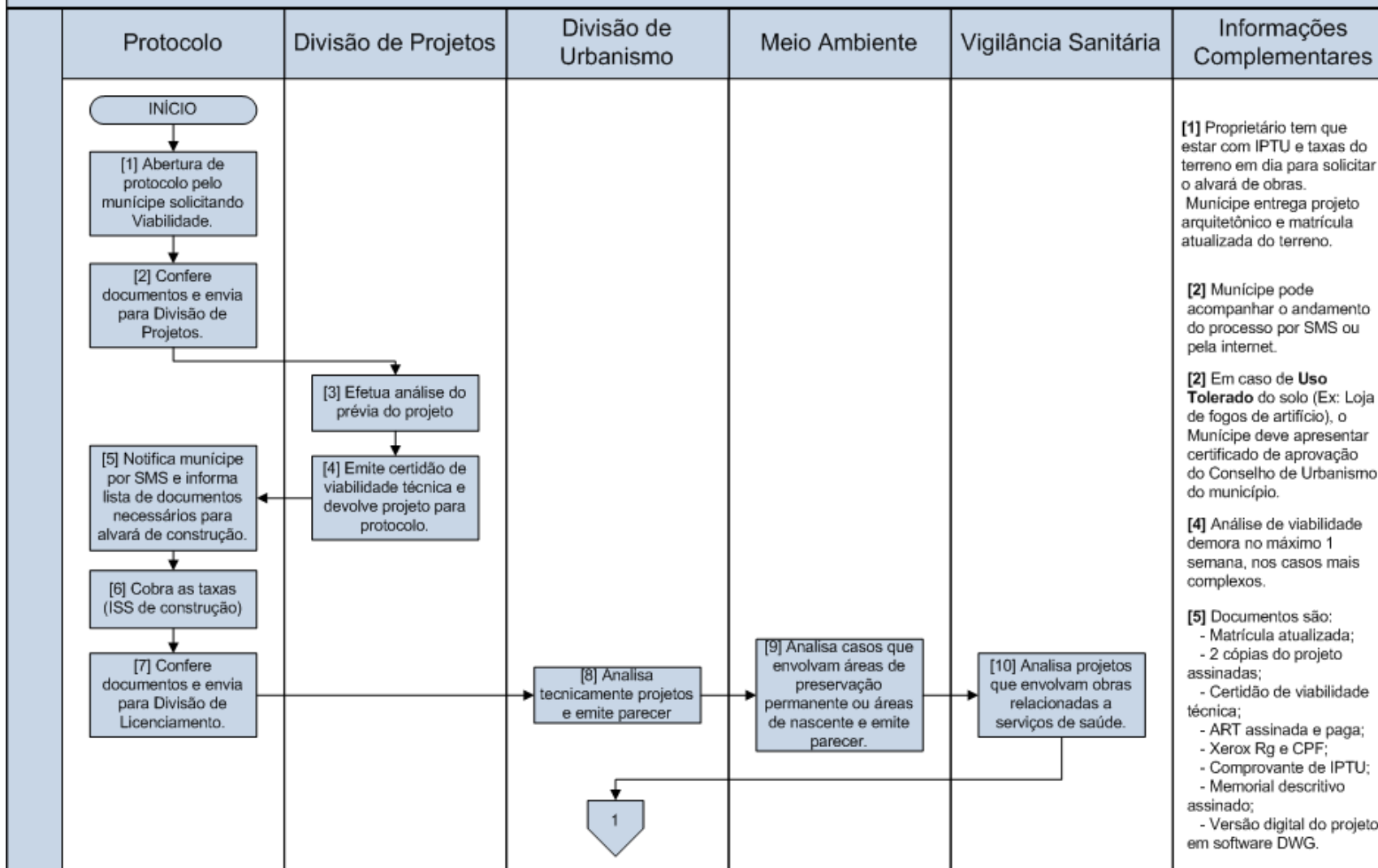
#### **2.10.6. Simplificação dos processos de aprovação de projetos e licenciamentos**

A simplificação dos processos se inicia com a definição dos macroprocessos, onde são detalhadas as atividades principais. Já foi realizado o fluxo do processo atual de Alvará de Licença de Construção e Alvará de Funcionamento.

