



SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL
DO ESTADO DE SÃO PAULO

APOIO TÉCNICO E LOGÍSTICO AO PLANEJAMENTO
E GOVERNANÇA PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

SISTEMATIZAÇÃO DOS RESULTADOS
DAS OFICINAS REGIONAIS

P6

SÃO PAULO
Fevereiro 2022



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	2
I. REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE	7
I.1. Oficina Regional de Cruzeiro	8
I.2. Oficina Regional de Guaratinguetá	18
I.3. Oficina Regional de Taubaté	31
I.4. Oficina Regional de São José dos Campos	41
I.5. Oficina Regional de Caraguatatuba	62
II. REGIÃO METROPOLITANA DE JUNDIAÍ.....	71
II.1. Oficina Regional de Jundiaí.....	72
III. AGLOMERAÇÃO URBANA DE FRANCA	88
III.1. Oficina Regional de Ituverava	89
III.2. Oficina Regional de Franca	103
IV. REGIÃO METROPOLITANA DE PIRACICABA.....	115
IV.1. Oficina Regional de Piracicaba	116
IV.2. Oficina Regional de Rio Claro	135
IV.3. Oficina Regional de Limeira	142
V. REGIÃO METROPOLITANA DE RIBEIRÃO PRETO.....	151
V.1. Oficina Regional de Jaboticabal	152
V.2. Oficina Regional de Mococa	161
V.3. Oficina Regional de Batatais	166
Equipe Técnica.....	171

APRESENTAÇÃO

No contexto da elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), o processo participativo é fundamental, pois busca estabelecer o diálogo com os poderes públicos e com a população envolvida na sua construção, para formar consensos políticos sobre seus objetivos, diretrizes e propostas. Nesse sentido, são instrumentos do processo participativo: a plataforma digital, as oficinas regionais, os grupos de trabalho, as audiências públicas e o acompanhamento das atividades pelo Ministério Público.

Inicialmente, foram desenvolvidas plataformas digitais para os PDUIs de cada uma das Unidades Regionais objeto desse trabalho, canal que assegura a participação social e a disseminação de informações, de forma ágil, democrática e acesso fácil. As plataformas são gerenciadas pela Subsecretaria de Assuntos Metropolitanos (SAM), com apoio da equipe da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), e disponibilizam os conteúdos produzidos ao longo da elaboração dos PDUIs (produtos contratuais, agenda do projeto, notícias, informações e dados relativos às Unidades Regionais).

Como canal de participação social, a plataforma recepciona as propostas feitas por gestores públicos e pela sociedade civil, em diferentes momentos, com destaque para as oficinas regionais e as audiências públicas.

As oficinas regionais, realizadas em outubro de 2021, constituem, na prática, a primeira etapa de diálogo com representantes do poder público municipal e da sociedade civil. E o **Produto 6 – Sistematização dos Resultados das Oficinas Regionais** apresenta os resultados do processo participativo a partir desses encontros regionais, realizados de 05/10 a 21/10/2021.

Seu objetivo é mobilizar os poderes públicos e os cidadãos em torno da construção do Plano e dar conhecimento sobre sua obrigatoriedade e importância, uma vez que é exigência do Estatuto da Metrópole (Lei Federal 13.089/2015). De forma inédita, o Estatuto estabelece a participação conjunta dos entes federativos e da sociedade civil no processo.

Durante as oficinas regionais, a equipe técnica da Fipe, responsável pela produção dos documentos técnicos, apresentava um levantamento de dados preliminar sobre o território das Regiões Metropolitanas de Piracicaba, Ribeirão Preto, Jundiaí, Vale do Paraíba e Litoral Norte e da Aglomeração Urbana de Franca. Por meio do diálogo, esse diagnóstico inicial foi aprimorado e ampliada a visão das principais questões regionais, resultando no aprofundamento das análises e no acréscimo de conteúdo.

O primeiro documento discutido nas oficinas regionais, o **Panorama Regional**, foi elaborado a partir de dados secundários levantados pela equipe da Fipe, por meio de pesquisas em bases de dados georreferenciadas oficiais de alguns municípios e de órgãos setoriais do Governo do Estado. O estudo abrangeu as dinâmicas urbana e socioeconômica regional e apontou as atuais tendências de crescimento, enfocando os efeitos sobre o emprego e a renda.

Também foram analisadas propostas, projetos e ações de interesse metropolitano contidas nos Planos Diretores municipais, bem como os aspectos ambientais e sua relação com os marcos regulatórios e as dinâmicas territoriais, identificando conflitos socioambientais e entraves à promoção da coesão territorial e a garantia da sustentabilidade.

Os debates tiveram como pano de fundo as seguintes áreas temáticas das Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs): Planejamento Territorial e Uso do Solo; Meio Ambiente, Saneamento e Recursos Hídricos; Desenvolvimento Econômico e Atendimento Social; Transporte e Sistema Viário Regional.

Vale ressaltar que, para compor um quadro de participação efetivo e equilibrado, foi feito minucioso levantamento dos contatos de prefeitos, secretarias, diretorias, coordenadorias, conselhos e outros órgãos públicos, diretamente nos sites das 124 prefeituras municipais que compõem as cinco unidades regionais. Da mesma forma, foi realizada uma busca para seleção de entidades e de pessoas físicas da sociedade civil para posterior elaboração de um *mailing list* e envio de convites para as oficinas regionais.

As oficinas regionais foram organizadas em ambiente virtual, iniciando com uma plenária em que eram apresentados aspectos gerais das análises realizadas. Num segundo momento, eram organizadas duas salas virtuais para aprofundar os debates temáticos, assim nomeados: **1. Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente**; **2. Desenvolvimento Socioeconômico, Transporte e Mobilidade**. Os participantes se dividiam segundo seus interesses. No encerramento, as duas salas se juntavam numa plenária geral, e os participantes faziam observações e apresentavam sugestões.

Foram realizadas 15 oficinas regionais, organizadas por sub-região de cada uma das Unidades Regionais em estudo.

I. Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte

❑ Sub-região Cruzeiro.

Arapeí, Areias, Bananal, Cruzeiro, Lavrinhas, Queluz, São José do Barreiro.

❑ Sub-região Guaratinguetá.

Aparecida, Cachoeira Paulista, Canas, Guaratinguetá, Lorena, Piquete, Potim, Roseira.

❑ Sub-região Taubaté.

Campos do Jordão, Lagoinha, Natividade da Serra, Pindamonhangaba, Redenção da Serra, Santo Antônio do Pinhal, São Bento do Sapucaí, São Luiz do Paraitinga, Taubaté, Tremembé.

❑ Sub-região São José dos Campos.

Caçapava, Igaratá, Jacareí, Jambeiro, Monteiro Lobato, Paraibuna, Santa Branca, São José dos Campos.

❑ Sub-região Caraguatatuba.

Caraguatatuba, Ilhabela, São Sebastião, Ubatuba.

II. Região Metropolitana de Jundiaí

❑ Jundiaí

Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Itupeva, Jarinu, Jundiaí, Louveira, Várzea Paulista.

III. Região Metropolitana de Ribeirão Preto

❑ Sub-região Jaboticabal.

Guariba, Jaboticabal, Monte Alto, Pitangueiras, Taiúva, Taquaral.

❑ Sub-região Mococa.

Cajuru, Cássia dos Coqueiros, Mococa, Santa Cruz da Esperança, Santa Rosa do Viterbo, Tambaú.

❑ Sub-região Ribeirão Preto.

Barrinha, Brodoswki, Cravinhos, Dumont, Guatapar, Jardinópolis, Luís Antônio, Pontal, Pradópolis, Ribeirão Preto, Santa Rita do Passa Quatro, São Simão, Serra Azul, Serrana, Sertãozinho.

❑ Sub-região. Batatais.

Altinópolis, Batatais, Morro Agudo, Nuporanga, Orlândia, Sales Oliveira, Santo Antônio da Alegria.

IV. Região Metropolitana de Piracicaba

❑ Sub-região Piracicaba.

Capivari, Elias Fausto, Mombuca, Piracicaba, Rafard. Rio das Pedras, Saltinho.

❑ Sub-região Limeira.

Araras, Conchal, Cordeirópolis, Leme, Limeira, Pirassununga, Santa Cruz da Conceição.

❑ Sub-região Rio Claro.

guas de São Pedro, Analândia, Charqueada, Corumbataí, Ipeúna, Iracemápolis, Rio Claro, Santa Gertrudes, Santa Maria da Serra, São Pedro.

V. Aglomeração Urbana de Franca

❑ Sub-região Ituverava.

Aramina, Buritizal, Guaíra, Guará, Igarapava, Ipuã, Ituverava, Miguelópolis, São Joaquim da Barra.

❑ Sub-região Franca.

Cristais Paulista, Franca, Itirapuã, Jeriquara, Patrocínio Paulista, Pedregulho, Restinga, Ribeirão Corrente, Rifaina, São José da Bela Vista.

MEMÓRIA DAS OFICINAS REGIONAIS

Antes de apresentar as memórias de cada uma das oficinas regionais, cabem dois esclarecimentos:

- ❑ Em função da crise sanitária provocada pela pandemia da Covid-19, as oficinas regionais foram organizadas sempre em formato on-line, utilizando canais virtuais que permitiram ampla capilaridade e acesso dos diferentes públicos.
- ❑ Todos os documentos produzidos pela equipe da Fipe estão disponíveis na plataforma digital de cada Unidade Regional. A plataforma digital é um canal que permite a participação social e dos poderes públicos, por meio do envio de propostas, além de disponibilizar os conteúdos produzidos durante a elaboração dos PDUIs.

Balanzo das Oficinas Regionais

UR	Data	Total de participantes	Prefeituras e sociedade civil	FIPE/SDR
AU FRANCA (AUF)				
Ituverava	06/10/2021	47	23	24
Franca	07/10/2021	48	23	25
Total da AUF		95	46	49
RM JUNDIAI (RMJ)				
Jundiaí	06/10/2021	41	22	19
Total da RMJ		41	22	19
RM PIRACICABA (RMP)				
Piracicaba	13/10/2021	30	15	15
Rio Claro	20/10/2021	41	25	16
Limeira	21/10/2021	26	9	17
Total da RMP		97	49	48
RM DE RIBEIRÃO PRETO (RMRP)				
Jaboticabal	13/10/2021	32	14	18
Mococa	14/10/2021	34	16	18
Ribeirão Preto	18/10/2021	45	32	13
Batatais	19/10/2021	29	7	22
Total da RMRP		140	69	71
RM DO VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE (RMVPLN)				
Cruzeiro	05/10/2021	44	22	22
Guaratinguetá	07/10/2021	30	12	18
Taubaté	08/10/2021	42	27	15
São José dos Campos	14/10/2021	36	22	14
Caraguatatuba	15/10/2021	31	14	17
Total da RMVPLN		183	97	86
Total das Oficinas		556	283	273

Na sequência, são apresentadas as memórias das oficinas regionais.

I. REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE

SUB-REGIÃO CRUZEIRO

SUB-REGIÃO GUARATINGUETÁ

SUB-REGIÃO TAUBATÉ

SUB-REGIÃO SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

SUB-REGIÃO CARAGUATATUBA

I.1. Oficina Regional de Cruzeiro

Data: 05/10/2021

Horário: 14h às 17h

Municípios: Arapeí, Areias, Bananal, Cruzeiro, Lavrinhas, Queluz e São José do Barreiro.

Representantes das Prefeituras Municipais e do GESP

- Presidente do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte e Prefeito de São José do Barreiro.
- Agência Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (AgemVale)
- Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (Codivap)
- Secretário de Políticas Públicas de Cruzeiro
- Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo (SEDET) de Cruzeiro

Representantes da Sociedade Civil

- Comitê da Bacia Hidrográfica do Vale do Rio Paraíba do Sul
- Observatório da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte da Univap
- Conselheiro do Comitê da Bacia Hidrográfica do Vale do Rio Paraíba do Sul

A abertura da oficina foi feita pelo representante do Conselho de Desenvolvimento da Agência Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, ASB, que saudou a todos e incentivou os prefeitos da região a participarem do projeto. Na sequência, o diretor executivo da Agência do Vale do Paraíba e Litoral Norte cumprimentou o coordenador da subsecretaria de Assuntos Metropolitanos e todos os presentes, elogiando a iniciativa da secretaria de Desenvolvimento Regional, ressaltando que o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) é um processo de planejamento importante para a retomada do crescimento econômico da região.

Na sequência, o coordenador do projeto, Andrea Calabi, e o secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi, saudaram os participantes e a realização do PDUI.

O início dos trabalhos técnicos coube à coordenação da Unidade Regional (UR), que destacou ser o objetivo das oficinas regionais a mobilização dos municípios – por meio das prefeituras municipais e da sociedade civil – para uma participação efetiva na construção do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado, encaminhando críticas, propostas e sugestões sobre o território, a partir de um documento preliminar, Panorama Regional, elaborado pela equipe da FIPE.

Na sequência, a coordenação apresentou o documento contendo dados e informações relevantes sobre a região de Cruzeiro relativos à dinâmica urbana e centralidades; gestão federativa; estru-

tura urbana e uso do solo; expansão da mancha urbana; cobertura da terra; formações florestais nativas, unidades de conservação e terras indígenas; assentamentos precários em áreas de risco; sub-bacias hidrográficas (Paraíba do Sul e Mantiqueira); áreas prioritárias para restauração e conservação da cobertura vegetal; pagamento por serviços ambientais; saneamento, abastecimento de água, esgoto e disposição final de resíduo sólidos e por fim, dinâmicas econômica e social.

Após a apresentação técnica foi aberto um espaço para que os participantes pudessem opinar.

As apresentações estão disponíveis na Plataforma Digital da Unidade Regional:

<https://rmvpln.pdui.sp.gov.br>

Principais pontos debatidos e sugeridos pelos participantes na abertura e nas duas salas temáticas

O debate teve início com a colocação do representante do Comitê de Bacia Hidrográfica do Vale do Rio Paraíba do Sul, **engenheiro LRB** que demonstrou preocupação sobre o macrozoneamento no que diz respeito ao entendimento dos municípios sobre o Zoneamento Ecológico Econômico (ZEE) e como ele pode ser incorporado ao PDUI. Disse achar relevante ter um debate sobre isso com os municípios.

Ressaltou a importância do Monumento Natural Estadual Mantiqueira (MONA), criado pelo **Decreto nº 65.457 de 5/01/2021**. Inicialmente, vários municípios ficaram interessados, mas no final, apenas Cruzeiro e Piquete ficaram no decreto. O MONA tem uma área de 10. 300 hectares e é importante incluir como áreas de preservação da região, a Pedra da Mina e o Parque da Bocaina. “Cruzeiro precisa explorar esse potencial”.

A coordenadora da UR pontuou que a questão central é ouvir dos municípios o que, do ponto de vista do macrozoneamento, a equipe da FIPE deve agregar como atributos do território, quais elementos estruturais e equipamentos poderão entrar no desenho do macrozoneamento regional. E ir além colocando a proposta de criação das Áreas de Interesse Metropolitano (AIMs), definindo diretrizes e ações para esse projeto acontecer. Poderá ser uma primeira ação para uma governança interfederativa.

MC-FIPE comentou que essa questão das AIMs é importante porque o processo de metropolização nessa sub-região não ocorre de forma clássica. “É importante identificar núcleos urbanos e rurais desconectados da mancha urbana. É preciso responder como essa ocupação ocorre e que tipo de atividade induz a essa ocupação irregular”.

O representante **Profº PR**, do Observatório da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte da Univap, colocou que foi convencido de ser cabível o processo de metropolização pela leitura de um texto de Sandra Lencioni e outro de Roberto Montemor que destacam não ser preciso ter metrópole para ter um processo de metropolização extensiva porque ela está relacionada à

expansão da lógica metropolitana. Outra questão levantada por ele diz respeito ao macrozoneamento: “É preciso olhar a taxa de mortalidade e natalidade decrescente, mesmo tendo demandas migratórias. É usual se falar em crescimento com expansão urbana, mas é preciso pensar em sustentabilidade e na transformação das cidades em compactas. Isso fica atrelado ao que se entende sobre desenvolvimento urbano que hoje é a consolidação da capacidade das prefeituras municipais de atrair investimentos”. Segundo ele, os dados têm demonstrado que quanto mais uma cidade recebe investimentos, mais ela empobrece porque a maior parte da população não se beneficia desses investimentos. “Isso influencia no zoneamento e no macrozoneamento”.

Ele apontou ainda que ao explicar o que é desenvolvimento urbano usando a lógica do desenvolvimento nacional dá para dizer que existe pouquíssima ação efetiva. “É preciso refletir sobre a função social da propriedade. Não assumi-la resulta na ocupação indevida”.

Engenheiro LRB-Comitê da Bacia Hidrográfica do Vale do Rio Paraíba do Sul falou sobre a melhoria da qualidade de vida e o envelhecimento das cidades. Disse existir um paradigma porque o centro acaba se envelhecendo e não há investimento público que oferte a infraestrutura nesses locais. “Os investimentos são canalizados para locais mais distantes, sem infraestrutura, deixando o centro abandonado”.

Outra questão abordada é que para solucionar com mais racionalidade esses graves problemas, as regiões precisam de ferramentas que permitam a formação de consórcios, mas, às vezes, esses acertos não costumam respeitar os arranjos metropolitanos.

MC-FIPE comentou que existem vários fatores determinantes para configurar o território como região metropolitana e um deles é a conurbação. A Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte foi a primeira constituída não considerando a conurbação. Foram priorizados os fluxos de integração entre os municípios, tais como, no eixo da rodovia Dutra, hospitais regionais, centros turísticos, centros educacionais, ativos ecológicos.

Na revisão da Lei nº 760 não se fala em critérios de conurbação urbana, mas de fluxos de integração. É o que acontece na Europa com o trem-bala. “É preciso considerar os arranjos de articulação entre as cidades como critério fundamental para formar uma região metropolitana. A Associação de Municípios do Vale do Paraíba (Codivap) colaborou muito na criação da Região Metropolitana do Vale. Os critérios utilizados foram a ligação Rio-São Paulo, a conurbação dos eixos interligando a Rodovia Dutra ao litoral e a preservação ambiental do maior ativo ambiental do estado que é a Serra da Mantiqueira. Sobre o desenvolvimento urbano que o **Profº P** coloca, destaca-se a dinamização das potencialidades. É preciso identificar e equacionar os desafios regionais. Há uma constatação de que os municípios menores estão perdendo a população jovem porque eles saem em busca de trabalho e estudo e não retornam. Essas cidades estão se transformando em cidades de idosos. O envelhecimento da população faz com que o número de pessoas dependentes seja maior que o da população ativa. São necessárias políticas públicas que revertam essa situação, criando atrativos para os jovens voltarem para as suas cidades. Não dá mais para ter um modelo de cidades polo que causam o empobrecimento das cidades do entorno”.

Foi destacado ainda ser importante a dinamização das pequenas cidades e que existe na região uma potencialidade grande para se explorar o turismo, o artesanato, a agropecuária e a gastronomia. “São fatores endógenos que podem ajudar os pequenos centros urbanos a investir nas suas potencialidades”.

Sobre as AIMS, ainda citou como um bom exemplo para se pensar o Porto Seco que o macrozoneamento precisa definir a localização junto com grupos de logística, empresas e as prefeituras municipais. Outro projeto de integração é a linha férrea entre a Rodovia Dutra e o Porto de São Sebastião.

O diretor executivo da AgemVale colocou que São José dos Campos e Jacareí estão interessados em um polo logístico de integração com o Porto de São Sebastião. São José dos Campos participa de grupo de trabalho sobre a privatização do Porto de São Sebastião. O BNDES foi contratado para elaborar os estudos sobre a privatização.

“A região precisa de investimentos para, além do Porto, privatizar o aeroporto e fazer um corredor logístico ligando o Vale ao Porto. A linha férrea também está em discussão, mas ela envolve uma atuação integrada para ligar o Porto de São Sebastião ao Porto de Santos”.

MC-FIPE comentou que esse projeto é grandioso e que essa logística para a integração entre o Porto de São Sebastião e o Porto de Santos não está definida. “Pode ser por meio de um teleférico ou pela via férrea”.

Debate na Sala 1: Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

Após a apresentação regional, os debates foram abertos.

Engenheiro LRB-Comitê da Bacia Hidrográfica do Vale do Rio Paraíba do Sul disse ser importante destacar que a primeira Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) que aconteceu no Estado de São Paulo foi da Pedra da Mina que fica em Cruzeiro e que existe o Parque Nacional da Bocaina, na cidade de Cunha que, no enquadramento de áreas de preservação ambiental, ele não localizou essas duas unidades. Quanto ao balanço hídrico, comentou que está em curso uma revisão do Plano de Bacias e que em uma visão anterior, o Comitê de Bacias se confundia com o Comitê de Integração de Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul (Ceivap) por ser cabeceira.

“Tinha um entendimento de que o principal corpo d’água era o Rio Paraíba do Sul e se fazia, em cima dele, todos os cálculos do balanço hídrico. Acontece que o domínio do Paraíba do Sul é federal e não estadual. No plano em curso, o Comitê está fazendo o balanço estadual de cada bacia hidrográfica. Por exemplo, Cruzeiro não se utiliza de abastecimento do Paraíba do Sul, mas estão sendo negociados recursos do Ceivap para mudar a captação para o Paraíba do Sul. Quanto ao Pagamento por Serviços Ambientais (PSA), o entendimento do Ceivap é de que o importante não é só fazer o pagamento, mas capacitar os proprietários e os produtores para que o retorno seja sustentável”.

Ele ainda questionou que não são só 39 municípios na Unidade Regional, pois estariam faltando alguns da bacia do Paraíba do sul e da Serra da Mantiqueira. Foi esclarecido que o PDUI seguirá o recorte da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte. Quanto à disposição final de lixo, diz que é diversa sendo que São José dos Campos possui aterro sanitário, Caraguatatuba joga serra acima, outros levam para Jambuí, Cachoeira Paulista, Tremembé e Barra Mansa.

Profº PR questionou o pouco tempo para realizar o PDUI considerando todos os problemas que precisam ser solucionados. Disse ser preciso levar em conta que os dados do Censo de 2010 não refletem a realidade atual e citou como exemplo, o fato de que a pandemia aumentou muito o número de assentamentos precários. “Na perspectiva de um desenvolvimento regional, os mapas e dados de 2010 não refletem a realidade” e sobre o uso do solo, na leitura do território os métodos de análise territorial são diferentes existindo planejamento regional com um forte traço de municipalismo e nacionalismo.

Outra questão levantada diz respeito às duas audiências públicas sobre o Projeto de Regionalização da secretaria de Desenvolvimento Regional que os prefeitos conjuntamente levantaram macro questões que deveriam ser incorporadas ao PDUI. Macro demandas foram apresentadas no programa Novo Vale, como saúde, hospitais regionais, monitoramento de câmeras de segurança. Questões pontuais.

Em resposta às colocações apresentadas por **Profº P**, a coordenadora técnica do projeto disse que a gestão do processo de planejamento tem que ser contínua e que a Agem poderá ajudar muito a enfrentar esse desafio. “O PDUI é um plano de longo prazo que será feito a cada 10 anos. Com a falta dos dados censitários foram usadas as projeções do Seade e dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged).

Destacou que as Unidades Regionais trazem dinâmicas e demandas não resolvidas que o PDUI terá que resolver. “As análises estão sendo elaboradas numa perspectiva de curto prazo, olhando questões como as transformações ocorridas pela pandemia, as mudanças climáticas, adução de água usando o Aquífero Guarani que é tudo o que as operadoras de água e alguns ambientalistas não querem. Várias dessas questões estão se arrastando historicamente e o PDUI tem que pensar em quais propostas de médio e longo prazo vão priorizar porque não há orçamento – público ou privado – que conseguiram dar conta dos déficits do passado”.

Sala 2: Desenvolvimento Econômico e Social, Transporte Mobilidade e Logística

Após a apresentação regional, os debates foram abertos.

Transporte, mobilidade, acessibilidade e qualidade do transporte coletivo foram questões debatidas. Foi esclarecido que não atende às necessidades da região de Cruzeiro. Regionalmente possuem apenas uma empresa de ônibus o que prejudica alguns municípios como Areias que tem muita dificuldade para se locomover. É fundamental ter um transporte que dê suporte ao turismo, por exemplo, para o Vale Histórico.

LG-Secretário de Turismo de Cruzeiro discorreu sobre o transporte coletivo, principalmente depois da mudança para região metropolitana. Salientou ser possível ver, na prática, uma repaginada externa nos ônibus que passaram a ter uma identidade visual única, mas que, efetivamente, não foi sentida alteração na qualidade desse transporte. A prefeitura pode disponibilizar dados de qualidade da mobilidade que poderão contribuir para o desenvolvimento do PDUI.

Outro problema levantado foi sobre a carência na saúde. Nos municípios do Vale Histórico, o mais estruturado é Queluz que possui um hospital. Cruzeiro tem uma Santa Casa que é referência e atrai grande fluxo de pessoas. Ainda assim, não possui todas as complexidades da saúde, o que faz com que as pessoas busquem atendimento nos municípios de Taubaté, São José dos Campos e Lorena.

O transporte de saúde é basicamente por meio de ônibus, ambulância e van, e este é um tema que merece atenção. Quanto ao Programa de saúde da família, cada município tem uma realidade e a prioridade é sempre comprar ambulância.

Segundo o secretário de Turismo de Cruzeiro, está havendo uma parceria entre a secretaria de Desenvolvimento Econômico e o Sebrae para a elaboração de um pacote de serviços, código de obras, desenvolvimento do turismo, desenvolvimento sustentável na agropecuária e produção de leite em São José do Barreiro. O Sebrae vai ajudar a fazer um plano de ação.

“A região precisa de incentivo ao turismo. Tem um grande potencial natural para ser explorado e atrativos culturais e religiosos. É possível desenvolver uma cadeia para turismo e produtos artesanais. Associar o produto artesanal ao turismo e comercializar. Mas os representantes das prefeituras colocam que é fundamental, para o desenvolvimento do turismo, a capacitação de mão de obra”.

Outro ponto debatido foi a produção rural do leite. Cruzeiro, São José do Barreiro e Silveiras são produtores e devem explorar mais essa atividade. É importante pensar uma cadeia de valor a partir da produção leiteira. O Sebrae vai ajudar na elaboração de um programa de capacitação e dar suporte ao plano de turismo.

Quanto à indústria, Cruzeiro é o principal polo de desenvolvimento da região e o parque é referência para a região porque é um polo gerador que está se fortalecendo. Há uma discussão forte sobre o uso da ferrovia para um projeto logístico intermodal para Cruzeiro, que vem do Porto Seco de Minas. Isso vai fortalecer o município e ser um carro-chefe para emprego e renda.

Cruzeiro, antes do Monumento Natural Municipal do Pico de Itaguaré, cuidou das questões ambientais propondo indústrias com sustentabilidade para diminuir o impacto ambiental.

Concluíram que é preciso criar uma cadeia para turismo e produção leiteira para superar os gargalos do desenvolvimento industrial.

Sobre isso e, fortalecendo a fala do **KPV-secretário de Políticas Públicas de Cruzeiro** sobre a capacitação, há uma escola do Senai muito boa na cidade de Cruzeiro e que atende a região como

um todo, mas que tem um viés muito mais voltado à indústria, devido ao parque industrial. Este serviço foi contratado pelo governo do estado, via Sebrae, com um pacote de capacitações não condizentes com as demandas do município. Busca-se aproximação com o Senai para que seja possível alinhar a capacitação às necessidades locais. Não há uma estratégia na região para formação profissional.

Por exemplo, existe uma sala descentralizada do Centro Paula Souza, em Bananal, que tem formação técnica de turismo e, agora, será iniciada em Cruzeiro uma formação técnica em gastronomia, mas como foi mencionado, para o setor efetivo do turismo, pensando que essa já é a demanda e a lógica levantadas pelos dados do desenvolvimento econômico da região, é necessário um olhar específico de capacitação que deve ser alinhada ao perfil local.

RN-FIPE referiu-se ao Vale Histórico – que tem dados socioeconômicos comparativamente muito baixos – e a principal função é a dos ativos do ponto de vista de patrimônio natural. Isso impacta a questão do turismo que foi levantada, e deve ser construído em conjunto. Os dados mostram que a produção leiteira é importante para alguns municípios e talvez deva ser pensado em uma cadeia de valor a partir dessa produção. “Cunha está fazendo queijos e vimos 15 queijos premiados no Brasil. Apesar da bacia leiteira ser gado ainda, deve-se pensar como associar e agregar valor à essa produção, abrindo uma cadeia de um produto local, que requer capacitação, e fazemos seu mapeamento na sub-região. Além disso, juntar a produção agrícola, que é típica, agregando valor para ser consumida inicialmente no circuito turístico que extrapolará a sub-região, a região e o próprio estado, se a capacidade de oferta dessa produção for sustentável”.

Perguntou ainda se isso faz sentido para os representantes, pois envolve trazer a capacitação tecnológica das Fatecs e Etecs e isso atrai jovens. “Pensando na pirâmide etária em que vemos a diminuição dessa faixa etária, uma política de retenção seria com o que é agradável, que é promissor, o que o turismo sempre foi, e juntar atividades econômicas para além do turismo. A outra característica da região é o turismo religioso, sendo necessário organizar essa cadeia de turismo integralmente”.

LG-secretário de Turismo de Cruzeiro diz fazer todo sentido, inclusive está em concordância com o que estão iniciando. No que diz respeito ao leite e à produção do queijo artesanal – muito fortes na região – ele disse haver dificuldade no processo de legalização do produto artesanal de origem animal.

“Em Cruzeiro e mais um município, existe o sistema de inspeção municipal. Pensando nesse produto artesanal associado ao turismo com fonte de desenvolvimento econômico, se não houver suporte técnico, a partir do momento em que se consorciarem, será gerada uma demanda para poder comercializar por toda a região coberta pelo consórcio, mas que, devido à legislação federal, do Ministério da Agricultura de 2019, todo município participante de um consórcio, tem até três anos para adaptação ao selo, que é uma realidade diferente do sistema de inspeção municipal”. Isso demandaria uma certa estrutura, que no seu entendimento, um município como Arapeí, por exemplo, não tem para se beneficiar desse suporte.

“A ideia então é pensar em algum tipo de suporte que pudéssemos incluir no Plano de Desenvolvimento, inclusive orçamentário, para que tivéssemos uma instituição responsável pelo Sistema Brasileiro de Inspeção de Produtos de Origem Animal (SISBI-POA), por meio de um município que tenha estrutura (equipamentos, viaturas etc.) para atender a região como um todo. Pelos dados que foram levantados, hoje no estado de São Paulo, apenas seis municípios conseguiram aderir ao SISBI-POA, pela sua complexidade. Cunha, por exemplo, que tem *know-how* do setor agropecuário leiteiro, não conseguiu por falta de suporte técnico. Isso é muito importante para que se possa seguir por essa linha.

D-FIPE complementou e perguntou se a questão do turismo ecológico e histórico dos municípios, que outrora foram o centro da produção de café, tem relevância nessa conjuntura econômica ou é tão imperceptível que está sendo substituída pelas novas atividades do setor do turismo.

KPV-secretário de Políticas Públicas de Cruzeiro respondeu que, ao falar de turismo no âmbito do PDUI, cujo objetivo é integrar, tem que regionalizar. “Com a criação do Consórcio Intermunicipal, se identifica que muitos municípios têm potencial turístico, ou seja, são vocacionados para o turismo, mas existe uma diferença muito grande entre potencial e produto. Os municípios precisam desenvolver produtos turísticos para serem colocados à disposição do turismo, porque hoje o Vale Histórico é muito rico, tem um acervo histórico, natural, cultural e rural enorme com fazendas do café, igrejas, Serra da Mantiqueira, Parque Nacional da Bocaina, a nascente do Rio Paraíba no município de Areias, e isso é importantíssimo.

Tem grutas, cachoeiras, tropeirismo em Silveiras, a Revolução de 32 em Cruzeiro, que devem ser trabalhados de forma integrada, como por exemplo, a nascente do Rio Paraíba, que ajustado a outros atrativos, outros produtos, pode ser o grande diferencial para a região. Mas é preciso se atentar para a capacitação profissional porque há várias etapas a serem seguidas no planejamento da atividade turística, como infraestrutura, capacitação de mão de obra, transformar o potencial em produto para depois comercializar, justamente para não frustrar a experiência do turista que vem para conhecer o Vale Histórico”.

ML-FIPE colocou que, com tantos atrativos, o PDUI pode dar contribuição interessante para organizar essa cadeia produtiva do turismo, pensar não só na cadeia principal, mas na infraestrutura dos eventos, organização, rede hoteleira, bares, restaurantes, nas cadeias que são os serviços terceirizados, o comércio, empresas de entretenimento, para que funcione satisfatoriamente e traga desenvolvimento econômico e emprego para a região. Acredita que esse tema é bastante promissor.

HG-FIPE colocou que sob os aspectos formais têm muita indústria e perguntou aos participantes como está essa transição, pois nos vínculos fortes têm uma presença relevante, Cruzeiro em especial. “Essa questão está sendo discutida, as empresas estão trazendo o assunto?”

LG-secretário de Turismo de Cruzeiro citou o setor industrial que, para Cruzeiro hoje, é o principal no desenvolvimento, e acaba sendo para a região, pois no aspecto do transporte regional urbano coletivo, está extremamente ligado ao setor da indústria já que há um fluxo de trabalha-

dores na cidade vindos de Bananal e Cruzeiro é um polo gerador de empregos no setor industrial e, de certa forma, enxerga-se o turismo como uma indústria de desenvolvimento, mas ainda vão fortalecer o processo de desenvolvimento industrial, tanto no contexto histórico, como da lógica da região.

“Há indústrias muito fortes, como a Maxion com aproximadamente 7 mil funcionários em períodos de pico. O parque industrial é regional. Uma das demandas, por exemplo, desenhada na audiência pública da AgemVale, foi a questão da infraestrutura de acessibilidade do distrito industrial que está em uma rodovia estadual e tem impactos regionais, como na geração de empregos nas cidades menores. Estão discutindo a questão da logística na região, por estarem no eixo São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, com o uso da ferrovia. Estão em conversas com a secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado e com as concessionárias sobre um projeto grande que estão tentando capitalizar para o município de Cruzeiro porque a segunda opção é Barra Mansa para ter um centro logístico intermodal recebendo toda a produção de café e a produção vinda do Porto Seco de Minas, conectando com a malha rodoviária, o que potencializa a atração para a região. A indústria para Cruzeiro e, de certa forma para a região, é o principal carro-chefe para a geração de emprego.

HG-FIPE perguntou se os municípios estão tratando os aspectos dos impactos nos ativos ambientais e das mudanças climáticas.

LG-secretário de Turismo de Cruzeiro disse que sim, principalmente antes da instituição do Monumento de Itaguaré, que faz parte do Monumento Natural Mantiqueira Paulista (Mona). Cruzeiro delimitou a área municipal e criou o monumento municipal com vistas à questão ambiental e o avanço industrial dentro das normas ambientais. Citou a produção de macaúba e a prospecção de biodigestores, por meio de uma empresa de tecnologia de Israel que já importa para o Brasil.

Por fim, **RN-FIPE** fez uma síntese da discussão afirmando que ao longo do debate, foi possível percorrer os temas mais centrais da região sobre a questão do transporte e da atividade econômica da indústria do município de Cruzeiro, em particular.

Quanto ao turismo, é necessário organizar e melhorar a cadeia da atividade e tentar articular a produção leiteira, que tem grande peso, não só sub-regional, como estadual, e ainda que a perspectiva de industrialização ou superação dos gargalos, para o reforço da industrialização de Cruzeiro como polo da região. Isso envolve infraestrutura e apoio técnico para a superação dos gargalos voltados à atração dessa atividade industrial na região. Apontou que a discussão forneceu insumos bastante claros para um Plano de Desenvolvimento Integrado. Agradeceu a todos pela participação e pelas informações trazidas à reunião.

Propostas

- ❑ Incentivar a formação de consórcios. Mas, às vezes, esses acordos não costumam respeitar os arranjos metropolitanos.
- ❑ Deixar claro para os municípios o que é o Zoneamento Econômico Ecológico, como ele se integra ao macrozoneamento e como ele pode ser incorporado ao PDUI.
- ❑ Incluir nas áreas de preservação ambiental o Mona, a região da Pedra da Mina e o Parque da Bocaina. Cruzeiro precisa explorar esse potencial.
- ❑ Incentivar o turismo criando uma cadeia integral. A região tem um grande potencial natural para ser explorado e atrativos culturais e religiosos. É possível desenvolver uma cadeia para turismo e produtos artesanais e, com isso, associar o produto artesanal ao turismo e comercializar.
- ❑ Criar uma cadeia de valor a partir da produção leiteira para superar os gargalos do desenvolvimento industrial.
- ❑ Capacitar profissionalmente a mão de obra para as várias etapas a serem seguidas no planejamento da atividade turística, como infraestrutura, transformar o potencial em produto para depois comercializar, justamente para não frustrar a experiência do turista que vem para conhecer o Vale Histórico.
- ❑ Macrozoneamento tem que definir a localização do Porto Seco, junto com grupos de logística, empresas e as prefeituras municipais.

I.2. Oficina Regional de Guaratinguetá

Data: 07/10/2021

Horário: 14h às 17h

Municípios: Aparecida, Cachoeira Paulista, Canas, Guaratinguetá, Lorena, Piquete, Potim, Roseira.

Representação das Prefeituras Municipais e do GESP

- Ex-prefeito de Guaratinguetá e representante da AgemVale
- Ex-prefeito de Piracicaba
- Prefeitura Municipal de Aparecida
- Prefeitura Municipal de Cunha
- Prefeitura de Potim/Secretaria Municipal de Planejamento Urbano de Potim
- Prefeitura Municipal de Potim:
- AgemVale – Agência Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte

Representantes da Sociedade Civil

- OAB-SP - Guaratinguetá / Vice-presidência das RPPN do Estado de São Paulo
- Observatório da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte da UNIVAP
- CBH Serra da Mantiqueira / Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental (Abes) / ABRHidro

Nas salas para os debates temáticos os participantes foram divididos da seguinte maneira:

Sala 1: Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – 17 pessoas

Sala 2: Desenvolvimento Econômico e Social – 16 pessoas.

O representante da AgemVale abriu a reunião ressaltando a importância do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) para a região. Agradeceu ao secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi por ter viabilizado uma demanda antiga da região que é a elaboração do plano.

Na sequência, o ex-prefeito de Piracicaba **BN** saudou os participantes. Destacou a importância econômica da região no PIB do Estado de São Paulo e solicitou uma ampla participação das prefeituras municipais e da sociedade civil no PDUI. “A região tem uma vasta extensão territorial e precisa trabalhar de forma integrada”.

Saudaram, também, os participantes o coordenador do projeto, Andrea Calabi, da FIPE, e o secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi.

Após a abertura da reunião, a coordenadora **ZA-FIPE** e a técnica **HG-FIPE** apresentaram o panorama regional, primeiro documento produzido com dados, informações e mapas sobre desenvolvimento urbano, meio ambiente, economia e questões sociais.

Profº PR, coordenador do Núcleo de Extensão em Cartografias Sociais da UNIVAP destacou algumas questões sobre a apresentação. Sugeriu a atualização dos dados sobre habitação a partir do Programa Minha Casa, Minha Vida e levantou uma preocupação sobre o modelo de desenvolvimento baseado na expansão do crescimento e negócios, o que não minimiza as desigualdades sociais.

A coordenadora técnica **RN-FIPE** destacou que o PDUI tem limites sobre algumas questões de desigualdade. “O PDUI trabalha a desigualdade no acesso da população aos serviços públicos e na governança do acesso a esses serviços”.

Outros assuntos destacados no debate foram: gestão participativa da sociedade em prol do meio ambiente e as Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN). “Tem mais RPPNs do que estão sendo destacadas na apresentação (como em Lavrinhas, Bananal, APA Federal na Serra da Mantiqueira etc.” O representante da cidade de Potim também citou a deficiência na área de descarte para inertes. Tem muitos resíduos sólidos jogados na cidade. Os participantes colocaram-se à disposição para disponibilizar dados, informações e documentos que possam subsidiar a elaboração do PDUI.

As apresentações estão disponíveis na Plataforma Digital da Unidade Regional
<https://rmvpln.pdui.sp.gov.br>

Sala 1: Desenvolvimento urbano e Meio Ambiente

O macrozoneamento foi apresentado pela técnica **CG-FIPE** que ressaltou a importância das prefeituras se envolverem na discussão porque será muito importante para a elaboração ou atualização dos Planos Diretores.

LRB-Comitê de Bacia Hidrográfica falou da experiência com o comitê de algumas demandas acumuladas quanto ao saneamento rural. “O Comitê tem patrocinado, principalmente nas regiões de Guaratinguetá, Cruzeiro e Lorena, áreas com produção de subsistência, pequenas propriedades que ainda geram renda para subsistência de populações. Isso aí, na parte da bacia a jusante em direção ao Rio de Janeiro tem se apresentado bastante”.