Em seguida, serão apresentados dois fluxogramas com as propostas de ajustes necessários para simplificar o que for possível com base nas novas atribuições definidas para cada secretaria e o sistema de informação que será adotado, tais como o uso da internet para protocolar solicitações. Cada fluxograma é seguido de tabela demonstrando como é a situação atual, como ficará a situação proposta e qual é a justificativa para cada mudança.

## Fluxo - Alvará de Construção Civil

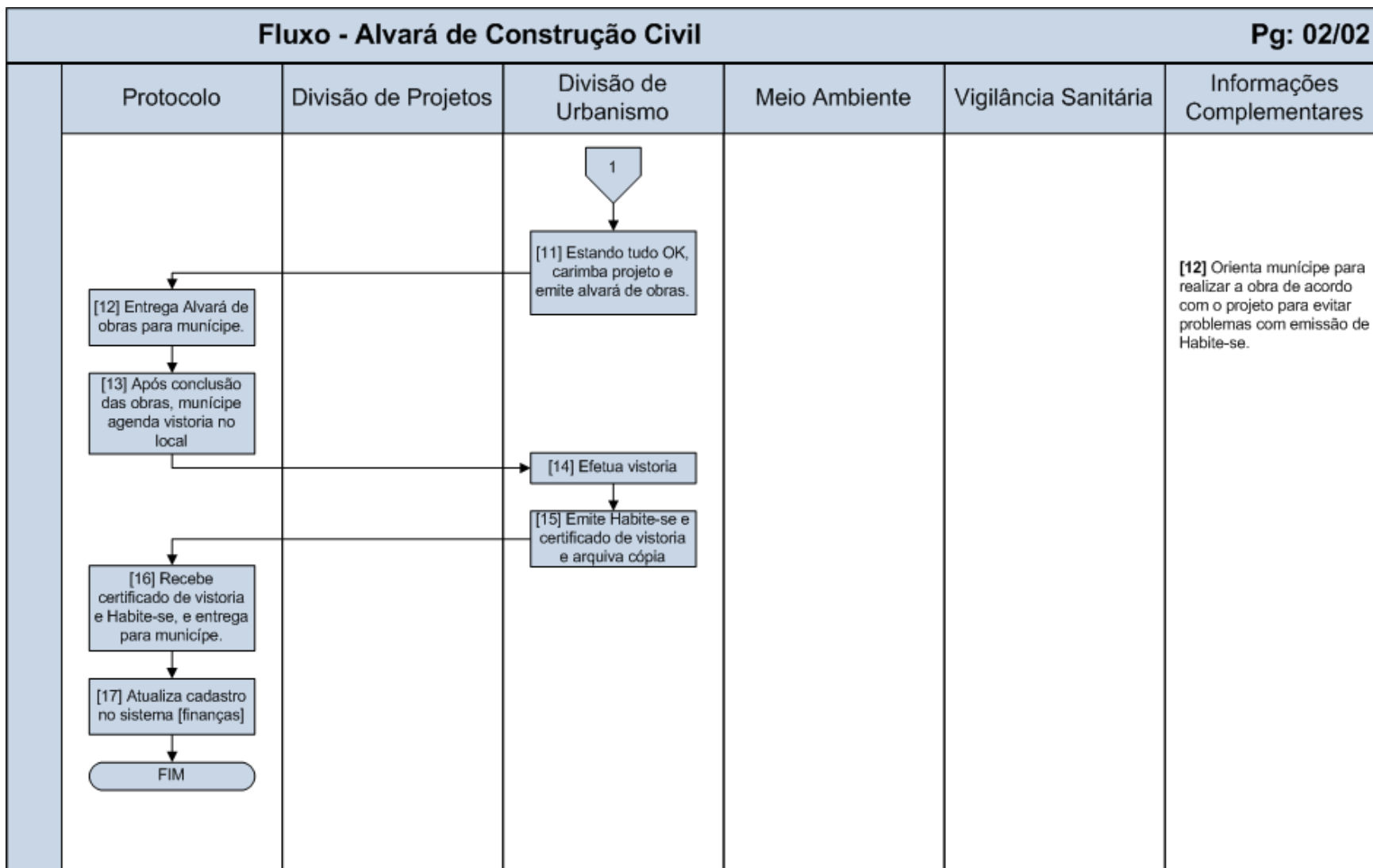
Pg 01/02



funpar

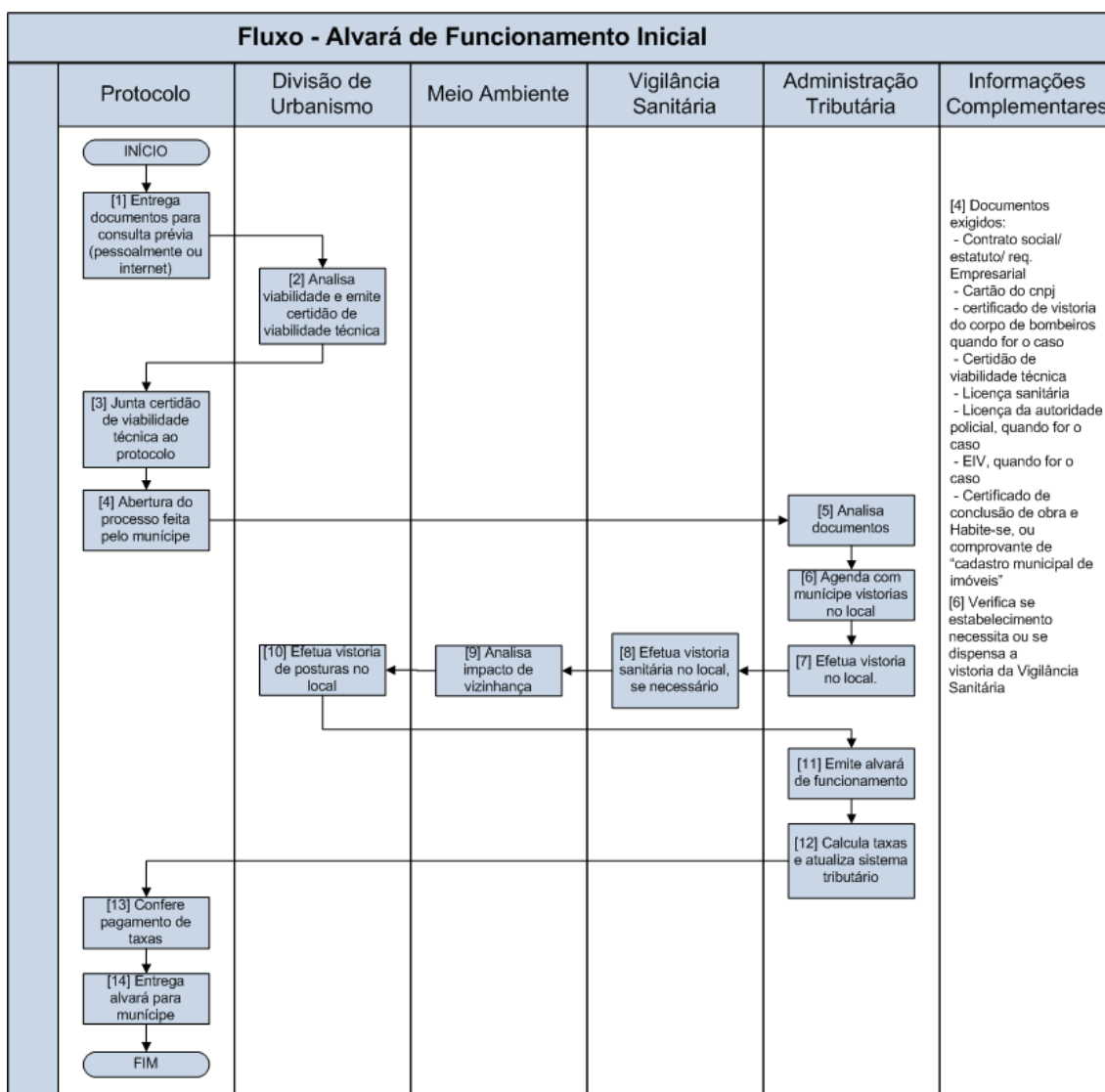
Fundação da Universidade Federal do Paraná