Informou que tem um centro dentro do Parque Tecnológico de São José que trabalha com saneamento e possui diversos projetos para pequenas cidades que têm problemas em não usar as fossas sépticas e têm a agricultura de subsistência. Ressaltou ser importante durante esse processo visitar o local e trazê-los para expor o trabalho que estão fazendo, inclusive o de aumentar a vida útil de aterro sanitário. “Estão fazendo um trabalho imenso de limpeza do Rio Pinheiros. Bastante coisa interessante para se conhecer dentro do Parque Tecnológico”.

O Comitê de Integração da Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul (Ceivap) tem um programa de incubadora dentro de Parque Tecnológico sobre o controle de perdas, importante porque tem municípios no Vale com perdas de 50%. Não é só um desperdício do recurso, mas sim porque a população acaba pagando e não se utilizando, são perdas financeiras não desejáveis. “O Ceivap tem patrocinado essas ações, mas é preciso que as cidades entendam que isso precisa ser resolvido. Vamos conversar em Redenção da Serra que tem outro problema de abastecimento. Algumas cidades têm o Ministério Público cobrando as prefeituras para fazerem sistemas próprios e controle de perdas e não têm mecanismo ou não têm disponibilidades e motivação para solucionar. Eles estão do lado da represa. São desafios para que os municípios melhorem e usem os mecanismos disponíveis”.

CG-FIPE disse que o Ceivap e mais 180 municípios estão monitorando a perda de águas.

ZA-FIPE quero saber da agricultura, das atividades sobre a produção de arroz e mineração que ocorrem na planície do Paraíba do Sul.

Profª C respondeu que a primeira pergunta é sobre o macrozoneamento porque a parte da mancha urbana e rural é bastante ampla. Questionou se há previsão de algumas áreas dentro macrozona regional. “Na leitura unificada, a dúvida é sobre a legenda como uso sustentável e rural. A resposta é uma das três macrozonas do Macrozoneamento Regional. Essa já é outra etapa. A leitura unificada são nove macrozonas”.

ZA-FIPE afirmou ser essa a proposta preliminar das macrozonas regionais. “A experiência de outros PDUIs, como São Paulo, Sorocaba foram elaborados assim. Haverá uma aproximação para eventualmente definir subáreas dentro dessas áreas maiores? A recomendação da Emplasa é de não criar muitas divisões de áreas, que sejam no máximo quatro, duas urbanas e duas ambientais/rurais. Nós estudamos duas áreas urbanas e uma com esse perfil ambiental/rural porque estamos falando de um macrozoneamento regional. Um outro nível acima do municipal. Outra figura que está no Estatuto da Metrópole são as Áreas de Interesse Metropolitano (AIMs). Ela não tem uma definição legal. No caso da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) a equipe chegou a propor a Várzea do Tietê como uma AIM estratégica para a região. No caso do Vale, mas também com parte no Litoral Norte. Na oficina de Cruzeiro foi dito que seria interessante pensar no Porto Seco e uma estrutura logística importante para aquela região que teria conexão com a região portuária”.

Profª C indagou sobre conflitos entre expansão urbana e áreas de interesse ambiental e tem uma discussão frequente no Vale a respeito da Várzea do Rio Paraíba do Sul. “Existem discussões para verificar como, a partir dessa várzea, tornar algumas áreas de preservação ambiental. Tem mapeamento para isso? Poderia entrar como área de interesse por conter um conflito. Outra questão é a capilaridade do sistema viário. Seria bom que os prefeitos falassem sobre as estradas vicinais. Não se dispõe do mapeamento delas”.

Comentou ainda que tem uma pessoa fazendo pós-doutorado no Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) que fez um mapeamento pelo *streetview*, mas é uma questão mais da informação. “Me preocupa a produção da informação até mesmo entendida como uma função de interesse

comum para quem não conhece o território e não conhece a capilaridade do sistema viário. Em Jacareí, na região Noroeste eu tenho um aluno que estudou algumas estradas rurais e viu que tem um problema de cerceamento das estradas rurais. Algumas localidades rurais que têm os seus caminhos cerceados, por exemplo, por condomínios que obrigam a criar caminhos ou uma ponte quebrada”.

ZA-FIPE disse que um tema estratégico do PDUI é definir diretrizes de âmbito regional para mobilidade, transporte e logística.

LRB-Comitê de Bacia Hidrográfica falou da questão da plantação de arroz e disse que o ex-prefeito de Guaratinguetá poderia ajudar porque o município é um dos principais produtores. “Inclusive tem uma colônia com diversos produtores que têm um conflito pelo uso da água. Tanto que, na colônia tem uma regra que dá suporte ao uso de água para dar sustentabilidade a toda produtividade de uso coletivo. No Vale além de Guaratinguetá, Tremembé produz bastante arroz de forma significativa. Com relação a ocupação de várzeas, temos um problema sério que é o avanço da urbanização em cima das várzeas. Locais que eram de produtores rurais, hoje estão virando loteamentos. Existe licenciamento pelos órgãos de aprovação em áreas que eram ocupadas por enchentes sazonal. Agora, pelas diversas crises hídricas e atmosférica essas áreas ficaram mais amenizadas, mas ainda tem ocupação de várzea, marginal, processos de desocupação de áreas ocupadas, demolição de casas. São José tem problemas de ocupação de marginais de rios e corpos d’água. Isso acontece no Vale de forma intensa. Quanto a atividade minerária, ainda existe no Vale. São José teve muita exploração em cava, hoje não é permitido. Praticamente, existem alguns locais com licenciamento. É uma situação que o zoneamento minerário poderia ajudar nessa visão do todo junto com o zoneamento municipal. Devem fazer uma leitura específica em cada região para que esses conflitos de ocupação e meio ambiente não existam”.

Disse haver espaço apropriado para o crescimento da cidade que poderia evitar uma especulação indiscriminada em todos os espaços. “Em alguns lugares tem problemas de recarga de aquíferos. São José teve um mapeamento que foi feito no plano de bacias. Existe um levantamento que vai dar sustentabilidade para os recursos hídricos. Isso tem que ser considerado no planejamento das cidades da região”.

PC disse que, por meio do Comitê de Integração da Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul (Ceivap) e da AgemVale, o município está tentando conseguir uma Estação de Tratamento de Esgoto. “Conseguimos uma ajuda do comitê. Tudo o que foi pontuado envolve Cunha que praticamente, é uma área de APP. Temos um ponto de alagamento na cidade que é uma área de várzea e estamos trabalhando para resolver um problema de vazão, ampliando a vazão de uma parte da cidade onde há alagamento que é uma várzea. Quanto à mobilidade, as estradas vicinais de Cunha têm mais de 3000 Km e a população sofre muito com a precariedade. Quanto a ligação de Cunha a Parati, melhorou, foi feita a pavimentação o que aumentou muito o fluxo turístico. Hoje, a cidade é considerada mais agrícola, logo o turismo agrícola superará a agricultura”.

ZA-FIPE perguntou sobre qual a atividade agrícola mais expressiva em Cunha. “Tem um colar junto a serra”.

P respondeu que é a agropecuária com gado de corte. Bastante produção de hortaliças. “Muitos produtores rurais ligados a produção de queijo, apicultura. Variedade grande e a secretaria da Agricultura está planejando criar um queijo de Cunha”.

LRB-Comitê de Bacia Hidrográfica disse que em Piquete a rodovia é federal e teve melhorias que terminaram há 2 anos. “Essa estrada foi melhorada no trecho Paulista e uma ligação com o Sul de Minas. Quanto a mobilidade, a região tem duas rodovias concorrentes: a rodovia Dutra e a Carvalho Pinto/Airton Sena que vai até Taubaté. Dali para frente não tem nada. Tem alguma utilidade de algumas estradas antigas principalmente a estrada velha de São Paulo que fica na margem esquerda do Paraíba que dá continuidade e seria uma penetração com uma oferta diferenciada de rodovia. Daria para sair de onde ela termina que é Taubaté e Tremembé, contornando pelo outro lado do Paraíba chegando até a divisa do Rio de Janeiro. Tendo um interesse especial do turismo religioso que passa pela Dutra e que poderia mudar para outra rodovia do porte da Dutra até Aparecida. São centros de turismo histórico e religioso que só têm avenidas municipais que poderiam ser resgatadas para se fazer melhorias viárias para melhorar o desenvolvimento da região. Hoje as cidades esquecidas são aquelas que estão sem acessibilidade por estarem fora da Dutra. Criar um vetor de crescimento para o desenvolvimento e criar uma oferta seria uma solução estadual para mobilidade que pode ser melhorada com uma obra regional. De repente, a margem de São José e Taubaté vai atingido as outras cidades. É preciso democratizar as opções de transporte. A questão da mobilidade das cidades pode ser melhorada com uma articulação entre elas que seria uma obra metropolitana, juntando as cidades com uma organização diferente”.

CG-FIPE falou da importância da mobilidade para o desenvolvimento do turismo histórico e religioso. “Um exemplo é o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)”.

Profª C ficou interessada pelos estudos com mobilidade pendular. Observou que Lorena se tornou uma nova centralidade para o ensino superior. Fez pesquisas com dados do IBGE e da UNIFATAE e constatou a intensidade dos fluxos com o pessoal que vem do Sul de Minas para estudar em Lorena, considerada uma nova centralidade nesse aspecto do ensino. Outra questão a ser abordada é sobre o transporte. Demonstrou dúvida com relação a regional de saúde e a organização da rede de saúde. Mas o PDUI tem algumas interfaces considerando o acesso dos pequenos municípios. E do lado dos municípios, a questão do transporte é que ele é quem tem que providenciar para os pacientes. É possível pensar no transporte como interesse comum.

CG-FIPE disse que são as prefeituras responsáveis e é feito de forma amadora. Informou que tem um estudo feito pela AgemVale para criar uma condução comum para todos. “Tem linhas de ônibus da EMTU, mas há possibilidade de ampliar o transporte de âmbito regional. A região tem três hospitais regionais e ampliação das AMEs, mas não sei como a equipe do PDUI conversa com a DRS 17 Regional”. Também citou os aspectos da distribuição e acesso a essa rede. É uma questão da rede urbana como instrumento de planejamento para organizar os serviços. E saúde é um dos mais básicos e que está melhor organizado pelo Plano Regional de Saúde.

ML-FIPE falou que são os municípios que identificam as áreas para intervenção urbana e, para isso, precisam identificar instrumentos do Estatuto das Cidades que são complexos, porém, ele

não tem força política ou econômica para levar adiante. “Uma vez identificadas essas áreas no nível regional, elas podem munir o município de informações técnicas e de suporte do poder público. Por exemplo, o município de São Paulo usa os instrumentos, mas muitos outros também podem utilizar. A definição das Áreas de Interesse (AIMs) pode ajudar a compartilhar estratégias com os vizinhos.

Outros assuntos discutidos: saneamento básico e abastecimento de água e a importante atuação do Ceivap que tem uma incubadora de controle de perdas de água. Conflito no uso da água para a agricultura que não é sustentável. As AIMs porque as vezes o município identifica essas áreas, mas não tem força para tocar para frente. Tem que ser uma proposta regional.

Sala 2: Desenvolvimento Socioeconômico, Mobilidade e Transporte

Após as apresentações dos participantes e a apresentação específica pela técnica da Unidade Regional (UR) **HG**, o debate teve início.

HG-FIPE perguntou sobre como são avaliadas as questões das atividades econômicas da região. “Como enxergam a dinâmica econômica da sub-região, para além dos dados que apresentamos. Tem algum setor não destacado? Como observar alguma transição econômica, olhando para o mercado formal de trabalho e para o empreendedorismo? Em especial para daqui a 10, 15 anos? Podemos começar com Aparecida, visto que a questão do turismo é bem forte nesse município”.

HVT-secretário de Planejamento de Potim esteve acompanhando a apresentação da equipe e disse ter visto vários dados de Potim. “Grande parte deles de 2018 não tão favoráveis ao município porque é pequeno, bastante carente em relação à situação econômica. De 2018 para cá teve uma evolução em ascendência muito grande, seja na evolução per capita, seja no crescimento da própria cidade, e esses dados a gente não observou na apresentação”.

Em relação à atividade do turismo, pelo que foi apresentado, o município está praticamente zerado, está próximo de virar um Município de Interesse Turístico (MIT). E quando se fala de turismo religioso da fé, o município de Potim hoje é a última cidade de passagem para o Santuário de Aparecida. “Potim vem trabalhando muito forte nesse sentido, tanto que no ano anterior à pandemia chegou próximo de 90 mil pessoas/ano passando pela cidade, o que nos alertou para alguns pontos: questões de assistencialismo das gestões anteriores, não tinha um plano de desenvolvimento, era praticamente um bairro de Guaratinguetá, mesmo após ser emancipado. Atualmente o município tem todos os planos em vigor: Plano Diretor, Plano de Turismo, de saneamento, de macro e micro drenagem que norteiam a cidade ao desenvolvimento ascendente. Foi iniciado na gestão atual com, aproximadamente, 19.460 munícipes da cidade e neste ano, 2021, estamos próximos de 24.873 munícipes, e quando isso se transforma em crescimento, é observado que o município teve um avanço populacional de praticamente 1.000 pessoas/ano. Para um município de pequeno porte como Potim, o índice é muito grande. E isso é um reflexo da criação de todos os planos. Hoje a cidade é delimitada em macrozona urbana, macrozona rural, tem os traçados

urbanísticos de infraestrutura, mobiliário urbano, saúde, regionalização tanto social quanto industrial. Potim é fronteira a quatro municípios: Roseira, Aparecida, Guaratinguetá e Pindamonhangaba e beira a parte de cima de Campos do Jordão”.

Ainda sobre Potim, foi dito que desde 2009 tenta-se um acesso próprio para a Rodovia Dutra. “Para acessar Potim tem que passar por Aparecida, Guaratinguetá, ou por Pindamonhangaba, o que dificulta o crescimento industrial, apesar de termos a delimitação de área industrial de pequeno e grande porte no plano diretor. Por mais que o município dê incentivos fiscais para atrair empresas, esbarra na questão da falta de acesso direto”.

Outro ponto analisado foi sobre o turismo. O Plano Diretor abriu duas vertentes para a cidade de Potim: 30% indústria e 70% turismo. Alguns estudos identificaram que Aparecida já está restrita no âmbito de crescimento de edificações e de expansão urbana. Guaratinguetá já está com a sua urbanização e o representante de Potim disse que a cidade não quer ser cidade dormitório de Aparecida porque o turismo dessa cidade passa por Potim, mas esses turistas não ficam naquela cidade, e hoje, estão procurando pontos de referência mais afastados de Aparecida, como Potim e Guaratinguetá, que tem como referência o Gomerl [bairro no alto da Serra da Mantiqueira]. Esses turistas vêm à procura do ecoturismo apesar do turismo religioso ser muito presente na região, o que identifica que Potim não tem uma cultura definida. Já ocorreram eventos de Rodeio muito forte, mas acabou. Tenta-se agora trazer um pouco para feira do artesanato, mas não foi adiante. “O que vimos em Potim foi uma carência muito grande de famílias. No ano passado foi inaugurada uma praça de aproximadamente 10.000 m², que está em fase de expansão. Foi identificado com isso, que todos os municípios da região, Guaratinguetá, Aparecida, Roseira, e demais municípios próximos, estão vindo buscar lazer aqui porque é um diferencial. E, agora, Potim busca desenvolver o segmento gastronômico e boêmio que não tem nas proximidades da região. Foi buscar profissionais em Gramado para trazer, novamente, a cultura do Natal para a região do Vale. Assim, o município iniciou um planejamento, desde a Planta de Valores Genéricos, o Código Tributário, o Plano Diretor e o desenvolvimento final para despertar interesse para o município de Potim. No momento está em fase final um grande projeto, o “Natal Luz Potim”, por exemplo. O município está desenvolvendo uma política que percorre desde a parte econômica, financeira, de incentivos fiscais, até o desenvolvimento familiar. Potim é muito carente no que diz respeito à questão populacional, por isso é preciso renovar esse tipo de atração turística. Para o próximo ano, Potim vai começar a trabalhar com isenções fiscais de IPTU, não só junto aos comerciantes, como também com os munícipes, para que no período natalino iluminem a cidade para resgatar essa cultura. O que queremos trazer hoje a essa reunião, é em relação ao crescimento do turismo, o tema de investimentos de empresas voltados para a expansão urbana – hoje temos sete empresas interessadas em loteamentos no município. Tivemos a presença do IBGE recentemente, devido ao crescimento ascendente do município, pois temos uma expectativa de crescimento populacional de 38 mil habitantes até o final da gestão atual, o que causa preocupação, pois é um crescimento muito grande para o município no que diz respeito a emprego e renda, pois existe o movimento de trabalhadores residentes em Potim que saem para Aparecida e Guaratinguetá. Mas esbarramos na falta de acesso direto a Rodovia Dutra, o que é um impeditivo para impulsionar o crescimento da cidade, apesar do trabalho de planejamento que é feito”.

HVT-secretário de Planejamento de Potim colocou a questão da deficiência em relação a áreas de descarte para resíduos inertes na região, que acredita ser pertinente a essa discussão, para pensar em estratégia regional numa tentativa de solucionar o problema. Aparecida, Potim, Roseira, Guaratinguetá, e os municípios mais afastados como Lorena, Cruzeiro, por exemplo, estão saturados.

RN-FIPE esclareceu que essa questão do aterro e do material inerte é pertinente porque se trata de função pública e pergunta se existe algum estudo quantitativo da produção desse tipo de material para poder dimensionar o tipo de aterro para o descarte desses resíduos. Não exclusivamente Potim, mas essa articulação porque o que vamos fazer são diretrizes, mas vocês podem, no âmbito da governança metropolitana, criar uma câmara temática para fazer um projeto. “Será necessário ter uma avaliação dessa produção de material inerte para dimensionar a capacidade do aterro, a identificação do local das restrições ambientais, que é mais difícil, porque tem que passar por processo de licenciamento. O mais importante é que vocês tenham a dimensão porque esse passa a ser um serviço prestado pelo setor privado e ele precisa fazer contas”.

A esse respeito, **HVT-secretário de Planejamento de Potim** colocou que iniciaram conversas na gestão passada com os municípios vizinhos – Aparecida, Guaratinguetá e Pindamonhangaba, a princípio, depois com Roseira. E não tiveram muita informação sobre isso. Informa que não tem nenhuma documentação em mãos, mas que conseguirá esse quantitativo e entregará à equipe do PDUI. Informa ainda que na época Guaratinguetá gerava em média 900 toneladas mês de resíduos sólidos. Guaratinguetá tem um centro de transbordo e triagem, tem maquinários na Companhia de Desenvolvimento de Guaratinguetá (CODESG) onde fazem a trituração dos resíduos para utilizar na recuperação das estradas vicinais para calçamento etc. Diz que para Guaratinguetá o problema maior é o ambiental, por falta de uma área de transbordo. “Potim tem uma área grande para expansão e iniciaram conversas com Guaratinguetá que aderiu, mas tem o impeditivo da distância. Surgiu também o impasse da localização mais adequada para essa área de transbordo. Outra questão relacionada ao tema é a do cadastramento, problema relacionado à locação das caçambas, que não tem local apropriado para descarte e são colocados em terrenos, muitas vezes clandestinamente, o que gera impactos ambientais, como entulhos nas ruas, problemas com drenagem, esgoto, dentre outros. “A questão do resíduo é complicada porque não vem limpo, ele é misto, composto de mato, terra, material de construção, tinta, o que dificulta a segregação para o reaproveitamento. E, muitas vezes, têm que ser deixado em uma área de transbordo e triagem, ou área de inertes para decomposição natural, para possibilitar a segregação desse material”.

Outro ponto é a necessidade de se trabalhar com a educação ambiental nessa cadeia de separação e tratamento dos resíduos sólidos.

RN-FIPE reforçou que essa questão dos resíduos é claramente uma função pública de interesse comum, sendo necessário ter uma estratégia para o tema, e solicita a Potim a reunião dos dados quantitativos desses resíduos de três ou cinco municípios e que sejam enviados à equipe do PDUI para justificar uma proposta para essa demanda dos municípios da sub-região.

Na sequência **HG-FIPE** leu a colocação de Aparecida no chat, que são elementos que talvez Potim possa complementar, que é em relação a parte econômica sobre a característica apontada de

acordo com a situação atual, que é aderente, porém o intuito de um futuro já alterando esse cenário, ou seja, Aparecida está buscando envolver a área rural do município, também está trazendo a questão da mão de obra informal, que ainda é forte e com maior incidência e crescimento devido à pandemia. Com base nisso está para apresentação na Câmara municipal a revisão do Plano Diretor na data de 27 de outubro e complementa a fala de Potim, a utilização diária prevendo futuras demandas da parte de economia, mas também concordando sobre a mão de obra migratória, ou seja, o fluxo de pessoas dentro da sub-região que existe entre os municípios limítrofes.

ML-FIPE perguntou se em relação ao acesso direto de Potim à Dutra, há um planejamento do Dnit voltado a esse acesso ou se está fora do orçamento federal. Pergunta ainda como está o transporte coletivo intermunicipal na sub-região, como as pessoas se transportam para trabalho, lazer, cultura, compras, como os participantes caracterizariam esse transporte, essa mobilidade na sua região e quais as deficiências?

HVT-FIPE disse que, em relação ao acesso de Potim à Dutra, começaram uma tratativa de acesso à Rodovia Dutra em 2002 e foram orientados a fazer a contratação de uma empresa, a própria Dnit, por meio de edital, para elaboração de um projeto de acesso a essa rodovia. “O projeto ficou pronto, finalizado e aprovado em dezembro de 2012. Se articularam para que fosse previsto o acesso à Potim. Na ocasião foram informados que devido ao quantitativo populacional ser pequeno e, por não terem uma delimitação clara no Plano Diretor de Desenvolvimento, o município não atendia às condições mínimas para aprovação do pleito, ainda que estivesse dentro do raio de atendimento da concessionária. O município então desenvolveu todos os planos necessários, inclusive o macrozoneamento, mas nesta segunda revisão, Potim ficou fora do acesso à Rodovia Dutra.

Com relação ao transporte público, **HV-secretário de Planejamento de Potim** disse que a cidade possui duas linhas de transporte que interligam o município à Aparecida e Guaratinguetá com intervalo a cada hora. É um transporte privatizado, não é da prefeitura, e a EMTU é responsável por esse transporte.

HG-FIPE perguntou sobre a questão da saúde. “Vimos algumas centralidades, mas como os usuários acessam os equipamentos? Como é feito acesso ao transporte por esses usuários? Como é a dinâmica na região?”

HVT-secretário de Planejamento de Potim disse que o município tem unidades básicas de saúde, mas não tem hospital, UPA ou AME e, para os atendimentos mais complexos, como cirurgias e atendimento especializado, recorrem à rede de saúde de Aparecida, Lorena, Roseira e Caraguatatuba e Taubaté.

JSM-OAB sobre a questão da saúde, citou como exemplo o ocorrido de um colega com problema de leucemia e necessitou de transfusão de sangue, teve de recorrer a Taubaté, e esse é um problema que afeta Guaratinguetá, Aparecida, Potim, Lorena, Cunha. As pessoas têm que se deslocar para Taubaté quando é relacionado ao hemogrupo. Essa questão da saúde é uma bandeira da OAB e disse que faz muita falta a questão do hemogrupo, da coleta de sangue já que as pessoas têm

que se deslocar até Taubaté para doar sangue assim como a questão da radioterapia e quimioterapia, que também deixou de ser feita em Guaratinguetá. “Parece que esse tipo de atendimento foi transferido para Taubaté. Questão de divisão do estado, e isso seria importante para o município e para toda a região”.

Colocou ainda que seria necessário a presença de mais cursos e capacitação profissionalizante para os jovens, pois há muitos jovens ociosos. Poderia ter mais oferta de cursos profissionalizantes, como guia turístico.

HG-FIPE relatou a fala de **M Prefeitura de Aparecida** pelo chat, que diz que o município de Aparecida atualmente conta apenas com a Santa Casa que conta com apoio público e o principal ponto de atendimento, mas é sabido que até pelo município ser uma referência na região para Roseira, Potim entre outros, além de receber anualmente um grande número de turistas romeiros, haveria a necessidade de um aprimoramento dessa rede.

HG-FIPE perguntou aos participantes sobre a questão da qualificação profissional, se existe política pública de qualificação profissional, principalmente para os jovens, frente às demandas dos municípios.

JSM-OAB colocou que faltam muitos cursos, por exemplo em Guaratinguetá, Aparecida, Cachoeira, para o circuito da fé, turismo ambiental ecológico, há necessidade de capacitação de jovens, não só como guias de turismo, mas capacitação para outros segmentos, a fim de melhorar o atendimento à população e ao turista.

RN-FIPE reforçou e esclareceu que, das questões de interesse comum que estão na legislação da região do Vale do Paraíba, que cria a região metropolitana, falamos em trabalhar bem a cadeia de turismo, especialmente o turismo da fé e o ecológico, e para isso precisamos olhar a cadeia e identificar os gargalos de capacitação de mão de obra. A outra questão é de acessibilidade entre alguns municípios, especialmente a questão de Potim com a Dutra, que foge à perspectiva do PDUI, mas que ele pode apontar essa necessidade no diagnóstico e enfatiza que o PDUI não tem interferência, uma vez que a Dutra é uma via concedida via contrato, e que os momentos de revisão são propícios para que as negociações sejam feitas. Disse ainda que essa é uma negociação que o plano estadual não altera o contrato entre o governo federal e a concessionária, então sempre indicar que o plano sugere que na revisão das concessões sejam consideradas vias marginais, acesso aos municípios que estão com taxas de crescimento demográfico crescente. “Isso faz parte do nosso diagnóstico, e do qual os municípios podem se valer para pleitear na revisão do contrato de concessão”.

Outra questão colocada por **RN** dizia respeito ao serviço oferecido pela EMTU, considerando o deslocamento de mão de obra entre Guaratinguetá, Aparecida e Potim, se atende às demandas da população no deslocamento para o trabalho e de acesso a bens e serviços que estão em Guaratinguetá. “Esse serviço entra no escopo do PDUI, pois trata-se do estado, e que ainda que trabalhando com permissionárias, quais são as perspectivas de revisão. E a questão do aterro, do resíduo inerte também é pertinente ao PDUI”.

Sobre a questão de saúde, pelo que se pode perceber, na realidade a rede é privada, da Santa Casa, mas que tem leitos SUS. Pediu para os representantes esclarecerem se em Guaratinguetá tem hospital regional público ou se é a Santa Casa de Misericórdia que tem a estrutura de UPAS e UBS em Aparecida. Cita como referência o Plano Diretor de Saúde estabelecido pelo estado, que faz uma hierarquização desses serviços e isso é bem refletido para aumentar a contratação de leitos Sistema Único de Saúde (SUS), seja na rede privada, seja na rede pública, se ela for estadual municipal.

HVT-secretário de Planejamento de Potim complementou dizendo que Guará não tem hospital regional, de público é a Santa Casa e agora um federal que está atendendo casos de COVID. Todas as demandas passaram para Taubaté.

RN-FIPE pediu confirmação de que a sub-região então não tem um Hospital Regional. O serviço mais complexo é atendido pela Santa Casa de Misericórdia de Aparecida e, também, de Guaratinguetá provavelmente e aí na realidade são disponibilizados uma quantidade de leitos SUS?

HVT-secretário de Planejamento de Potim esclareceu que na última reunião do Codivap foi levantada essa questão do Hospital Regional com o secretário Marco Vinholi. Pelo que entendeu Lorena, Cruzeiro e Guaratinguetá estavam em tratativas e que o prefeito Thales já está em conversa adiantada com os demais municípios e com o estado. Disse ainda, que o assunto estava entrando para a pauta do governador João Dória para a definição das diretrizes de atendimentos desse hospital, pois tem a questão da maternidade e o nível de complexidade de atendimento.

RN-FIPE perguntou se, em geral, são quatro especialidades: ginecologia e obstetrícia, pediatria, cardiologia e trauma.

HVT-secretário de Planejamento de Potim respondeu que sim, que estavam definindo essas questões da subdivisão

RN-FIPE disse que a equipe vai atrás dessa informação no estado para que essa questão seja incorporada ao diagnóstico do PDUI. **Pede** ainda aos participantes que falem sobre a questão da EMTU.

HVT-secretário de Planejamento de Potim explicou que, com relação a EMTU, em Potim não há atendimento na íntegra no que diz respeito aos horários muito espaçados – a cada uma hora. Há um ponto em Potim e dois pontos em Guaratinguetá, um no centro e outro no terminal rodoviário. Os ônibus não circulam na cidade toda de Guará e os usuários são levados a usar uma outra linha.

RN-FIPE colocou ser preciso uma racionalidade do sistema municipal para os pontos de interligação metropolitana, porque o ônibus metropolitano não percorre bairros, ele coleta o agrupamento, a consolidação referente àquele ponto. Disse que terão a oportunidade de ver com a EMTU essas informações para entender a rede municipal, e como alimenta a rede que chamamos de troncal e atende aos municípios.

HG-FIPE relatou a colocação de **M. Prefeitura de Aparecida** pelo chat, que diz que Aparecida se enquadra no mesmo caso com relação à circulação de ônibus: uma cobertura mais marginal, sendo priorizado o trajeto em torno ao santuário nacional.

RN-FIPE fez a última colocação dizendo que temos que ter clareza entre o que é o sistema metropolitano, sua capilaridade é de trazer o sistema municipal até um determinado ponto e ele poder circular entre os municípios, claro com uma frequência dos horários de pico porque em intervalos pequenos a circulação é feita em nível municipal, olhando os deslocamentos para trabalho e para escola. “Esses são os horários de pico, considerando universidades, mesmo porque no ensino fundamental a criança não pode estar a mais de 500 metros da sua residência, caso contrário a secretaria de Educação teria que dispor de transporte para criança, um transporte especial. Vamos ver com a EMTU como está essa operação.

Em resumo, a capilaridade do sistema viário e o cerceamento das estradas rurais que são precárias. “Necessidade de ações para melhorar a mobilidade implantando novas rodovias para atender osromeiros e estimular o turismo agrícola e religioso da região. Quanto ao uso do solo, há grande ocupação na margem das várzeas e outro problema a ser resolvido é a mineração sem licenciamento. Na área de saúde a mobilidade para atender pacientes que precisam ir para outras cidades é bastante precária.

Não havendo mais colocações, **RN** agradeceu aos participantes e encerrou a reunião.

Propostas

- Atualizar os dados sobre habitação a partir do Programa Minha Casa, Minha Vida.
- Criar um vetor de crescimento para o desenvolvimento com uma solução estadual para mobilidade que pode ser melhorada com uma obra regional, metropolitana.
- Definir ações para melhorar a mobilidade implantando novas rodovias para atender osromeiros e estimular o turismo agrícola e religioso da região.
- Levantar dados sobre o zoneamento minerário para ajudar na definição do zoneamento municipal visando eliminar conflitos de ocupação e meio ambiente.
- Criar no âmbito da governança metropolitana uma câmara temática para elaborar um projeto sobre a produção de material inerte para dimensionar a capacidade do aterro e identificar as restrições ambientais.

- Planejar cursos e capacitação profissionalizante para os jovens, pois há muitos jovens ociosos. Poderia ter mais oferta de cursos profissionalizantes, como guia turístico.
- Trabalhar a cadeia de turismo, especialmente o turismo da fé e o ecológico.

Demandas da FIPE aos participantes

- Esclarecer se em Guaratinguetá tem hospital regional público ou se é a Santa Casa de Misericórdia que tem a estrutura de UPAS e UBS em Aparecida.
- Esclarecer sobre a circulação de ônibus tanto municipal como intermunicipal e a cobertura marginal.
- Esclarecer se a sub-região não tem um Hospital Regional. O serviço mais complexo é atendido pela Santa Casa de Misericórdia de Aparecida e de Guaratinguetá e são disponibilizados uma quantidade de leitos SUS?
- Esclarecer a problemática dos resíduos de inertes. É uma função pública de interesse comum, sendo necessário ter uma estratégia para o tema, e solicita a Potim a reunião dos dados quantitativos desses resíduos de três ou cinco municípios, e que sejam enviados à equipe do PDUI, para justificar uma proposta para essa demanda dos municípios da sub-região.

I.3. Oficina Regional de Taubaté

Data: 08/10/2021

Horário: 9h às 12h

Municípios: Campos do Jordão, Lagoinha, Natividade da Serra, Pindamonhangaba, Redenção da Serra, Santo Antônio do Pinhal, São Bento do Sapucaí, São Luiz do Paraitinga, Taubaté, Tremembé.

Representação das Prefeituras Municipais e do GESP

- Prefeitura de Tremembé
- Prefeitura de Natividade da Serra
- Prefeitura de Lagoinha
- Prefeitura de Paraibuna
- Agência Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (AgemVale)

Representações da Sociedade Civil

- Universidade Paulista (Unip)
- Universidade de Taubaté (Unitau)
- Universidade do Vale do Paraíba
- Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB)
- Sindicato das Indústrias de Extração de Areia do Estado de São Paulo (Sindareia)
- Corredor Ecológico do Vale do Paraíba
- Observatório da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte da Univap
- CBH Serra da Mantiqueira / Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental (Abes) / ABRHidro

A reunião contou com 48 participantes.

Nas salas para os debates temáticos os participantes foram divididos da seguinte maneira:

Sala 1: Meio Ambiente – 19 pessoas

Sala 2: Desenvolvimento Econômico e Social – 18 pessoas.

Após a saudação dos dois prefeitos, o coordenador do projeto, Andrea Calabi, e o secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi, saudaram os participantes.

As apresentações estão disponíveis na Plataforma Digital da Unidade Regional:

<https://rmvpln.pdui.sp.gov.br>

Na sequência, foi apresentado o Panorama Regional pela coordenadora da Unidade Regional ZA e sua equipe.

Os representantes das prefeituras municipais e da sociedade civil presentes ficaram entusiasmados com as apresentações e destacaram o uso de dados recentes utilizados em algumas planilhas e se mostraram interessados em passar dados, informações e planos municipais existentes para colaborar com a definição do macrozoneamento da região. Todos concordaram que os grandes problemas não são locais e, sim, regionais e que o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDU) ajudará no enfrentamento dos desafios que a região possui.

O ex-prefeito de Piracicaba, BN, fez a abertura da Oficina Regional. Encarregado de apoiar, junto com a FIPE, as oficinas regionais da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, BN destacou que a região tem um papel significativo na economia do estado, seja em população, seja em relação ao Produto Interno Bruto (PIB). Só perde para as regiões metropolitanas de São Paulo e de Campinas. “Cada região tem a sua peculiaridade, mas, é preciso uma participação efetiva de todas as autoridades locais, principalmente os prefeitos, a Câmara de Vereadores, as universidades, as associações comerciais, órgãos de classe, pois têm um papel importante para detectarmos os problemas comuns de uma cidade em relação a outra. Em geral, quando se faz uma reunião, o prefeito, o técnico, o secretário, cada um traz o seu problema, seja de saúde, educação, meio ambiente e, às vezes, eles não têm relação com o desenvolvimento regional. Num primeiro momento se discute que a questão regional é disposição final de lixo, aterro sanitário, resíduos sólidos, rede hospitalar, entre outros. E se justifica porque não dá para ter um hospital em cada município. Dessa maneira, a rede hospitalar, a oferta de leitos e a escassez de recursos hídricos precisam ser analisadas no âmbito regional e nessas Oficinas Regionais, os secretários municipais e os prefeitos precisam se mobilizar bastante para que cada município da região tenha uma participação efetiva. Sempre que tiver um tema que não seja de abrangência regional é preciso anotar, porque num segundo momento, após a aprovação do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado esses temas podem ser debatidos nas câmaras temáticas. Por exemplo, turismo, educação, saúde, mortalidade infantil, como tratar com morador de rua e tantas outras questões de âmbito municipal que serão tratadas nas câmaras temáticas. Daí, a importância do papel dos técnicos das prefeituras participarem para contribuir com o estudo da FIPE”.

Destacou ainda que, recentemente, a criação de algumas regiões metropolitanas como Jundiaí e Piracicaba, passaram de aglomerado urbano para região metropolitana. “É uma tendência que aponta no estado de São Paulo e, por essa razão, é importante a participação dos municípios nesse processo porque, embora a secretaria de Desenvolvimento Regional tenha uma articulação muito boa com a Fundação Seade que fornece dados municipais e regionais, a FIPE necessita da contribuição das prefeituras municipais e do envolvimento das Câmaras Municipais. Há, inclusive, a proposta de instalação dos Parlamentos Regionais onde a participação de todos vai permitir que se elabore um Plano Diretor bastante integrado e que possa apontar, no curto e médio prazo, a redução dos desequilíbrios regionais e dos desequilíbrios dos indicadores sociais”.

ZA-FIPE explicou que a análise preliminar da região elaborada pela equipe técnica da FIPE é o resultado de dois meses de trabalho de pesquisa, levantando dados, atualizando e analisando.

“É o que trazemos para vocês nas oficinas para que apontem quais os melhores caminhos para construção desse plano regional. Precisamos saber o que está certo, onde estamos errando, o que devemos complementar. Para isso, contamos com a participação de vocês”.

Em seguida, aconteceu a apresentação da dinâmica urbana, ambiental, econômica e social e na sequência a proposta preliminar do Macrozoneamento.

As apresentações estão disponíveis na Plataforma Digital da Unidade Regional
<https://rmvpln.pdui.sp.gov.br>

Na sequência, começaram os debates:

Profº PR-Observatório da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte da Univap fez um destaque sobre a elaboração da cartografia. Disse ser professor de planejamento urbano da Univap e que iria colocar questões pontuais sobre qual tipo de contribuição poderia dar a essa primeira leitura sobre o território feita pela FIPE. “É sobre cartografia. Não sei se haverá condição de ser produzida, mas eu considero importante. Tem uma cartografia que fala de unidades de conservação e assentamentos precários, não é? Acho que seria importante uma outra cartografia. A gente está cansado de saber que quando se aproxima das realidades municipais que, entre aquilo que está no escopo da lei das obrigações ou restrições, e aquilo que os municípios cumprem, depende de qual é o nível econômico do empreendedor ou o da população que se assentará em determinado local. Há uma tradição histórica brasileira do que a gente chama de aplicação arbitrária da lei. Acho que poderia ter um mapa que mostrasse onde é que estão os loteamentos fechados de alto padrão, cruzando com as unidades de conservação e áreas de fragilidade ambiental porque a gente está cansado de saber que há uma relação que, muitas vezes, não aparece.

Ou na cartografia ou no debate, geralmente há uma tendência de se falar em assentamento precário em área ambiental frágil, mas a gente também sabe e eu acho que seria importante até para verificar se isso se confirma ou não, como é que a gente pode ver se tem esse cruzamento. Nunca esquecendo que todos os municípios brasileiros praticaram uma ilegalidade que é permitir loteamento fechado, o que contradiz com a Lei nº 6.766 e agora isso ganhou uma nova conotação com a Lei nº 1.346. No geral são loteamentos de alto padrão não compatíveis com a Lei nº 6.766, mas que estão em todas as cidades brasileiras e, muitas vezes, em áreas não apropriadas do ponto de vista ambiental”.

O professor também comentou sobre a função Pública de Interesse Comum. “O que mais está sendo discutido no mundo – e no Brasil – é a crise sanitária e a maneira de investigar o saneamento, talvez não seja só pela quantidade de oferta. Mas não sei se é possível obter-se o indicativo. Tem coisas que, às vezes, não são possíveis, mas um plano regional tem que dialogar com as informações municipais. Quando se fala de Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado é preciso verificar qual tem sido a qualidade do serviço prestado porque é possível ter uma cidade coberta por 90% de serviço de água, mas, de repente, vai ter bairros com uma oferta de qualidade muito

pior. Então, estar atendido é uma coisa, mas com qual qualidade é outra bem diferente. É fundamental direcionar investimentos para melhor suprimento na condição sanitária que se mostra bastante grave”.

Outro ponto destacado por ele foi sobre quando estava na Unitaú. “Assessoramos a Prefeitura Municipal de Tremembé na elaboração do plano diretor em 2006 e existe uma discussão bastante interessante sobre conurbação na confluência de Taubaté, Pindamonhangaba e Tremembé. Pode parecer não muito relevante, mas ali existe uma área de concentração por conta de terras do estado, áreas de presídio que as pessoas tinham um certo preconceito e as desqualificavam. É o chamado Triângulo das Bermudas porque como ali tem o preço da alta periculosidade e as pessoas ficarão décadas presas, suas famílias se mudam para essa área. Como tem muita unidade prisional e as terras são do estado, criou-se uma concentração que se transformou numa microrregião”.

LRB-CBH Serra da Mantiqueira/Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental disse que primeiro faria algumas considerações sobre as apresentações. “Quero resgatar que apesar de Campos do Jordão ter uma paisagem exuberante da Pedra do Baú, ela pertence a São Bento do Sapucaí. É o Monumento Natural Estadual da Pedra do Baú (Mona)”.

Falou também que São Luiz do Paraitinga sofreu com a catástrofe de 2010 – enchentes de grande magnitude – que provocou perdas no patrimônio histórico, além de outros prejuízos materiais e, cinco anos, depois teve uma grave crise hídrica. “Esses dois eventos foram muito perto e na verdade até hoje essa crise hídrica permanece. Quem julgou que estaria sendo recuperada a capacidade da região, hoje percebe que está em declínio novamente. São eventos climáticos de longa duração que precisamos estar atentos e planejando porque isso não para: é o ciclo da Terra que é diferente do ciclo do ser humano”.