## Propostas de melhoria do fluxo de Alvará de Construção Civil

Situação Atual	Situação Proposta	Justificativa
São solicitadas 3 cópias do projeto assinados para solicitar alvará de obras.	Reduzir para duas cópias do projeto	Conforme item [5] do fluxo. Uma via para arquivo e outra para Seção de Licenciamento.
Projeto arquitetônico passa por assinatura da secretaria.	Se projeto estiver conforme as normas, divisão de urbanismo carimba e envia para Protocolo sem necessidade de assinatura da secretaria.	Conforme item [11] do fluxo. Simplificar o fluxo de inspeções e de movimentações do processo.
Alguns munícipes encontram problema na emissão de Habite-se por falha na execução da obra de acordo com o projeto.	Protocolo poderia entregar cartilha ou orientar munícipe sobre como evitar problemas na execução da obra e sobre a importância da supervisão do engenheiro responsável.	Conforme item [12] do fluxo. Algumas casas não conseguem emitir Habite-se nunca porque o recuo está irregular.
Algumas obras realizadas fora do padrão do projeto não são notificadas.	Ao encontrar divergência, divisão de urbanismo notifica proprietário e inclusive notifica CREA sobre falha do Engenheiro responsável pela obra.	Conforme item [14] do fluxo. Para responsabilizar responsáveis técnicos por falhas na execução das obras.



### Propostas de melhoria do fluxo de Alvará de funcionamento inicial

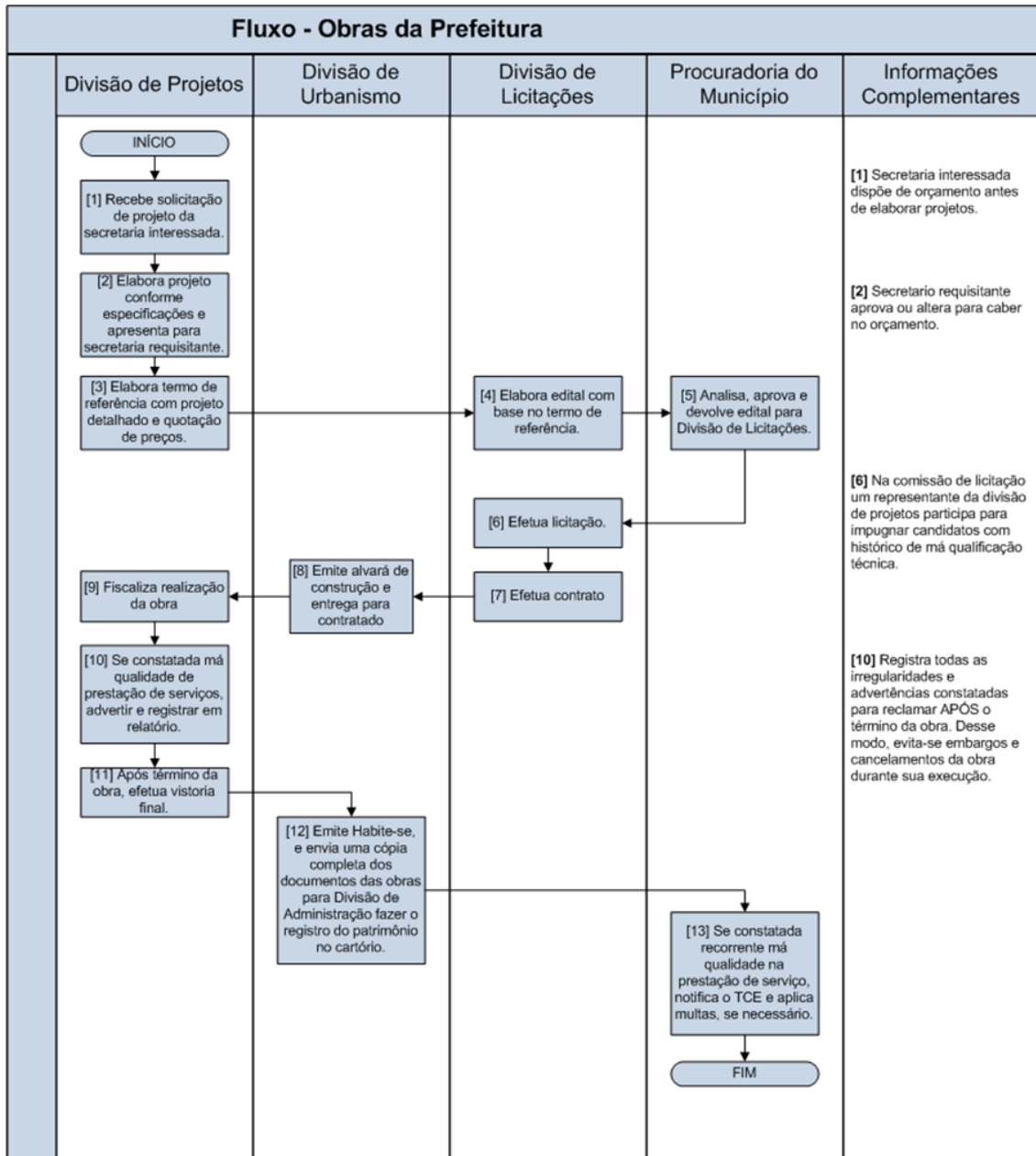
Situação Atual	Situação Proposta	Justificativa
Todos os pedidos de alvará são encaminhados para inspeção da vigilância sanitária, mesmo não havendo interesse sanitário envolvido (Ex: Sapataria e loja de informática).	Divisão de Administração Tributária analisa código de atividade econômica do munícipe e verifica se necessita ou não passar por inspeção sanitária.	Conforme item [6] do fluxo. Simplificar o fluxo de inspeções e de movimentações do processo.

#### 2.10.7. Articulação dos planos de ação ao planejamento orçamentário municipal.

Está sendo proposto um redesenho do fluxo dos processos, onde deverá ficar claro as novas responsabilidades dos órgãos, principalmente no que diz

respeito às obras da Prefeitura, onde o processo deve ser iniciado com a elaboração do planejamento financeiro plurianual identificando as obras a serem feitas com estimativa de valor e o período de execução.

O fluxograma a seguir detalha as etapas propostas para o processo, e a tabela subsequente expõe a situação atual, a situação proposta e a justificativa para a mudança.





### Propostas de melhoria do fluxo de Obras da prefeitura

Situação Atual	Situação Proposta	Justificativa
Secretaria disponibiliza de orçamento e solicita projeto de obra com base neste valor.	Primeiro a secretaria deveria solicitar um projeto para então buscar orçamento correspondente.	Conforme item [1] do fluxo. Melhorar a previsibilidade e qualidade dos gastos da prefeitura com obras.
Termo de referência é enviado para seção de compras, que coloca capa amarela no processo e encaminha para divisão de licitações.	Enviar termo de referência direto para divisão de licitações, sem passar pela seção de compras.	Conforme item [3] do fluxo. Simplificar o fluxo de movimentações do processo.
Prestadores de serviço com histórico de falhas na execução de obras participam de novas licitações sem impedimento.	Divisão de projetos averte e registra falhas de execução de obras. Ao término da obra, Procuradoria notifica prestador de serviço no TCE e solicita aplicação de multas, nos casos de problemas que forem muito graves.	Conforme item [10] do fluxo. Melhorar a qualidade dos prestadores de serviço que podem participar de processos licitatórios. Nas próximas licitações a prefeitura terá condições de impugnar prestadores com histórico de inidoneidade.
Divisão de Administração tem dificuldade de obter documentos para registrar prédios públicos no patrimônio perante o cartório.	Divisão de Urbanismo envia cópia completa dos documentos de obras e alvarás para Divisão de Administração arquivar e fazer os devidos registros do patrimônio da prefeitura.	Conforme item [12] do fluxo. Facilitar o processo de registro de patrimônio dos ativos da prefeitura.

#### 2.10.8. Qualificação dos profissionais dos órgãos e secretarias municipais voltadas ao planejamento e gestão territorial;

Para atender ao Plano Diretor é necessário fazer o detalhamento do quadro de pessoal definindo os cargos e o quantitativo de pessoas. Para cada cargo deve ser especificado os requisitos mínimos necessários para o pleno exercício da função.