Comentou ainda que sobre o que levantado sobre o saneamento, existe uma questão muito acentuada que são as áreas rurais e as urbanas-rurais que existem, principalmente, na Serra da Mantiqueira que são comunidades isoladas que não têm atendimento de saneamento, abastecimento precário e tratamento de efluentes praticamente inexistente. “Isso se repete nas propriedades rurais do Vale do Paraíba onde não existe uma carência de investimento de conhecimento, mas sim, de soluções para esse tipo de problema. Daí o município não consegue atender com os sistemas tradicionais de saneamento. Nessa sub-região, ou se não no Vale como um todo, mas principalmente na sub-região 2, tem essa demanda que é emergente no ambiente do Comitê de Bacias onde problemas dessa natureza são debatidos”.

DC-ex-prefeito de Natividade da Serra demonstrou interesse em participar quando tiver a oficina com o Litoral Norte porque o município faz divisa com Ubatuba e Caraguatatuba. “A região do Pouso Alto, que é um bairro grande, com comércio forte, é muito ligado a Caraguatatuba, tem até linha de ônibus diária para lá. A ligação é maior com Caraguatatuba do que com Taubaté e isso não aparece nos mapas apresentados. Quanto aos recursos hídricos, tinha um planejamento na década de 40 de utilização das áreas do Paraíba do Sul, mas para que isso fosse possível, foi preciso projetar a represa de Paraibuna. Era para ser uma usina de reversão, jogar e puxar água. Isso ficou esquecido, mas os 120 km do município de Natividade da Serra não é atingido pela Re-

presa de Paraibuna que representa a maior caixa d'água de todo Paraíba do Sul, o que impactou no município de maneira muito forte e fez com que a população de 13 mil habitantes caísse para 7 mil e continua com esse número de habitantes até hoje”.

Ele levantou outro problema sério que o município tem em torno de 100 loteamentos clandestinos e não consegue controlar, tanto na região sul, como na divisa com Caraguatatuba. “É muito difícil controlar. Com a pandemia isso aumentou muito a ponto de faltar bloco e pedreiro. Tem muita gente morando na zona rural em assentamentos irregulares. Na cidade estamos tentando acertar a legalização, mas se as pessoas estão saindo das grandes cidades para locais mais isolados e vão construindo, comprando um sítio e dividindo, teremos cada vez mais problemas. O acesso à energia elétrica e à internet estimulou as pessoas, durante a pandemia, a deixar de morar na cidade o que está mudando bastante a realidade em Natividade da Serra e de várias cidades que vão sofrer com isso”.

RN-FIPE observou que a questão levantada por **DC** é importantíssima no âmbito do PDUI e orientou que na sala 1 os participantes teriam oportunidade de aprofundar a discussão dessas questões, especialmente no que diz respeito às estratégias de ação que precisam ser adotadas a partir do macrozoneamento proposto.

Fez uma observação com relação à questão que o **Profº PR** colocou sobre condomínios e loteamentos de alto padrão. “Em geral estão dentro do grupo AB e, dependendo do porte deles, o empreendimento precisa passar pelo grupo AB para estar no grupo que as prefeituras têm que identificar o licenciamento”.

Ressaltou que é importante que as prefeituras passem para a equipe da FIPE os condomínios de alto padrão fora da mancha urbana ou dentro das áreas de preservação porque em geral são loteamentos formais e estão dentro da regulação da prefeitura. “Nem sempre os proprietários quando compram, estão interessados na regularidade porque o valor é menor pela ilegalidade do empreendimento. Ressaltou que as prefeituras podem passar os dados para a equipe FIPE por eles estarem acontecendo à margem da legislação. “É preciso saber se estão fora do padrão de tamanho exigente para se fazer um dimensionamento melhor. Estamos com acesso aos dados da precariedade que são do IBGE sobre os assentamentos subnormais, que estão no programa Cidade Legal já conveniados com a secretaria de Habitação que também está nos passando dados”.

Foi explicado que pelos núcleos que estão no programa Cidade Legal é possível entender melhor qual é o tipo de regularização fundiária que requerem infraestrutura nesses territórios e para esclarecer se os condomínios de alto padrão que existem podem estar nas unidades de conservação.

TM-São Luiz do Paraitinga esclareceu que trabalham com planejamento estratégico da paisagem de conexão de fragmentos isolados no Vale e ficou feliz por participar do debate. Comentou que na Região Metropolitana de Campinas eles usaram a metodologia implementada em São Luiz para tentar fazer a formação dos corredores e já tem esse estudo feito no Vale do Paraíba, mas está desatualizado porque foi feito em 2010. “Indicamos nessa bacia os corredores prioritários ligando os municípios com o olhar para a questão hídrica no que diz respeito a restauração das nascen-

tes prioritárias de abastecimento público. Neste ano já tem um corredor funcionando. Quanto aos desastres naturais, a Unesp atualizou esse estudo para o Vale do Paraíba. Dessa maneira, o município está com um estudo bem atualizado quanto a questão hídrica, o que permite detectar nas pastagens quais as áreas de pasto estão sendo utilizadas, quais não estão e como é possível combinar esses estudos para elaborar um planejamento da paisagem dos municípios do Vale”.

As questões levantadas pelo Comitê de Bacia são fundamentais para todos os municípios irem direcionando as suas áreas prioritárias de restauração, combinando com a expansão urbana. Foi feito agora em Jacareí com base na nossa metodologia de linhas de conectividade para indicar as áreas prioritárias para convergir com compensação ambiental, olhando para as áreas de nascentes prioritárias de abastecimento público. “Foi feita uma parceria com a prefeitura de Jacareí e eles estão fazendo a compensação ambiental das obras e estão com um passivo de compensação ambiental muito grande. Seria interessante replicar esse olhar”.

Ele explicou que no Vale, a questão hídrica é prioritária nesse momento e daqui para frente vai ser, cada vez mais, porque além dos 15 milhões de habitantes que são abastecidos, ainda tem São Paulo e Rio de Janeiro. “Também está acontecendo a transposição e esse planejamento é muito importante”.

Sala 2: Desenvolvimento Econômico, Social e Mobilidade Urbana

Após as apresentações de cada participante, GC, professor de planejamento urbano da UNIP de São José dos Campos, agradeceu a oportunidade de colaboração e destacou a importância deste processo de grande importância para a região.

DZ, representante da UNIP destacou que o Plano Diretor de São Luís do Paraitinga está sendo revisado e que, apesar das dificuldades em confrontar as legislações de proteção ambiental, nos níveis municipal, estadual e federal, esses conflitos têm implicações no desenvolvimento e expansão da área urbana, sobretudo na preservação do patrimônio arquitetônico, tema que deve ser levado em consideração em razão da importância histórica da região, considerando inclusive tombamentos desse acervo arquitetônico. São Luís do Paraitinga, em especial, possui o maior núcleo tombado do estado, com mais de 270 edificações nessa condição.

Ressaltou também a necessidade do tema da preservação do patrimônio histórico e ambiental da região ser tratado de forma integrada, levando em consideração o impacto que tem nas atividades turísticas e no desenvolvimento econômico, como o contraste entre os municípios do eixo da Rodovia Dutra e as questões sociais ligadas a degradação desse patrimônio.

Sobre a preservação do patrimônio e os contrastes existentes na região, **GC-Unip** colocou que existe uma dependência dos municípios em relação ao Estado, pois são municípios que apresentam estagnação de crescimento econômico e decréscimo populacional, o que pressiona a preservação desse patrimônio arquitetônico e ambiental. “É importante colocar que esses muni-

cípios são os que mais necessitam de incentivos e orientações quanto às possíveis alternativas de atividades econômicas, e os que mais sofrem pressões e fragmentação de crescimento na zona rural”.

Em relação à colocação do **GC-Unip** sobre o decréscimo populacional, **RN-FIPE** ressaltou que essa questão impacta nos municípios que possuem atividade turística sazonal como, por exemplo, das festas religiosas e do carnaval de Paraitinga, que precisam suprir as demandas de serviços e não contam com mão de obra qualificada local suficiente.

RN-FIPE esclareceu que o PDUI é um plano que define um conjunto de diretrizes e propostas a serem trabalhadas pelas câmaras setoriais para formulação de políticas públicas. A questão do patrimônio histórico, até para desenvolvimento turístico que traz desenvolvimento econômico, pode ser objeto de câmara temática, no âmbito do Conselho de Desenvolvimento da região, juntamente com a agência regional. Reforçou que sobre o conjunto arquitetônico histórico advindo do período do café, serão colocadas estratégias de ação para uso sustentável desse patrimônio, sob lógica de desenvolvimento, de preservação e valorização desse patrimônio, além de recomendar ações que deverão ser tratadas num plano de resgate dessa memória e de agregação de valor para a região.

HG-FIPE questionou se os participantes identificaram algum setor não destacado na apresentação dos dados sobre concentração de atividades econômicas e se existe potencial para diversificação econômica.

DZ-representante da Unip disse que foi identificada em São Luís do Paraitinga a necessidade de regularizar o que chamam de agrovilas, que é uma proposta diferente de ecovila. Agrovilas são várias propriedades que formariam um conjunto. Informou ainda que tem as atas das reuniões com grupo gestor da revisão do Plano Diretor, em que os representantes apresentaram a vontade da população. Esse grupo representa as comunidades que levaram uma possível leitura do zoneamento rural, e que essa proposta surgiu em algumas entidades. Informa que estão pesquisando como essa questão poderia se transformar em uma diretriz para nortear, inclusive a prefeitura. “Estão fazendo um levantamento em outras localidades do estado, do país e de modelos internacionais para estabelecer os critérios de implantação dessa proposta”. Informou também sobre o impasse com o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), pois várias unidades ultrapassam o que pode ser considerado como área para lote urbano, o que inibe, de certa maneira, a ação da prefeitura.

Sobre essa questão **GB-Unip** colocou que essa ocupação rural acentuada não é só de pessoas nativas. “É uma ocupação rural com características urbanas, cada vez mais fragmentada. Não se trata só de gerar emprego e renda, mas também aponta para uma outra questão, que é a migração dos grandes centros urbanos para os pequenos municípios, o que reflete inclusive na rede de saúde do município, além das demandas por infraestrutura”.

MB-Unitau destacou o impacto na região, especialmente em Taubaté, com a saída da Ford e da LG, mas que é possível repensar o município em outras atividades econômicas, a cultura, a literatura

infantil, Monteiro Lobato. Disse ainda ser necessário entender a atividade econômica nesses municípios e incentivá-los a buscar alternativas além da indústria e da atividade ceramista.

RN-FIPE enfatizou que os temas da agricultura urbana, hortas comunitárias, identidade econômica, com realce aos municípios que apresentam diferenciais de cultura, como Monteiro Lobato, reforçam que estes temas devem ser bem planejados e, portanto, podem ser focadas no PDUI.

Quanto às questões de logística e transporte, **MB-Unitau** destacou que, no âmbito dos estudos e diagnósticos que estão sendo realizados na região pelo grupo de pesquisa de planejamento e desenvolvimento regional da Unitau, observou-se maior qualidade, facilidade e frequência do transporte oferecido para os municípios do eixo da Rodovia Dutra e inferior/deficitária para os municípios mais afastados desse eixo. Informou ainda que estão finalizados os diagnósticos de Jacareí, São José dos Campos, Taubaté, Ilhabela e Pindamonhangaba, outros estão em fase de finalização, e que os estudos serão colocados à disposição da equipe do PDUI.

Ainda em relação ao tema, **GC-Unip** colocou que sendo o eixo muito importante e denso em relação à circulação, cabe ressaltar que a região necessita de alternativas para o transporte de massa, a fim de favorecer os deslocamentos dentro do eixo e sua ramificação para outras regiões do Vale.

A esse respeito, **S. Sindareia** considera que a ferrovia é uma forma de conexão entre as cidades e vetor de desenvolvimento para a sub-região, e que além de operar com carga, poderia ser utilizada para transporte de passageiros também, uma vez que essa rede corta o centro da região. Colocou que seria interessante aproveitar este momento em que a concessionária MRS, operadora dessa rede ferroviária, está pleiteando a antecipação da renovação da concessão para tratar deste tema. Pensa que o PDUI pode ser um instrumento indicativo da necessidade de um estudo efetivo para viabilizar o transporte de passageiros pela rede ferroviária. Informou ainda que na região existem várias iniciativas de transporte de minério e de agregados para construção para São Paulo, via rede ferroviária, o que julga ser mais adequado ao transporte de grandes volumes. Colocou que existem dois terminais – em Cruzeiro e Pindamonhangaba – que operam no transporte ferroviário de carga para construção civil com destino a São Paulo.

MB-Unitau complementou dizendo que existem estudos da Univap de movimentos pendulares na RMVale que podem contribuir para a questão da mobilidade. Para tanto, disponibilizará tais estudos à equipe do PDUI. **MB** reforçou ainda a questão do sistema ferroviário subutilizado e chamou a atenção para um ponto de carga de equipamentos de outros setores que saem de Caçapava.

Na sequência, **GC-Unip** chamou a atenção para a questão dos atropelamentos que ocorrem em períodos específicos, como o das romarias, e que deve ter atenção especial, ao que **RN-FIPE** informou que o IPEA tem estudos que analisam as mortes por acidentes nas rodovias brasileiras, e que este é um tema pertinente para o PDUI.

Sobre o tema da saúde, Taubaté e São José dos Campos apresentam grande fluxo de atendimentos, uma vez que seus hospitais representam referência para os municípios mais distantes, atraindo inclusive pacientes do sul de Minas Gerais.

AB-Prefeitura de Tremembé falou sobre a falta de hospitais nos municípios menores e mais distantes do fundo do Vale, o que impacta nos deslocamentos, em especial para o Hospital Regional de Taubaté e para São José dos Campos. Muitos pacientes saem de Areias, Arapeí, de madrugada e retornam à noite para suas cidades por não terem hospital na região de Cruzeiro, Lavrinhas. Diz que tem acompanhado os planos de governos anteriores que projetam a construção de hospitais, mas que ainda não foram concretizados. Os participantes apontaram a necessidade de ampliação de equipamentos hospitalares na região.

AB-Prefeitura de Tremembé citou ainda o grande deslocamento de estudantes do litoral, de cidades do sul de Minas e de outras cidades da região para Taubaté, além da própria cidade de São Paulo

Sobre o tema da educação, além do fluxo intenso de estudantes vindos de outras regiões, destacou-se a falta de qualificação – tanto em nível superior, como em nível técnico – além de ser importante trazer cursos para o pequeno empreendedor voltado a outros setores da economia local, que não só a indústria. A disparidade de oferta de equipamentos educacionais entre os municípios, o que também reflete na questão dos deslocamentos para os centros metropolitanos, e a necessidade de uma distribuição equitativa, de modo a atender as cidades menores e mais distantes do eixo, também foram citados.

Tremembé tem realizado bastante cursos de qualificação, mas são focados em grandes indústrias e fábricas. “A geração de renda, hoje em dia, é empreendedorismo, falta foco na qualificação em gestão, principalmente para o pequeno empreendedor. Também falta algo voltado mais para o agro: não tem apoio na agricultura, já que a relevância é menor que da indústria. É importante trazer mapeamento de onde estão os equipamentos de qualificação”.

Sobre os cursos de qualificação, é preciso fazer ponte com o mercado. “As indústrias não são mais as responsáveis pela arrecadação do município, precisam de alternativas”.

Por fim, os participantes agradeceram a oportunidade de colocarem suas percepções e propostas e se comprometeram a disponibilizar os estudos citados ao longo do debate.

Proposta

- ❑ Inserir mapa indicando a localização dos loteamentos de alto padrão, cruzando com as unidades de conservação e áreas de fragilidade ambiental. No geral são loteamentos de alto padrão não compatíveis com a Lei nº 6.766.

Encaminhamentos para os municípios

- ❑ Planejar os temas da agricultura urbana, hortas comunitárias, identidade econômica, com realce aos municípios que apresentam diferenciais de cultura, como Monteiro Lobato, a serem tratados no PDUI.
- ❑ Definir estratégias de ação para uso sustentável, de preservação e valorização do patrimônio histórico e arquitetônico; recomendar ações, que deverão ser tratadas num plano de resgate dessa memória e de agregação de valor para a região.

Encaminhamentos para a Sociedade Civil

- ❑ **DP** (representante do IAB e UNIP): fornecer cópia das Atas de reuniões do grupo gestor do Plano Diretor e documentos sobre as questões do patrimônio arquitetônico.
- ❑ **Unitau**: enviar estudo sobre transporte e deslocamentos de doradora da Universidade de Taubaté que tem dados do fluxo de transporte de Cruzeiro.
- ❑ **Univap**: enviar estudos sobre Movimentos pendulares na região.

I.4. Oficina Regional de São José dos Campos

Data: 14/10/2021

Horário: 14h às 17h

Municípios: Caçapava, Igaratá, Jacareí, Jambuí, Monteiro Lobato, Paraibuna, Santa Branca, São José dos Campos.

Representantes das Prefeituras Municipais e GESP

- Prefeito de Guaratinguetá
- Secretário de Urbanismo e Meio Ambiente de São José dos Campos
- Prefeitura Municipal de Monteiro Lobato
- Defensoria Pública
- Agência Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte - AgemVale
- Parque Tecnológico de São José dos Campos

Representantes da Sociedade Civil

- Observatório da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte da Univap
- Conselho de Arquitetura e Urbanismo
- UNIVAP/PPGLUR
- LISS/INPE

Sala 1: 25 participantes

Sala 2: 11 participantes

A abertura foi realizada pelo subcoordenador da Subsecretaria de Assuntos Metropolitanos da Secretaria e Desenvolvimento Regional que saudou os participantes e agradeceu a presença de todos e a disposição dos municípios em fazer o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da região como parceiros da Secretaria de Desenvolvimento Regional e da FIPE.

O ex-prefeito de Piracicaba, **BN**, também saudou os participantes. Na sequência, a coordenadora técnica do projeto falou sobre a importância do trabalho conjunto e explicou que os documentos a serem apresentados estarão disponíveis na plataforma digital de cada unidade territorial para serem avaliados, questionados, corrigidos e adequados a cada realidade local. Na sequência, o coordenador do projeto, Andrea Calabi, e o secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi, saudaram os participantes.

- ❑ A coordenadora da Unidade Regional (UR) fez a apresentação do Panorama Regional esclarecendo que se trata de um documento preliminar. Alguns **destaques** foram feitos pelos

participantes.

O **Profº PR Observatório da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte da Univap** destacou a importância de a equipe produzir mapas sobre os conflitos reais sobre uso e ocupação do solo que existem no território e como o município lida com a ocupação desenfreada e sem planejamento do mercado imobiliário. A cartografia não representa uma verdade. “Pode revelar muitas coisas e pode revelar o que se deseja e o que não se deseja ou pode construir uma outra linha de leitura. Tem grupos de planejamento que trabalham com uma linha que chamam de “produzir mapa de conflito” e nas apresentações isso quase não aparece nos mapas das sub-regiões.

Sugere que seja superada a dicotomia entre preservação ambiental e unidade de conservação. A ocupação da população pobre, numa leitura mais desavisada, pode sugerir que os grandes problemas de dano ambiental são resultado da ocupação da população de baixa renda”.

Fez uma observação sobre o mapeamento que quando se falou dos empregos de alta ou melhor remuneração ou pessoas que estão formalmente empregadas, se mostrou o desempenho de São José, Jacareí e outros. “Seria importante mostrar isso no mapa. Quais os municípios têm os maiores índices de precarização do trabalho? Essa é uma informação importante. Por último, quanto aos equipamentos educacionais, inclusive de nível superior, faço uma observação sobre a ausência das três universidades: Anhanguera, Univap e UNIP nos equipamentos escolares. Sendo que Anhanguera e a Unip estão praticamente na margem da rodovia Dutra e a Univap está mais na zona Oeste da cidade, talvez num dos bairros nobres da cidade que faz limite com os fundos da Unip. Inclusive, se discute a possibilidade de eventual conexão que poderia até criar outras perspectivas de conurbação. Por isso, fica uma dica para a inserção na produção de cartografia”.

Quanto ao zoneamento, comentou que quando se vê a produção de loteamentos, conclui-se que se os municípios continuarem aprovando uma grande quantidade de loteamentos é porque alguém tem que ganhar dinheiro. “Não à urbanização extensiva que terminará e não haverá ônus para a própria administração pública de fazer avenida, esgoto, água, ônibus etc. Os municípios devem fazer um pacto com a sociedade e não com o capital imobiliário”.