Com base no perfil do plano de cargos, deverá ser desenvolvido um programa de treinamento contemplando todos os servidores e gestores envolvidos nas atividades que compõem o Plano Diretor.

Através da atividade de capacitação dos servidores, é esperado uma mudança cultural no que diz respeito à qualidade do atendimento, uma vez que as pessoas estarão mais preparadas para as suas atividades.

Será importante ter um processo de comunicação interna das mudanças, tanto para o público interno, quanto para o público externo.

---

Quando estiver sendo feita a preparação dos gestores do plano diretor, poderá ser dado ênfase à necessidade de avaliar o desempenho dos servidores e seus resultados para a comunidade.

#### **2.10.9. Implantação do programa de Treinamento e Desenvolvimento para gestores municipais**

O programa deve contemplar: (i) entraves da cultura organizacional; (ii) qualificação para gestão pública (iii) comunicação interna; (iv) sistema de avaliação de desempenho.

Com base no perfil do plano de cargos, deverá ser desenvolvido um programa de treinamento contemplando todos os servidores e gestores envolvidos nas atividades que compõem o Plano Diretor.

Através da atividade de capacitação dos servidores, é esperado uma mudança cultural no que diz respeito à qualidade do atendimento, uma vez que as pessoas estarão mais preparadas para as suas atividades.

Será importante ter um processo de comunicação interna das mudanças, tanto para o público interno, quanto para o público externo.

Quando estiver sendo feita a preparação dos gestores do plano diretor, poderá ser dado ênfase à necessidade de avaliar o desempenho dos servidores e seus resultados para a comunidade.



## 2.11. EIXO ESTRATÉGICO 11: MODERNIZAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

Esse eixo estratégico tem como objetivo modernizar a administração financeira e orçamentária por meio do aperfeiçoamento e melhoria de procedimentos e processos com intuito de aumentar a arrecadação tributária e otimizar os gastos públicos.

Na sequência são apresentadas as intervenções previstas para a implementação dessa estratégia.

### 2.11.1. Articular PDM e leis orçamentárias

De acordo com Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257 de 10/07/01), “o plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas”.

Nesse sentido, para utilizar o orçamento municipal como instrumento de planejamento e gestão urbana, as três leis orçamentárias devem, além do plano de governo, também seguir o plano de ação e investimentos estabelecido no Plano Diretor Municipal (PDM). Para tanto faz-se necessário:

- i. Incorporar periodicamente as diretrizes e as ações do Plano Diretor Municipal ao Plano Plurianual, à Lei de Diretrizes Orçamentárias e à Lei Orçamentária Anual;
- ii. Realizar o monitoramento das políticas públicas municipais de forma articulada ao monitoramento e avaliação do PDM.

### 2.11.2. Implantar sistema informatizado de administração tributária

Considerando a importância da administração tributária para o desenvolvimento econômico de Telêmaco Borba, torna-se necessário a concretização de um sistema informatizado, moderno e ágil. Além de maior interação com o contribuinte, a contratação de tal sistema também irá promover controle mais eficiente sobre ações de sonegação fiscal, otimizando a arrecadação tributária. O serviço a ser contratado deve atender às necessidades da administração tributária, processando todos os procedimentos administrativos informatizados incluindo, entre outros, a implantação, a atualização e a gestão:

- i. Do cadastro mobiliário;
- ii. Do cadastro imobiliário;
- iii. Da arrecadação das receitas tributárias e extras tributárias;
- iv. Do contencioso fiscal;
- v. Da fiscalização tributária;
- vi. Dos atendimentos aos contribuintes em processos presenciais e via internet;
- vii. Da Nota Fiscal Eletrônica de Serviços;
- viii. Da declaração mensal de serviços eletrônica;
- ix. Dos tributos de competência municipal, incluindo o lançamento, cobrança, inscrição em dívida ativa e demais procedimentos.

---

### 2.11.3. Atualizar cadastro imobiliário municipal

Com intuito de promover a política eficaz de cobrança do IPTU e ITBI, o recadastramento imobiliário municipal será o suporte básico para implementar um sistema de informações integrado que inclua características dos terrenos, das edificações, da área ocupada, do tipo e do padrão da construção e outras informações que estejam relacionadas à base físico-territorial, substrato para o lançamento de valores tributários.

Além das características dos imóveis, o cadastro deverá conter também informações sobre o entorno do imóvel como localização da quadra e identificação do setor fiscal, características da via ou logradouro público, como pavimentação, existência e frequência da coleta do lixo, uso e grau de aproveitamento do solo. Para que a atualização do cadastro imobiliário tenha sucesso, a planta genérica de valores (PGV) em elaboração também deverá ser atualizada constantemente de acordo com a dinâmica do mercado imobiliário.

A atualização de tais elementos pode ser realizada basicamente de quatro formas que podem ser operacionalizadas de maneira simultânea ou não:

- i. Fotografias aéreas das quadras ou aerofotogrametria;
- ii. Vistoria in loco aos imóveis por agentes fiscais, realizada de maneira censitária ou amostral em áreas de melhor custo/benefício (regiões em que dado o padrão da edificação, o ganho com os novos tributos advindos da atualização do cadastro é maior que o custo da realização da atualização);
- iii. Serviço de atendimento ao contribuinte (ex. quando o contribuinte solicita o carnê do IPTU, a prefeitura pode requisitar informações para a atualização do cadastro);
- iv. Integração do Setor de Obras, que faz fiscalização das construções e renova os alvarás, à Secretaria de Finanças de modo que as informações da Secretaria Municipal de Obras seja acoplada ao Cadastro Imobiliário.

Cabe ressaltar que essa atividade está articulada ao Sistema Único de Informações, proposto no item 2.10.5 desse documento, e deve ser realizada observando as normas e procedimentos de formação do cadastro multifinalitário.

### 2.11.4. Efetivar a cobrança de Contribuição de Melhoria

De acordo o artigo 81 do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172 de 25/10/66), “a contribuição de melhoria cobrada pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, é instituída para fazer face ao custo de obras públicas de que decorra valorização imobiliária, tendo como limite total a despesa realizada e como limite individual o acréscimo de valor que da obra resultar para cada imóvel beneficiado”. Isto demonstra, segundo Santos (2017), que a União, os Estados, e os Municípios são competentes para instituírem a contribuição de melhoria e poderão cobrá-la sempre que um particular tenha seu imóvel valorizado em decorrência de uma obra pública. No entanto, apesar a prerrogativa instituída em lei, o município de Telêmaco Borba não vem utilizando tal instrumento de arrecadação tributária nos últimos anos, conforme demonstrado na tabela abaixo.





Tabela 2 - composição da receita tributária, telêmaco borba - 2010/2015

Descrição	2010		2015		Variação	
	Total (a)	% (b)	Total (c)	% (d)	(b-d)	(c - a)/a
Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana – IPTU (d)	2.195.665,77	10%	3.027.293,96	11%	-1%	38%
Imposto sobre a Renda e Proventos de Qualquer Natureza – IR (e)	1.817.078,27	9%	2.452.368,68	9%	-1%	35%
Imposto sobre Transmissão Inter Vivos de Bens Imóveis e de Direitos Reais sobre Imóveis – ITBI (f)	1.320.817,35	6%	1.719.889,54	6%	0%	30%
Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS (g)	13.535.549,91	63%	17.393.491,68	64%	-1%	29%
Impostos (d+e+f+g)	18.869.111,30	88%	24.593.043,86	91%	-2%	30%
Taxas	2.181.341,81	10%	2.554.307,40	9%	1%	17%
Contribuição de Melhoria	296.910,56	1%	36,97	0%	1%	-100%
<b>Receita Tributária</b>	<b>21.347.363,68</b>	<b>100%</b>	<b>27.147.388,23</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>	<b>27%</b>

Fonte: TESOURO NACIONAL. Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro. Contas Anuais.

Nota 1: para a consolidação dos dados foi utilizada a tabela receitas orçamentárias realizadas (anexo (I-C)).

Nota 2: valores reais, deflacionados pelo IPCA-E/IBGE de jan/2010 e jan/2015.

Assim, com a finalidade de viabilizar grandes projetos urbanos e ampliar a arrecadação municipal, a Contribuição de Melhoria deverá ser implantada nos termos do Art. 81 do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172 de 25/10/66) e também do Decreto-lei nº 195 de 25/02/67 que regulamenta a cobrança do tributo.