MPM-Secretário de Urbanismo e Sustentabilidade da Prefeitura de São José dos Campos comentou primeiro sobre os mapas. “Na questão ambiental, embora a gente reconheça que o trabalho em escala é difícil, é sempre importante assegurar o reconhecimento da fisionomia do cerrado que eu não vi descrita no Panorama. Inclusive, São José dos Campos, em breve, vai lançar uma nova Unidade de Conservação de Proteção Integral ainda neste ano, justamente para valorizar o cerrado que é o principal bioma da região”.

Ressaltou ainda um contexto que é muito importante e que tem interface com a gestão hídrica é a nova situação atribuída pela transposição das águas do Reservatório Jaguari e na apresentação, na definição de áreas prioritárias, não aparece a importância desse manancial. “O Reservatório Jaguari é uma bacia prioritária porque é formadora da Bacia do Paraíba e da Bacia do Paraitinga, bacias do sistema do Paraíba do Sul. O contexto dá nova configuração para as águas do manancial Jaguari, em termos de indicação de áreas prioritárias de intervenção e proteção. Quero

corrigir um dado sobre o aterro de São José dos Campos porque ele não tem expectativa de 2 anos de vida útil, ele já tem um trabalho grande em 3 fases que atribuem uma expectativa de 5 anos”.

Revelou ainda que, recentemente, a prefeitura entrou com uma solicitação de licenciamento para uma ampliação que deve colocar esse aterro com uma expectativa de 10 anos.

Complementou falando sobre os quadros sobre mineração. “Se eu entendi direito, quando se fala em lavras em 2021, isso remete ao entendimento de que se tratam de jazidas abertas em exploração e eu acredito que não seja essa a informação trazida nessa apresentação porque são apenas pesquisas e licenças de lavra e não lavras abertas. Por exemplo, em São Francisco Xavier está cheio de mineração, mas, na verdade elas não existem de fato”.

ZA-FIPE colocou a importância dessas contribuições que já foram registradas.

ML-FIPE respondeu ao **Profº PR que** essa primeira etapa é do panorama da região, mas na elaboração do diagnóstico, a proposição é fazer mapas sínteses que retratem esses conflitos em cada unidade regional.

Z A-FIPE perguntou se a Unidade de Conservação de Proteção integral ainda é um projeto. “Já foi aprovada? A gente tem como ter alguma informação sobre ela para incluir na nossa base?”

MPM-Secretário de Urbanismo e Sustentabilidade da Prefeitura de São José dos Campos respondeu que a destinação dominial já está definida e serão 30 hectares no lançamento. “Estamos preparando a equipe do departamento de ação ambiental para a consulta pública. Faremos uma audiência pública como exige o rito, mas existe a expectativa de que tenhamos o lançamento oficial dessa unidade de conservação no final de novembro deste ano. É uma área urbana bastante interessante, mas eu não posso disponibilizar para vocês porque ela está na iminência de se concretizar. É uma área de cerrado com uma qualidade muito grande. Ela foi proposta no plano diretor 2018 como uma diretriz, posso mandar isso para a equipe FIPE o polígono previsto no plano diretor como área de proteção de cerrado e os resultados desses caminhos que nós estamos consolidando agora”.

LC-Assessora de Gestão Estratégica da Prefeitura de São José dos Campos ressaltou que se falou um pouco de mudança climática, mas que sentiu falta de um diagnóstico maior quando se discute a região metropolitana com tantas emissões. “Por exemplo, vocês colocaram os reflexos dos deslocamentos e a questão da mobilidade, mas como se vê isso do ponto de vista de emissões de gases de efeito estufa dessa região metropolitana? Um perfil de desenvolvimento com as estratégias, por exemplo, quando se fala de conservação da biodiversidade, da recuperação das áreas vegetadas a gente está falando de carbono como parte de vulnerabilidade. O Zoneamento Econômico Ecológico (ZEE) do Estado traz um diagnóstico das mudanças climáticas. Por causa das mudanças do clima temos vários diagnósticos de risco de inundação e deslizamento sem nenhuma perspectiva de solução. O ZEE do Estado será uma referência para o diagnóstico? Como que vocês veem no diagnóstico essa questão do risco climático?”

ZA-FIPE colocou que quanto ao ZEE do estado houve três reuniões entre as equipes da FIPE e da Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente (SIMA). “Eles estão numa fase de conclusão, de validação então a gente não pode divulgar as informações agora para vocês, mas já estamos usando-as. Eles estão numa fase de conclusão de uma série de diagnósticos, levantamentos e análises e estão fechando essa etapa para poder propor o zoneamento da região. Com relação, especificamente, ao ZEE do litoral que é de 2017, nós já estamos incorporando nos trabalhos. Quanto a questão da qualidade do ar e da emissão de gases do efeito estufa, recebemos recentemente a base de dados da própria SIMA e, também, está no nosso horizonte incorporar elementos que devem ter importância estratégica para os municípios dessa sub-região e do eixo da rodovia Dutra como as áreas mais urbanizadas e a interface com a questão da vulnerabilidade e as mudanças climáticas. Super relevante e nós estamos, de alguma forma, incorporando isso nessa fase inicial que é a elaboração desse primeiro documento que é o panorama da região para depois fazermos os cruzamentos no segundo documento que é o chamado diagnóstico”.

Considerou muito interessante a contribuição do **Profº PR** e esclareceu que serão realizadas reuniões de grupos de trabalho com as secretarias estaduais e serão aprofundados o debate sobre cidade legal com a secretaria de Habitação. “Com certeza essa contribuição do P e as demais contribuições que estão vindo das oficinas regionais vão enriquecer os grupos de trabalho com as secretarias de estado”.

A seguir, os participantes foram divididos nas duas salas de debates de acordo com o interesse de cada um.

As apresentações estão disponíveis para download na Plataforma Digital da Unidade Regional <https://rmvpln.pdui.sp.gov.br>

Sala 1: Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

ZA-FIPE disse que foi preparado para a abertura dessa sala um material que retrata o esforço da equipe no levantamento dos dados e do macrozoneamento tomando como base o PDUI da Região Metropolitana de São Paulo e de outras regiões que a Emplasa desenvolveu. “O primeiro passo foi levantar o que os municípios têm de zoneamento, planos diretores, lei de uso do solo, suas leis municipais. O segundo passo foi fazer a leitura unificada desse material e uma proposta de reclassificação numa legenda para a região. A proposta é transformar a sopa de letrinhas dos municípios em uma única legenda com nove macrozonas e o terceiro passo e, mais desafiador, é transformar isso e, não só isso, como um dos elementos para gerar um macrozoneamento regional do PDUI. Esse é o material que será apresentado a seguir. Após abriremos o debate para todos os temas da questão ambiental”.

Após a apresentação, as perguntas para as orientadoras foram colocadas e o debate foi aberto.

LC-Assessora de Gestão Estratégica da Prefeitura de São José dos Campos levantou a questão

do Plano de Desenvolvimento e Proteção Ambiental (PDPA) que está sendo discutido e o zoneamento. “Estamos vendo aqui que em relação a São José dos Campos é um diferencial do nosso Plano Diretor que pela primeira vez trouxe o macrozoneamento rural dentro da visão do PDPA. Nós temos uma área de proteção dos recursos hídricos que vocês trouxeram com essa visão de proteção ambiental, junto com as APAS e quando se olha para os mapas, chama atenção porque o restante de todos os outros municípios é tudo rural, porém, os municípios não se debruçam para fazer um zoneamento rural. É importante entender qual é a vocação desse rural dentro da macrorregião, dada questões como produção de água, de resiliência, de clima, até para o desenvolvimento econômico porque o valor adicionado da área é muito pequeno. Olhando para o rural são essas questões que eu coloco. Essa diferenciação tão grande de São José é porque fizemos esse trabalho de olhar para o macrozoneamento rural. Ainda que a gente esteja no nível de diretrizes, sabemos, efetivamente, que essas macrozonas ainda não se diferenciam. Chama atenção porque só São José está no mapa todo verdinho e o restante não, embora existam outros locais de proteção ambiental nos municípios. Essa metodologia que vocês adotaram de baixo para cima é válida, mas de cima para baixo também, como por exemplo, a do PDPA e do Zoneamento Econômico Ecológico (ZEE). É importante saber como se faz esse balanço porque os municípios acabam olhando só para as suas necessidades e na discussão do PDUI a questão é macro, tem que considerar as áreas de proteção não unidades de conservação como vocês trouxeram. A integração das áreas verdes dentro da cidade, a questão do Paraíba do Sul, enfim, temos várias questões dentro do ambiente urbano, mas, dado o nível de detalhe do macrozoneamento, não seria a melhor pauta. Mas precisamos pensar, principalmente no Paraíba do Sul, na macrodrenagem, se existe alguma coisa específica importante em termos de macrozoneamento para a região”.

ZA-FIPE colocou que gostaria de saber da **LC** sobre a mobilidade versus emissão de gases e mudanças climáticas.

OV-secretário Adjunto de Urbanismo e Sustentabilidade levantou uma dúvida sobre a adequação dos planos diretores ao macrozoneamento. “Olhando para o mapa a dúvida é sobre o significado do termo consolidação ou adensamento. Nós tratamos a área consolidada onde existe toda a infraestrutura instalada, onde a cidade já ocorreu, nós entendemos que é uma zona de consolidação voltada para o adensamento, ou seja, para a verticalização em alguns bairros que vem perdendo população e que tem infraestrutura instalada. Onde está pautado o adensamento no nosso território é uma área onde nós estamos favorecendo um parcelamento do solo com uma taxa de ocupação menor do que seria a área de consolidação. Isso que eu não entendi. O desenho está correto, mas o direcionamento me causou dúvida. Onde a gente quer de fato que a cidade adense e que se leve mais pessoas para evitar a periferização que tem sido uma tônica nos últimos anos é exatamente a área chamada como consolidada e a área que falaram como adensamento é uma área onde a gente admite a ocupação dentro dos novos loteamentos, mas com uma densidade inferior àquela da área consolidada”.

Em relação a fala da **LC**, destacou que é uma coisa que estão se deparando na zona rural, fora a questão da proteção e de todo um regramento que já existe e que está se intensificando com o PDPA. “Em boa parte do território, tem falta de vocação da terra rural e no passado havia uma pressão imobiliária para produção de lotes de interesse social para as pessoas que não conse-

guiam adentrar no mercado imobiliário da área urbana. Só que agora isso se inverteu, essa falta de vocação da terra rural em São José tem se pautado por uma segunda moradia de uma classe média que está sendo um vetor forte. Então, a preocupação que temos com essa zona rural é da urbanização já que não é mais do interesse daquelas pessoas que não tem poder aquisitivo para adquirir o lote urbano, mas sim, daquele que já tem uma moradia urbana e busca outra no meio rural. Isso acontece em São José e não sei se Jacareí e Caçapava têm sofrido esse processo. Muitas vezes a segunda moradia é num módulo inferior ao módulo do Incra. Não estamos conseguindo administrar nos últimos anos essa vocação da terra rural. Há um certo esvaziamento econômico dessas terras e, agora, ainda mais forte como um parcelamento de classe média. Mas ao recebermos o material, vamos analisar e voltamos a conversar.

ZA-FIPE observou que tinha essa expectativa de que com a pandemia isso ia piorar e parece que vem acontecendo porque com o trabalho remoto esse movimento se acentuou e parece que o novo formato do trabalho vai ser mantido. “As empresas estão trabalhando com um sistema híbrido o que estimula a procura de moradia em áreas fora do urbano. Esse é um problema que eu me lembro como diretora da Secretaria de Planejamento de Campinas, nós vivenciamos isso na área de Área de Proteção Ambiental (APA). Chegamos a fazer uma ação junto com o Ministério Público com o objetivo de coibir, mas é muito complicado. Também tive a oportunidade de trabalhar num projeto que tentava reverter essa tendência de uma outra forma que foi na prefeitura de São Paulo que era justamente do fortalecimento da atividade rural nas zonas rurais que São Paulo tem e que é quase um terço do território da cidade. É preciso fortalecer o produtor rural com vários mecanismos, entre eles, o pagamento por serviços ambientais e mesmo recursos para ele se manter lá, fazer uma conversão para orgânico, enfim, várias formas de tentativas. É um grande desafio”.

CG-AgemVale esclareceu para **OV-Secretário Adjunto de Urbanismo e Sustentabilidade** a questão da área de adensamento e da área de consolidação. Recomendou a leitura das nove zonas da Emplasa que foi o primeiro modelo de classificação utilizado.

JS-Defensor Público iniciou elogiando e dizendo da dificuldade de construir um panorama diante da precariedade de dados em função da não realização do Censo. “Imagino o esforço de vocês para poder compatibilizar todas essas informações que são muito interessantes. Como o **Profº PR** comentou, quando a gente traça um panorama ou estabelece alguns modos de recorte da realidade, a gente pode tender a dar evidência para alguns aspectos e invisibilidade para outros. Nesse aspecto, eu como defensor público, ligado à área jurídica, sou quase que adestrado para fazer uma leitura do Direito e aqui nós estamos falando da adaptação de uma região a uma e lei que é o Estatuto da Metrópole. Mas como defensor público, fazemos a leitura do ordenamento jurídico a partir da Constituição Federal. E ela é muito clara com relação aos objetivos do planejamento e os próprios objetivos de para que esse país existe. Os objetivos do país estão na Lei, na Constituição que é nossa lei maior. E os objetivos são simples. São cinco ou seis objetivos que estão no preâmbulo da lei que são construir uma sociedade justa, livre e solidária. Garantir o desenvolvimento nacional, erradicar a pobreza, a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais. Para isso o Brasil existe. Então, acho um equívoco, mas acho que ouvi aqui alguém falar em desenvolvimento com melhora social. Não. Desenvolvimento é econômico e social. Não existe desenvolvimento econômico sem desenvolvimento social e a gente preza muito por isso

por conta de que todas essas mazelas vão parar na curva do rio da Defensoria Pública, nós é que temos que administrar as mazelas sociais que são geradas por um modelo de desenvolvimento”.

Fez um destaque sobre a fala do **OV** e da **LC** sobre vocação. “Na verdade, a vocação você nasce com ela, mas tem as vocações que são criadas, por exemplo, após a destruição de todos os córregos e rios da macrometrópole, ela vem buscar água na nossa região. Mas a nossa vocação não é fornecer água para a Macrometrópole que, se tivesse cuidado dos seus rios não precisava vir buscar água aqui na região. Hoje, temos essa realidade imposta que foi feita por uma luta muito grande de entidades ambientalistas, prefeituras, defensoria, mas é uma realidade que está sendo imposta. Da mesma forma que estamos olhando para o futuro do planejamento que, para o poder público, é obrigatório; a Constituição estabelece como obrigatório o planejamento e ele pressupõe escolha. Nós temos uma Região Metropolitana com 39 municípios absolutamente desiguais, realidades completamente distintas com uma heterogeneidade muito grande e municípios com instrumentos muito avançados, apesar da leitura do índice de vulnerabilidade do município. Não interessa só a produção de renda, mas como está a distribuição de renda nesses municípios. São José é um município riquíssimo. Mas como é a distribuição de renda nesse município? Se a gente for ver a distribuição de renda é preciso observar esse índice escolhido para a parte do desenvolvimento social”.

Alertou ainda que sentiu falta de dados sobre habitação de interesse social dizendo que os dados utilizados estão bem desatualizados. “O **Secretário de Urbanismo e Sustentabilidade da Prefeitura de São José dos Campos** falou bem. Também senti falta do cerrado que é um bioma muito importante para São José porque ele garante a produção de água no município, para a região e outros estados. As nascentes dos nossos rios estão, uma boa parte, nesse bioma”.

Ainda se colocou à disposição para fazer esse olhar da população de baixa renda, especialmente na questão de assentamentos precários e núcleos irregulares. “Temos que tomar cuidado nessa classificação. Me chamou atenção também as áreas de risco. São José tem um plano municipal de redução de riscos muito bem feito, tudo mapeado, inclusive a macrodrenagem e a classificação das áreas de riscos não são necessariamente associados a pobreza que é uma associação que foi feita automaticamente aqui. Pelo que eu entendi na cartografia que foi apresentada, é óbvia a situação de vulnerabilidade para o sistema de autoconstrução e a falta de assistência técnica faz com que a população de baixa renda tenda a ter uma vulnerabilidade maior nas suas construções, mas os fatores de riscos têm outros critérios que são determinados por esses estudos. Estou ansioso pelo diagnóstico porque aí a gente vai ter uma leitura mais concreta. A leitura geral foi apresentada e parabéns a equipe pelo trabalho, mas quero chamar atenção para os aspectos sociais, a não dissociação de desenvolvimento econômico e desenvolvimento social, senão vamos mergulhar na lógica da competitividade entre cidades que é a chamada guerra de lugares e aí não chegaremos a lugar nenhum enquanto região. As cidades vão continuar se desenvolvendo num ritmo maior, as desigualdades sociais vão se acentuar e não vai focar no interesse principal do Estatuto da Metrópole que são as Funções Públicas de Interesse Comum tais como os resíduos sólidos, saúde etc.”

Ressaltou ainda que quanto a saúde tem um equívoco porque está fazendo remissão a 2010 do

deslocamento por internações, mas é porque o município de São José sustentava sozinho o atendimento regional. “O hospital regional, se não me falha a memória foi inaugurado há pouco tempo. Não é de 2010. Depois é que esse fluxo foi conduzido para o hospital regional, mas antes, era o hospital municipal de São José que servia de referência ao atendimento de toda a região. E está certo, tem que ser porque o SUS foi feito para isso”.

ZA-FIPE esclareceu que com relação aos dados do deslocamento por internações, o mapa é do DataSUS 2020. “Outros aspectos estou de pleno acordo com relação a esses temas que você levantou, especialmente o desenvolvimento econômico e social que é fundamental. A lei de criação da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte indica para o Conselho a definição das Funções Públicas de Interesse Comum dentro de um conjunto de 10 campos temáticos bastante vastos, mas a questão social está lá colocada e é fundamental para o PDUI”.

Profº PR declarou que assinava embaixo de todas as falas do defensor público, mas que faria um comentário sobre algo que foi falado na sala de abertura e que acontece quando se faz comentários de realidades vivenciadas, mas, em lados diferentes de como se estava enxergando a realidade. “Muitas vezes, o poder público tem uma tendência de observar a realidade de uma maneira que é própria e, que muitas vezes, fica confundido e é muito difícil separar. Vamos assistir um desafio que é separar a ideia de um planejamento, seja ele de um Plano Diretor ou vinculado a um Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado para 10 anos, do projeto de um governo enquanto gestão. Isso é um problema seríssimo que temos no Brasil. O prefeito quer fazer o plano dele como ele acha que a cidade supostamente deve ser porque ele foi eleito por X e Y pessoas, então é isso o que a cidade quer. O que implica na construção de verdades sobre as quais qualquer antagonismo, e isso não é uma questão teórica acadêmica, é a construção de uma espécie de civismo urbano baseado na ideia de que qualquer pessoa que levante uma série de dados para questionar a lógica do desenvolvimento proposto pelo prefeito de plantão é anticidade, quase antipatriota”.

Esclareceu que quando a **ZA** falou que se interessava por saber sobre a emissão de partículas e mobilidades, São José, nas audiências públicas do Plano Diretor. “Um companheiro nosso de luta levantou essa questão e não sei quantas vezes ele pegou o microfone para perguntar onde estão os dados e quando será feito um Plano Diretor para emissão de partículas e nunca teve essa resposta. Orientei uma dissertação de mestrado, recentemente sobre São José, e verificamos que o Estado de São Paulo tem, em média, 34% da população que se locomove de automóvel e, São José, 44,5%. Ela é uma cidade feita para andar de carro. Então, como vai diminuir as partículas se a prefeitura municipal faz cada vez mais pontes, avenidas e viadutos por que tem que privilegiar quem tem carro? Tem que linkar a mobilidade à lógica de ocupação do solo, de expansão de loteamentos fechados para áreas distantes que vão pressionar o poder público a fazer avenidas, alargar avenidas. Em São José dos Campos milhares de pessoas de baixa renda foram removidas de lugares que deveriam ter sido urbanizados para favorecer uma espécie de reordenamento de território que o exemplo a gente sabe qual é. Sugiro a vocês, porque talvez seja muito interessante, convidar em todas as oficinas dessa região, a Convap que é a associação de construtores. É quase um governo paralelo. Para algumas cidades do Vale eles são muito determinantes naquilo que as municipalidades fazem para prover o território de áreas de investimento imobiliário com obra pública e dinheiro público. Pede para mostrar o orçamento público de grandes cidades do

Vale para ver onde o dinheiro está sendo gasto. Isso não é teoria, não é tese, é dado de orçamento que mostra para onde a cidade está crescendo. Por isso, vou voltar na questão do que é desenvolvimento. Vou dizer, por antecipação, que não é fazendo uma linha verde ligando duas áreas da cidade por um trem movido a energia elétrica que vai fazer algo sustentável e vai diminuir emissão de partículas e ser um grande projeto de mobilidade. Isso é muito mais marketing urbano do que solução de problema de mobilidade e sustentabilidade. Nós que estamos envolvidos com a realidade local temos muito a dizer, mas já sabemos por várias experiências que o olhar do poder público sobre a sua verdade é bem outro”.

ZA-FIPE agradeceu dizendo que é importantíssimo estar ouvindo o entendimento de como esse tema da mobilidade, transporte e logística e não só a mobilidade por veículos deveria estar contemplada no PDUI porque ele é múltiplo e tem múltiplas facetas.

LL-CAU observou que quanto ao Macrozoneamento Regional, existe a dificuldade dos municípios menores de avançarem no planejamento tanto urbano como rural. “Embora meu conhecimento seja sobre cidades, estou aqui representando o CAU da cidade de São José dos Campos tentando ter um olhar um pouco mais amplo. Fiquei pensando o quanto os municípios menores como Santa Branca e Paraibuna que já têm dificuldade com planejamento urbano, terão com o rural”.

Ainda pontuou que na ausência desse planejamento municipal, a existência da APA Federal do Paraíba do Sul poderia servir como uma das bases de planejamento, embora seja uma APA sem um detalhamento de planejamento, sem um plano de manejo, mas que abrange diversos municípios da região metropolitana. “No território de São José dos Campos existe um planejamento municipal que é mais detalhado do que isso, mas nos municípios onde falta esse planejamento, o perímetro da APA poderia ser usado, especialmente em Santa Branca que está dentro dessa APA. Poderia ser utilizado nesse macrozoneamento com alguma ênfase sobre as questões ambientais. Pela ausência de representantes nessas oficinas, proponho validar essa proposta com os municípios ausentes que têm essas manchas da APA federal”.

ZA-FIPE esclareceu que foi feito um levantamento extenso de todas as unidades de conservação e tem um número expressivo delas que não tem um plano de manejo porque não tem conselho gestor, o que é um problema que torna mais complexa a sua proteção e o monitoramento. “Sobre a dinâmica das oficinas, é uma primeira oportunidade de troca com vocês e a gente pede que registrem no chat os seus e-mails para que possamos continuar a nossa comunicação. Teremos outras oportunidades e vamos ter uma plataforma digital que será um espaço de colaboração virtual. Toda a documentação produzida estará disponível em um formato que permitirá às pessoas colaborarem virtualmente”.

LC-Assessora de Gestão Estratégica da Prefeitura de São José dos Campos colocou que a questão dos gases de efeito estufa para diferenciar um pouco porque a pauta de poluição e poluentes atmosféricos é uma pauta local que tem de ser tratada junto com as mudanças climáticas, uma questão mais global. “Quando as pautas se juntam, quando se fala em queima de combustíveis fósseis, mobilidade seria importante pensar com um olhar macro essa questão das emissões porque tem coisas que a organização de uma região metropolitana facilita para resolver. No diag-

nóstico, vocês mostraram várias questões que tem essa pauta climática por trás e elas podem ajudar a resolver alguns problemas ou não. Vocês citaram, por exemplo, o recurso para pagamento dos recursos ambientais. Esses recursos só estão vindo por causa da agenda climática. Então, a região metropolitana, principalmente essa área rural que estamos falando, pode muito potencializar o que tem. Se ela passa a se reconhecer como uma área de proteção, não só de biodiversidade, mas também de carbono e traz recursos para a região se desenvolver dessa forma. Do ponto de vista do desenvolvimento regional é importante a questão dos deslocamentos, do fluxo de veículos da Rodovia Dutra, a interligação desses municípios, como está o transporte público dentro desses municípios, tudo isso também tem uma pauta climática secundária junto que também faz parte. Eu coloquei no chat a Plataforma Seeg (<https://plataforma.seeg.eco.br/cities#>) que tem um banco de dados das emissões de todos os municípios. Pode-se fazer uma análise da região metropolitana, ver como cada município emite e onde são feitas essas remoções de gases de efeito estufa, seria mais um dado para compor as análises que vocês fizeram vinculadas ao eixo da Rodovia Dutra. Talvez isso vá caminhando para uma estrutura que é a questão dos resíduos que vocês já colocaram. Ele passa por uma junção que só se viabiliza numa estrutura mais ampla, principalmente para os municípios menores e vai ter a questão da disposição que vai para outro município e continua gerando emissões dependendo do tipo de tratamento que está sendo adotado. É interessante pensar na estrutura de consórcios e como estamos falando de meio ambiente, não sei o quanto está na pauta de vocês, mas nós estamos mobilizando uma estrutura de consórcio de licenciamento ambiental no Vale do Paraíba. É uma estrutura interessante e tem a perspectiva de ter uma sede junto com a AgemVale, o que vai favorecer bastante a proximidade. Uma das perspectivas que nós colocamos com relação ao consórcio foi que cada município irá licenciar as suas atividades dentro do seu território e, quando se consegue licenciar via consórcio, ganha-se escala e dá para entender a inter-relação, ainda que seja nesse impacto local, de uma forma mais abrangente”.

ZA-FIPE destacou que **CG-AgemVale** fez uma rodada de reuniões nessa região e tinha levantado essa questão do licenciamento ambiental. “Esse seu olhar regional para ele é fundamental para ter uma harmonização da região para os empreendimentos que precisam se licenciar.

OV-Secretário Adjunto de Urbanismo e Sustentabilidade da Prefeitura de São José dos Campos esclareceu que as Várzeas do Paraíba do Sul estão no ambiente urbano de São José dos Campos, mas tem legislação desde o início dos anos 90 buscando a proteção delas, principalmente no que diz respeito a especulação imobiliária, tentando evitar a ocorrência de um padrão de urbanização que esteja em desacordo com o ambiente que a várzea propicia a cidade.

“Não só o Banhado de São José dos Campos, mas todas as planícies que estão à margem direita ou esquerda do Rio Paraíba que hoje estão no território urbano, mas com uma restrição ao uso urbano. Elas estão hoje com uma Área de Proteção Ambiental, parte dela sobrepõe a APA do estado e parte soma um rigor municipal, mas ambas carecem de um plano de manejo como já foi citado. Outros municípios ao lado acabam tendo um olhar diferente sobre essas várzeas. O macrozoneamento vai uniformizar esse tratamento ou vai continuar tendo um entendimento diferente de acordo com o interesse de cada município sobre as suas várzeas? Porque apesar de ter os limites municipais, a várzea é um território que ultrapassa esses limites e a proteção do ecossistema

a meu ver é muito importante. Então eu pergunto que tipo de proteção e que tipo de utilização é possível dar para que o proprietário não fique sem possibilidade nenhuma de aproveitamento econômico, evitando o processo de urbanização por entender que ela tem um serviço ambiental importante para a cidade? Mas, às vezes eu não vejo isso ao longo do Rio Paraíba nas outras cidades. Minha dúvida é, nós vamos ter um olhar do ponto de vista do estado para essas áreas, ou muitas vezes, o interesse municipal pode se sobrepor ou não? Acho importante olhar diferente para essas áreas, independente dos municípios. É uma luta em São José, principalmente a Vargem Grande, Eugenio de Melo, Fazenda Sanguimura que são áreas importantes para o ecossistema e que tem um serviço para a cidade, mas ao mesmo tempo a gente esvazia economicamente, tendo muitas vezes um conflito com o proprietário de terra. Daí tem alguns lugares com tendência a parcelamento clandestino. Mas eu vejo que outros municípios têm um olhar diferente. Mas é uma calha do rio e deveríamos ter um pensamento igual sobre ele. E qual seria do ponto de vista do Estado? É só uma provocação”.

LC-Assessora de Gestão Estratégica da Prefeitura de São José dos Campos complementou **OV**. “Em relação a várzea, ela é um ambiente que tem estoque de carbono, tem a drenagem, o tratamento da qualidade do rio, enfim, tem uma série de funcionalidades que, às vezes, a gente acha que se perde e que é esse olhar histórico de proteção que São José tem e que nós esperamos que o plano possa ter uma visão uniforme. Inclusive o nosso plano de macrodrenagem tem uma perspectiva de discutir do ponto de vista regional como se responde a urbanização dos municípios a montante e a jusante”.

ZA-FIPE perguntou se seria possível a equipe da FIPE ter acesso ao plano de macrodrenagem.

LC-Assessora de Gestão Estratégica da Prefeitura de São José dos Campos respondeu que está sendo publicado essa semana, mas ele fez a exclusão da área do Paraíba do Sul porque não tem urbanização lá. “Essa discussão da drenagem deveria ser feita numa modelagem regional e não só municipal”.

CG-AgemVale colocou que a equipe não está querendo falar de área de conflito. “As divisas das cidades terão que ser decididas no macrozoneamento regional. O que o **OV** falou é extremamente importante porque o meio ambiente não tem essa divisa das cidades”.

ZA-FIPE observou que a questão da várzea é muito desafiadora. “No PDUI de São Paulo, lançamos como desafio a proposta de que a primeira Área de Interesse Metropolitano é justamente a área da várzea do Tietê e poderíamos discutir isso porque essa é uma figura que, para além do macrozoneamento regional, a gente pode lançar mão de áreas de interesse ou áreas de interesse metropolitano e, nesses documentos que vamos disponibilizar nas plataformas, explicamos um pouco melhor o que é isso e, como por exemplo, a área do Porto Seco também pode ser pensada como uma área de interesse metropolitano. É uma discussão muito importante. Essa questão foi levantada na discussão sobre o ZEE, inclusive sobre São José dos Campos que protege a atividade mineral. E como fica essa atividade que para a região tem a sua importância econômica? Essas questões são desafiadoras”.

Profº PH colocou que a equipe da FIPE está procurando conhecer algumas coisas a partir dos levantamentos que conseguiram fazer e não tinha como chegar tão perto a não ser nas oficinas. “Quero levantar uma questão sobre determinados tipos de ocupação em áreas que o defensor público falou sobre a questão das leis. Eu acho que tem questões bastante indiscutíveis que o poder público municipal continua a discutir sobre vários critérios que permitem e devem promover regularização fundiária e urbanística de assentamentos irregulares, mesmo aqueles em determinadas condições de áreas de preservação ambiental que é o caso do banhado que é objeto de uma Ação Civil Pública que eu posso dizer porque fiz parte de um projeto com uma equipe técnica que tem estudos demonstrando que não existe nenhuma fração do território da cidade que a prefeitura municipal tenha feito um levantamento tão cuidadoso e profundo como foi feito pela universidade com financiamento do Conselho de Arquitetura e Urbanismo, um edital do CAU. Tem todas as provas técnicas e de várias naturezas de critérios para que se realize a regularização fundiária e urbanística do Banhado em uma área central da cidade e que sabemos que é de altíssima valorização imobiliária. Portanto, tem alguns conflitos que nós precisamos superar no que se refere a olhar para a lei de maneira arbitrária e dizer que para certas coisas a lei se aplica e, para outras, eu interpreto. Quero dizer que como professor universitário, participante e responsável técnico de um projeto financiado pelo Conselho de Arquitetura e Urbanismo e premiado internacionalmente, o Banhado tem um projeto de regularização fundiária e urbanística que se enquadra dentro da lei, sim. Para completar, em relação a mapas, tem uma coisa importante a aparecer aí que vai ter que descer no nível das sub-regiões que é saber qual é o tipo de política pública de regularização fundiária urbanística em atendimento a Lei nº 13.465 que os municípios estão fazendo, principalmente a Regularização Fundiária Urbana (REURB), com dinheiro público”.

ZA-FIPE esclareceu que a equipe está tentando obter os dados do programa Cidade Legal que é uma parte dessa realidade.

Sala 2: Desenvolvimento Econômico e Social, Transporte e Mobilidade

HG-FIPE perguntou se alguém tinha alguma colocação sobre as perguntas de 1 a 5 (aspectos ambientais), antes que se passasse para as questões econômicas.

MPM-secretário de Urbanismo e Sustentabilidade da Prefeitura de São José dos Campos observou que se começar pelas perguntas de 1 a 5, o tempo se esgotaria porque são questões muito provocativas, interessantes e desafiadoras. “Em São José, preciso contextualizar que estamos muito aquecidos com relação a discussão de planejamento territorial porque, desde 2017, estamos num contínuo de revisão das políticas públicas de ordenamento territorial da cidade, fazendo as leituras de território, de cenários de desenvolvimento para elaborar o novo plano diretor que fizemos em 2018, o novo zoneamento da cidade em 2019, e outras políticas públicas que agora estão oferecendo condições de termos um olhar para alguns desses desafios e, como eu disse, é muita provocação para pouco tempo. Por exemplo, a **LC** (assessora de gestão estratégica de São José) tem coordenado várias frentes de provocações multitemáticas como, por exemplo, o plano municipal de adaptação às mudanças climáticas que estamos fazendo há um ano e meio. Estamos

discutindo o plano de macrodrenagem, e agora, tivemos os recursos do Fehidro para desenvolver um plano de drenagem inovador com uma nova leitura para a cidade. A questão 4, se existem conflitos entre expansão urbana e áreas de interesse ambiental, as estratégias de proteção e conservação de áreas, manchas urbanas, a questão da conurbação é um cenário muito imediato, a questão dos desafios de um ambiente dotado de tamanha especificidade que se chama várzea do rio Paraíba do Sul, frente a esses cenários de mudanças climáticas, frente a essa capacidade de adaptação e resiliência para uma região que tem característica de um vale. Então, toda molécula d'água da Serra da Mantiqueira e da Serra do Mar se encontram nesse mesmo ambiente e vários municípios de calha, principalmente, tem nos seus planos diretores de zoneamento a expectativa de expansão urbana sobre a área de várzea. Então esses conflitos, só para citar um, poderíamos colocar também a questão da poluição atmosférica e outros dados que nós excluimos da nossa discussão aqui em São José dos Campos, justamente porque elas vestem de interesse da Região Metropolitana, não são temas de debate de domínio de uma cidade, mas da região como um todo. Esses assuntos estão muitos aquecidos aqui na prefeitura e estamos dispostos a discutir esses pontos”.

DA-FIPE complementou dizendo que a sala tem essa temática mais direcionada a desenvolvimento econômico, transportes e mobilidade e isso foi aplicado desde a primeira oficina com os técnicos de outras prefeituras. “Em Cruzeiro, o interessante foi o olhar sobre o território e o que ele considera importante naquele território, por exemplo a sub-região 4”.

HG-FIPE complementou dizendo que esse é um aspecto para ser considerado, inclusive na discussão sobre desenvolvimento econômico, sobre a oferta de equipamentos, mobilidade. “São assuntos que se conversam, que é um dos objetivos de sempre colocarmos as perguntas dos dois grupos para mostrarmos essa transversalidade”.

HG-FIPE passou o debate para as questões do desenvolvimento econômico destacando alguns setores e perguntou a M como avaliava a dinâmica econômica na região, podendo trazer o aspecto ambiental, de sustentabilidade. “Existe uma perspectiva, olhando para esses vetores econômicos do incentivo a essas atividades para que consigam contribuir para a mitigação das mudanças climáticas?”

MPM – Secretário de Urbanismo e Sustentabilidade da Prefeitura de São José dos Campos fez uma manifestação dizendo que, com relação ao item 6 das perguntas, procura fazer uma provocação de forma incisiva da gestão territorial e seus efeitos. “Como movimento histórico do Vale do Paraíba, sendo importante contextualizar as razões que definiram esse perfil, o domínio das cidades de calha sobre as cidades de encosta, e quando vocês falam de algum setor não destacado, a pergunta é o que se chama de destaque. Não destacado pela sua pujança? Não destacado pela sua importância ou por que ele está esquecido? Eu faço uma referência à importância estratégica para a região metropolitana do Vale do Paraíba da retomada, da alavancagem, do resgate histórico da atividade rural e da viabilidade dos municípios de encosta. Digo isso porque ele tem interface com todas as outras questões, envolve principalmente as questões ambientais, mas envolve melhor o equilíbrio do funcionamento que ocorre entre cidades ‘capitais’ e cidades satélite. Então, o setor não destacado, numa primeira pincelada, é essa herança, que hoje devemos ter outro olhar sobre

essa relação com a atividade rural no Vale do Paraíba. O setor merece ter um destaque. Quando olhamos o valor adicionado e vemos, que salvo raros alguns poucos municípios tem lá seu 5%, São José dos Campos, por exemplo, na sua tabela apresentada é zero. Isso é um fator de extrema preocupação porque em termos de gestão territorial, em termos de percepção de um Vale como um organismo vivo, não podemos ter as duas encostas padecendo no seu desenvolvimento socioeconômico numa erosão humana absurda nessa atividade que é histórica, que promove a ilusão social de pessoas que vêm em busca de emprego e renda e que tem boas referências históricas. É importante essa compreensão. Então, para essa primeira questão de setor não destacado, nós não podemos incorrer no erro estratégico de que o traço do rural – e que a situação hoje é de abandono da área rural – que por não se destacar, não ser trabalhada devidamente, penso que é exatamente o contrário que o desafio exige”.

HG – FIPE perguntou se olhando para essa questão da preocupação ambiental, um tema que surgiu nas outras sub-regiões, como está o ecoturismo, se existem ferramentas e formas de trazer essa questão do desenvolvimento, tirando a dicotomia econômico x meio ambiente, se existem dispositivos e estratégias para esse fim. “Essa questão tem surgido nas discussões?

MPM – Secretário de Urbanismo e Sustentabilidade da Prefeitura de São José dos Campos respondeu que em poucos dias aconteceria a primeira grande reunião entre equipes porque o município conseguiu um recurso também do Fehidro para fazer o primeiro plano de gestão distrital, um dos primeiros do país, que vai tratar do plano diretor de São Francisco Xavier diante dessa nova realidade. “E o termo de referência que nos tornou elegíveis para a obtenção desse recurso e vamos operar a construção dessa política pública em parceria com a fundação Toyota e a Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa do Agronegócio (Fundepag) que estão há três anos desenvolvendo um trabalho bastante interessante que se chama Águas da Mantiqueira. Eles fizeram um trabalho com Plano Diretor de Santo Antônio do Pinhal, Sapucaí-Mirim e Gonçalves. Então, nós alinhamos uma parceria estratégica entre prefeitura e Fundação Toyota para que possamos desenvolver um plano de gestão distrital dotado de muito ineditismo nesse caminho e optamos por chamar de “Nova bioeconomia”, mas a propositura de um plano que costumo chamar de ‘justiça socioambiental’ porque a questão ambiental é impositiva e nós nunca soubemos trabalhar a gestão de bacia hidrográfica de uma maneira de parceria, de o PSA é o primeiro passo fora da caixa no comando e controle que já tem os seus resultados bastante importantes, mas nunca soubemos trabalhar na devida escala na devida mesa de negociação da justiça socioambiental para, por exemplo, a dona Maria o seu José terem dignidade de vida no ambiente rural porque eles preservam as nossas águas e nós somos beneficiados do serviço ambiental deles. Por isso, temos que ter atenção para essa situação de transposição de águas para São Paulo porque é uma outra relação, um outro momento. Então, temos que ser estrategistas para colocarmos os mecanismos de negociação devida, pois precisamos prover de desenvolvimento humano essas regiões produtoras de mananciais e o plano de gestão distrital de São Francisco se propõe a isso. Estamos chamando a ‘nova bioeconomia’, que é um conceito que veste bem isso, em que a biodiversidade e a água são fatores de alavancagem para o desenvolvimento humano. Queremos, com isso, atingir o seu Zé e a dona Maria que, ao preservar a água, vai ter boa escola para o neto, acesso à saúde, a dignidade de vida porque ela participa de um processo extremamente fundamental para uma das regiões mais pujantes da América Latina, que é o Vale do Paraíba e a conurbação composta por

três regiões metropolitanas. Então, hoje temos essa água que nasce na dona Maria e que abastece 25 milhões de habitantes. São três regiões metropolitanas, o eixo urbano, comércio e indústria mais importantes da América Latina. Acredito que nas participações que tivermos nas oficinas, na construção do PDUI, vamos sempre destacar, puxar a oportunidade que temos de colocar um plano inovador corajoso para que tenhamos a oportunidade de prover a bioeconomia, o turismo rural, o ecoturismo, como queira chamar. É um caminho muito sólido para desenvolvimento dessa estratégia”.