### 2.11.5. Estabelecer fiscalização e cobrança do Imposto Territorial Rural

De acordo com o artigo 153 da Constituição de 1988 pertencem aos municípios cinquenta por cento do produto da arrecadação do imposto da União sobre a propriedade territorial rural, relativamente aos imóveis neles situados. Em 2003, a Emenda Constitucional nº 42, dentre outras alterações introduzidas, modificou os artigos 153 e 158 no tocante à fiscalização, à cobrança e às transferências do ITR, trazendo novo texto:

*Art. 153. Compete à União instituir impostos sobre:*

*VI - propriedade territorial rural;*

*§ 4º O imposto previsto no inciso VI do caput:*

*II – será fiscalizado e cobrado pelos Municípios que assim optarem, na forma da lei, desde que não implique redução do imposto ou qualquer outra forma de renúncia fiscal.*

Assim, a Emenda Constitucional nº 42/2003 facultou aos municípios optarem por fiscalizar e cobrar o ITR, caso em que teriam direito a 100% da arrecadação do imposto. Para tanto, é necessário celebrar convênio com a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) para delegação das atribuições de fiscalização, inclusive de lançamento de créditos tributários e cobrança relativas ao ITR, conforme descrito na IN RFB Nº 1640 de 11/ 05/16. Dentre os requisitos para a celebração do convênio estão as seguintes condições:

*Art. 7º Previamente à celebração do convênio de que trata esta Instrução Normativa, o ente federativo interessado deve dispor de:*

*I - estrutura de tecnologia da informação suficiente para acessar os sistemas da RFB, que contemple equipamentos e redes de comunicação;*

---

*II - lei vigente instituidora de cargo com atribuição de lançamento de créditos tributários; e*

*III - servidor aprovado em concurso público de provas ou de provas e títulos para o cargo de que trata o inciso II, em efetivo exercício.*

Como o município de Telêmaco Borba ainda não possui tal prerrogativa, torna-se necessário estabelecer os procedimentos necessários para fiscalização e cobrança do Imposto Territorial Rural para efetivar a propriedade rural como unidade produtiva e também ampliar a arrecadação municipal.

#### **2.11.6. Instituir rotina para revisar benefícios fiscais**

Com o intuito de tornar a arrecadação eficiente, os benefícios (isenções, anistias, remissões e parcelamentos) instituídos para todos impostos e taxas municipais devem ser revistos periodicamente. Para tanto, é necessário a criação de comissão especial, formada por auditores tributários e/ou funcionários com conhecimento da área tributária, que tenha, entre outras finalidades, levantar, revisar, simplificar e acompanhar a concessão de benefícios fiscais a fim de otimizar a arrecadação tributária.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BANCO MUNDIAL. Desenvolvimento econômico local: um manual para a implantação de estratégias para o desenvolvimento econômico local e planos de ação. Washington: Banco Mundial, 2006.

BRASIL. 2014. Lei nº 13.005, de 25 de junho de 2014. Aprova o Plano Nacional de Educação (PNE) e dá outras providências. Brasil, 2014.

INPE. Mapas Municipais Geoambientais, <<http://www.geopro.crn2.inpe.br/resumo3.htm>> acesso em abril de 2017.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil: módulo operacional 4: elaboração do plano estratégico de desenvolvimento do turismo regional. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

MP/PR. 2017. Informações municipais para planejamento municipal – Telêmaco Borba. Disponível em: <<http://www.planejamento.mppr.mp.br/>>. Acesso em: 09/01/2017.

SANTOS, Luiz Cesar Rocha. A contribuição de melhoria e sua utilização por administradores públicos no Brasil. In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, XX, n. 158, mar 2017. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=18563](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=18563)>. Acesso em maio 2017.

SANTOS, R. F. DOS. Planejamento ambiental: Teoria e Prática. São Paulo: Oficina de Textos, 2004.

SOUZA, D.T.P. Corredores Verdes: Uma Abordagem para o seu Planejamento em Municípios Brasileiros de Pequeno Porte. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, UFRGS, Porto Alegre, 2012.