ML – FIPE colocou que **MPM** tem toda razão e pelas oficinas que já ocorreram na região foi possível perceber que o Vale tem uma potencialidade de escala, seja do lado da inovação da indústria que tem um grande potencial, seja do lado da tradição, da cultura, da geografia. “É uma região que de fato tem tudo para alinhar projetos de naturezas distintas, mas que tragam uma coesão territorial para todos os municípios participantes. A questão do turismo, **MPM**, surgiu com bastante força nas outras oficinas regionais que fizemos nas sub-regiões, então essa pauta de desenvolvimento, turismo e conservação ambiental é única no Vale do Paraíba e temos que potencializar essa questão nas diretrizes do plano desenvolvimento urbano”.

MPM – Secretário de Urbanismo e Sustentabilidade da Prefeitura de São José dos Campos complementou dizendo que, do ponto de vista do turismo ambiental (ecoturismo), o turismo rural tem essa outra característica extremamente importante, porque ele é capaz, como bom pagador que é. O eixo turismo é bom pagador no mundo inteiro, de trazer a oportunidade para a produção rural local. Então, o turismo rural é um outro caminho. Ele também tem essa capacidade muito forte de oferecer emprego e renda, oportunidades de processamento de alimento que, aliás, já está começando. Então vemos com uma expectativa muito grande a produção rural do Vale do Paraíba que pode encontrar um outro momento histórico, como por exemplo, o queijo paulista premiado esse ano, é o segundo melhor queijo do mundo e só perde para o queijo francês, um queijo produzido em Caçapava. A pecuária leiteira, antes tida como desestimulada, está encontrando um novo caminho favorável”.

HG – FIPE perguntou a **D.H.** como era vista a mobilidade e a oferta de transporte público dentro da sub-região em relação às outras.

DH – AgemVale disse que em São José é usuária do transporte público e que ele atende bem, não é uma dificuldade, mas a ligação entre os outros municípios da região é mais escassa, mais difícil.

HG – FIPE perguntou se a AGEM, de alguma maneira tem olhado para o planejamento de mobilidade, seja dentro da região, ou para região metropolitana como um todo.

DH – AgemVale respondeu existir um projeto nessa questão de mobilidade, mas de uma maneira mais específica ligada à área de saúde. “Existe a ideia de um projeto chamado de transporte sanitário. Tem um projeto que foi iniciado há muito tempo, mas agora está meio parado”.

HG – FIPE disse que pela visualização dos dados, a saúde atrai bastante fluxo dentro da sub-região e da região metropolitana como um todo, especialmente para São José.

DH – AgemVale confirmou que os outros municípios vão todos para São José.

HG – FIPE perguntou como esses outros municípios fazem com transporte. “Eles têm dificuldade? Como vocês enxergam essa mobilidade relacionada à saúde na região, já que você trouxe esse ponto de destaque?”

DH – AgemVale respondeu que atualmente cada município, cada prefeitura, faz o transporte à sua maneira. “Geralmente as pessoas vão de carro, de ambulância, ônibus ou micro-ônibus. Vou dar como exemplo o Vale Histórico: as pessoas têm exames para fazer em São José, em Taubaté, São Paulo e usam uma van que sai de lá 5 horas da manhã, vai deixando essas pessoas até o destino final. Espera o último fazer o seu exame às 4 horas da tarde e volta recolhendo os usuários nos pontos em que foram deixados para retornar à cidade de origem. As pessoas estão indo fazer exames são doentes, fazem hemodiálise, tratamento para câncer etc. Por este motivo é levantada a possibilidade de diminuir esse tempo de locomoção e de espera de forma regionalizada. Mas é um projeto que ainda não avançou”.

DA – FIPE perguntou se **MPM** poderia comentar esses projetos estruturais, como o VLT e se conseguiria trazer a visão de projeto e falar sobre qual a perspectiva regional para esse projeto de mobilidade.

MPM – Secretário de Urbanismo e Sustentabilidade da Prefeitura de São José dos Campos respondeu que vai tentar fazer uma conjunção sobre o que foi colocado. “Nós identificamos nos diagnósticos para o plano diretor, no zoneamento, enfim, para a topografia da cidade, que esse turismo de saúde me surpreendeu. Eu nunca imaginaria que o turismo mais forte de São José dos Campos fosse o turismo da saúde, que são os deslocamentos que as pessoas fazem em busca de um acesso a melhores equipamentos ou atendimento específico, e acabam, no dia a dia, consumindo na cidade. Enfim, me surpreendeu bastante – não tinha ideia – que o acesso aos equipamentos de saúde tanto em Taubaté como em São José dos Campos, que são as duas referências, acontecia dessa maneira. Agora tem mais hospital regional, não sei se Guaratinguetá já tem. Isso é uma demanda importante na cidade.

Quanto à mobilidade, nós estamos tratando em várias frentes. Essa questão é um tema central, eixo de política pública para desenvolvimento da cidade que é multifacetada. Uma grande conquista que tivemos foi exatamente no Plano Diretor. Fizemos assentar um grande pacto com Joseense e lá se foram mais de 150 reuniões públicas, proporcionalmente, conversamos mais com a população do que o Plano Diretor de São Paulo e o de Campinas. Então, foi uma coisa muito transparente, democrática e aberta, mas para a definição do modelo de cidade é preciso ter uma política de planejamento urbano para o desenvolvimento da cidade de uma forma mais equilibrada, usando os conceitos da cidade a pé e conceitos dos bairros-cidades. Definimos e espalhamos novas centralidades distribuídas na cidade porque uma das pranchas apresentadas nos documentos preparatórios mostra bem o movimento pendular entre os municípios. Tivemos essa percepção de que há um grande fluxo de pessoas entre 6 e 8h30/9 horas da manhã, saindo da região leste vindo para a região central, e da região sul para a região central. É justamente nesse eixo que ocorre o Veículo Leve sobre Pneus (VLP). Foi uma negociação bastante favorável.

vel porque nós estamos ocupando uma área – antes nobre e de pouco uso – que são os linhões. Fizemos uma estratégia de negociação muito hábil para a prefeitura adquirir um trecho grande desses linhões e estamos implementando já. Acho que em janeiro começa a operar um metrô de superfície, que são os ônibus elétricos, que atendem da região sul para a região central, cerca de 60% da população de São José dos Campos que são os grandes usuários de transporte público. Estamos descentralizando a oferta de comércio, serviços e educação, promovendo centralidades espalhadas em várias regiões da cidade como política pública do Plano Diretor, e de fato estamos investindo no transporte de massa, no modal elétrico não poluente que atende a maior densidade habitacional da cidade em São José dos Campos. Temos um grande desafio que é a dependência da Via Dutra e da Rodovia Carvalho Pinto que formam um grande eixo de ligação entre as cidades do Vale do Paraíba. Passamos agora por uma discussão bastante quente, interessante, em que o prefeito participou pessoalmente sobre a nova concessão da Rodovia Dutra dentro desse eixo único de interligação entre os municípios. Mas precisamos avançar porque temos a mesma compreensão há 50 anos de que a concessão da Rodovia Dutra, as operadoras de ônibus definem essa malha de comunicação e mobilidade entre as cidades, mas precisamos ir para muito além disso. Precisamos tratar desse assunto com mais agressividade, com mais gestão e mais criatividade porque essa dependência se torna muito restrita, ela inibe demais.

DA – FIPE dirigiu-se à MPM dizendo que essa questão de mobilidade foi retomada na última oficina porque ela apontada como um tipo de retomada da questão das ferrovias. “Isso não se insere em nenhum momento ou vocês têm algum apontamento porque a pessoa que entrou na sala da oficina de Taubaté comentou exatamente sobre o desafogo da Dutra para transporte de carga pesada, já reativando o uso de ferrovias para isso. Você tem essa expertise para nós falar sobre isso?”

MPM – Secretário de Urbanismo e Sustentabilidade da Prefeitura de São José dos Campos respondeu que sim. “A ferrovia é quase uma utopia porque é tão difícil falar em ferrovia aqui no Brasil. E quando nós discutimos o Plano Diretor, o Vale do Paraíba tem um hoje um cenário de diversificação de atividades econômicas em municípios específicos e hoje temos um setor chegando muito forte no Vale do Paraíba, que é a logística. Hoje o mercado responde ao mercado das 24 horas. Quem estiver fora de 24 horas de entregas está fora. Nós temos o processo de concessão do aeroporto e se você olhar quem são as pessoas, quem são os representantes que estão vindo debater sobre essa concessão do aeroporto, é o Mercado Livre, Ali Baba, Amazon; são essas grandes redes pujantes de entregas que vão dominar esse tipo de segmento. E eles terem uma operação de um aeroporto, para vocês terem uma ideia, o custo do aeroporto é troco para eles. Foi implantado em São José dos Campos o projeto do macroeixo de exportação paulista. Felizmente, um dos casos de sucesso de planejamento que começou com a duplicação da Rodovia Dom Pedro, no final da década de 1980, começo da década 1990, a ampliação da estrutura portuária do aeroporto de Viracopos, a duplicação da Tamoios e as alças e a duplicação do Porto de São Sebastião. Esse é o grande projeto da macroexportação paulista que vai unir o aeroporto de Viracopos às vias duplicadas e ao Porto de São Sebastião. São José dos Campos – e o seu aeroporto – está no meio desse complexo viário. O prefeito conseguiu, através de estratégias bem-sucedidas, dinamizar e vamos fazer a concessão, no primeiro semestre do ano que vem e esse aeroporto será concedido. Isso fez com que nós pensássemos no Plano Diretor – acho que o PDUI também deverá ter essa mesma percepção –, ou seja, quais são as localidades em que devemos reservar áreas. Criamos

a Macrozona de Ocupação Controlada (MOC) que não permite residencial, não permite parcelamento de solo, não permite a chegada do morador porque toda franja da Rodovia Carvalho Pinto, que eu chamo de uma esquina de potencial no Brasil, que é a Tamoios com a Carvalho Pinto, nós vedamos esses assentamentos porque temos que reservar a área para chegada dos grandes grupos de logísticas. É uma percepção que nós temos que ter, e eu vou chegar na ferrovia, desculpa ter dado uma volta muito longa, mas esse setor da logística, em reunião preparatória do Plano Diretor de São José, eu estive reunido com cerca de 40 operadores desse sistema, empresários que têm galpões em 80, 90 países, e a referência que eles fizeram foi essa: reservem áreas ao longo da ferrovia. Vai chegar um momento que teremos que otimizar o uso da malha de ferrovias já implementada. Ela vai ter que ter uma outra pegada, um outro olhar. Esse é um cenário do Plano Diretor 2018-2028. Para São José dos Campos, nossa expectativa, é que algo acontecerá se potencializarmos a ferrovia para o transporte de cargas. Talvez ampliar duas, três linhas de trilhos. Ela irá se viabilizar em atenção a essa pujante chegada do setor de logística de 24 horas”.

HG – FIPE pediu que os participantes comentem sobre os equipamentos da educação em relação à mobilidade discutida anteriormente, da qualificação profissional, educação superior, oferta e o acesso, não só em São José, mas da sub-região como um todo. “Falem também sobre a educação vinculando ao ponto inicial da economia, sua diversificação, a retomada de atividades econômicas que foram esquecidas, sobre esse tema frente às mudanças climáticas, além da oferta de qualificação profissional e as demandas atuais, e o que está se construindo para o futuro, especialmente do ensino médio profissionalizante e ensino superior”.

MPM – Secretário de Urbanismo e Sustentabilidade da Prefeitura de São José dos Campos comentou que sobre as perguntas serem suficientes, a resposta vai ser sempre não. “Quero trazer um outro olhar, principalmente para a questão da educação. Com o legado da pandemia, nós temos que contabilizar que a expressão não seria suficiência de equipamento. A pergunta seria a suficiência de sistemas porque essa nossa reunião é um exemplo do que toda a tecnologia aportada hoje possibilita. Como reflexo na mobilidade, o legado pandêmico vai deixar que 35% das reuniões presenciais não voltem mais. Por exemplo, como secretário de São José, eu ia uma vez por semana para São Paulo para ter reuniões na Cetesb e nunca mais fui. Meu carro da prefeitura nunca mais contabilizou no trânsito, emissão de poluentes etc. Quando a gente fala de equipamento de educação, essa educação não precisa retomar. Ou seja, não vou à escola, não vou utilizar equipamento, vou utilizar o sistema. Acho que cabe essa provocação, o quanto ela vai disponibilizar de sistemas, se são suficientes e até um detalhismo maior, se eles são de qualidade. A questão da saúde é a mesma coisa. Por exemplo, meu filho se formou em robótica e está trabalhando aqui no parque tecnológico com o desenvolvimento de sistemas de saúde. Os equipamentos de saúde não vão na mesma velocidade como o da educação, mas ele caminha, também, para esses diagnósticos por sistemas. A minha contribuição social, acho que é olhos nos olhos, é insubstituível. O que eu tenho para dizer é que os indicadores de São José dos Campos estão bastante evoluídos. Em média comparativa aos índices do Índice de Desenvolvimento de Educação Básica (Ideb), tanto do estado de São Paulo como nacional, para usar uma referência de escola pública e saúde também, mas teria que conversar com os especialistas, secretário de Saúde, de Educação para que eles possam contribuir nessa discussão”.

HG – FIPE perguntou de que maneira Santa Branca e Igaratá conseguiram se destacar com índice de distorção idade/série no ensino médio muito baixo. “Vemos essa pujança na região e, ao mesmo tempo, desigualdade em alguns municípios em certas temáticas que em um primeiro momento saltam aos olhos. Vocês têm algum processo de articulação, algum processo de parceria, de diálogo para resolver essa questão? Por que essas desigualdades são um impacto para a região como um todo? O quanto sobrecarrega as políticas públicas dessas centralidades da região? Como estão conduzindo já que São José ser a capital da região metropolitana e da sub-região? Vocês lideram algum tipo de processo nesse aspecto?”

MPM – Pediu desculpas pelo que chamou de “abordagem elitista, classista e de certa forma arrogante”. “Eu não posso colocar indicadores de São José dos Campos, falar da questão dos sistemas, quando nem em São José dos Campos estamos no mesmo patamar. Volto ao tema rural, pois tínhamos em São José dos Campos, até pouco tempo atrás, classes multisseriadas para atender ao cidadão de segunda categoria, que é como nós tratamos o cidadão rural. Tem experiências exitosas, como por exemplo, o Consórcio Intermunicipal, o SAMU, o serviço ambulatorial, que as prefeituras que têm mais recursos atendem às suas prefeituras irmãs no entorno, mas eu não saberia dizer em que pé está esse consórcio. Eu sei que tem esse consórcio, nós estamos até utilizando esse modelo na criação de um novo consórcio para licenciamento ambiental no Vale do Paraíba. É o primeiro consórcio dessa natureza no Estado de São Paulo, é o primeiro do Brasil nesse formato. Nós utilizamos o modelo estrutural desse consórcio SAMU que atende algumas prefeituras. Sei que Monteiro Lobato utiliza esse consórcio para deslocamento das pessoas em atendimento médico”.

ML – FIPE interferiu dizendo que para dar um fechamento, **MPM** apresentou questões relevantes do ponto de vista metropolitano, um olhar bastante acurado sobre o conflito entre expansão urbana e a área ambiental, os desafios em relação às mudanças climáticas, sempre pensando numa escala regional. “A preocupação com a parceria estratégica da prefeitura com a Fundação Toyota na questão da preservação em São Francisco Xavier e pensando no tema de bioeconomia, biodiversidade como fatores fundamentais do desenvolvimento econômico, que é uma pauta para toda a região. O **MPM** tocou também na questão do turismo, realçando algumas particularidades, como a produção de um queijo e no PDUI temos que pensar algumas agregações de valor a essa produção leiteira, bastante importante, a questão da mobilidade da saúde que já tínhamos percebido na oficina de Cruzeiro, a questão do trânsito de ambulâncias que saía cedo, levava os pacientes para São José ou para Taubaté, questão que vocês estão pensando e parabéns por essa corajosa atitude da criação de novas centralidades em São José dos Campos, pensando exatamente o que o moderno urbanismo preconiza, que são as novas centralidades, descentralizando um pouco a oferta de serviço e trabalho e gerando transporte de massa nesses locais. Foi muito boa a oficina, do que eu ouvi foram essencialmente esses os desafios que vocês colocaram, a **DH** também colocou a questão da mobilidade, como é que as pessoas se deslocam a gente vê que, preferencialmente, em São José tem uma estrutura viária bastante poderosa, mas tem um problema em relação aos outros municípios”.

ML – FIPE perguntou se **HG e DA** queriam colocar mais alguma questão.

HG – FIPE disse que as perguntas e dúvidas que tinha foram contempladas e as contribuições de **MPM e DH** foram proveitosas e muito ricas para ter um olhar da sub-região e de suma importância para a região metropolitana como todo. “É importante colocar essa relevância em nível estadual e, em alguns aspectos, até nacional”.

DA – FIPE complementou dizendo que é uma representação micro na escala macro. “Pegando oito municípios com suas diversidades e que representam tão bem o Vale do Paraíba na sua totalidade e trazendo essa leitura que está centrada na pessoa do **MPM** em São José que trouxe contribuições de outros municípios que ele tem conhecimento, contribuiu bem para termos esse fechamento dos municípios que estão na Bacia do Paraíba do Sul”.

MPM agradeceu e disse que foi uma honra participar de uma construção há muito aguardada, necessária e que participará com bastante atenção naquilo que for possível contribuir. Colocou a área de geoprocessamento à disposição da equipe do PDUI.

ML e HG – FIPE agradeceram a participação e informaram que a plataforma do PDUI on-line estaria disponível em breve para receber as contribuições de todos. “Será uma forma de coletar dados e informações, além de toda a agenda de interlocução que temos pela frente”.

Propostas dos Participantes

- Mostrar no mapeamento quais os municípios que têm os maiores índices de precarização do trabalho.
- Superar a dicotomia entre preservação ambiental e Unidade de Conservação. A ocupação da população pobre, numa leitura mais desavisada, pode sugerir que os grandes problemas de dano ambiental são por causa da ocupação da população de baixa renda.
- Inserir nos equipamentos educacionais, as universidades UNIVAP e UNIP. Elas não aparecem no Panorama Regional.
- Assegurar o reconhecimento da fisionomia do Cerrado que não foi descrita no Panorama. O Cerrado é o principal bioma da região porque garante a produção de água no município, para a região e outros estados. As nascentes dos rios nascem, uma boa parte nesse bioma.
- Incluir na definição de áreas prioritárias o Reservatório Jaguari, importante manancial da região.
- Incluir dados sobre habitação de interesse social.

Sugestão para a equipe da FIPE

- ❑ Consultar a Plataforma Seeg (<https://plataforma.seeg.eco.br/cities#>) que tem um banco de dados das emissões de todos os municípios. Pode-se fazer uma análise da região metropolitana, ver como cada município emite e onde são feitas essas remoções de gases de efeito estufa, seria mais um dado para compor as análises vinculadas ao eixo da Dutra.

Encaminhamentos para os municípios

- ❑ **Mobilidade:** Interlocução com as áreas de educação e saúde para a questão de mobilidade; na área da saúde: criação de novas centralidades, descentralizando serviços, gerando transporte de massa; pensar soluções para os municípios fora do eixo da Via Dutra.
- ❑ **Des. Econômico:** pensar nos desafios das mudanças climáticas – parceria com Fundação Toyota para preservação ligada ao Desenvolvimento Econômico;
- ❑ **Turismo:** pensar em agregação de valor à produção leiteira (Queijo de Caçapava);

I.5. Oficina Regional de Caraguatatuba

Data: 14/10/2021

Horário: 9h às 12h

Municípios: Caraguatatuba, Ilhabela, São Sebastião, Ubatuba

Representantes das Prefeituras Municipais e do GESP

- Ex-prefeito de Guaratinguetá
- Ex-prefeito de Natividade da Serra
- Secretário de Urbanismo de Caraguatatuba
- Secretário Adjunto de Urbanismo da Prefeitura de São Sebastião
- Agência Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (AgemVale)

Representantes da Sociedade Civil

- Observatório da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte da UNIVAP
- IAB

A abertura foi realizada pelo subcoordenador da subsecretaria de Assuntos Metropolitanos da secretaria de Desenvolvimento Regional que saudou os participantes e agradeceu a presença de todos e a disposição dos municípios em fazer o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da região como parceiros da secretaria e da FIPE.

O ex-prefeito de Guaratinguetá também saudou os participantes e comentou que o PDUI é uma necessidade que todos os municípios têm, mas que havia muitas dificuldades para fazê-lo. “A partir do momento em que a secretaria abraça a responsabilidade da execução, juntamente com a FIPE que é ligada à Universidade de São Paulo, sem dúvida nos dá uma tranquilidade muito grande de podermos fazer o melhor possível, ajudando os municípios menores a participar do processo”.

Na sequência, a coordenadora técnica do projeto falou sobre a importância do trabalho conjunto e explicou que os documentos apresentados são preliminares e que a avaliação, as sugestões e críticas dos municípios serão muito bem-vindas. Fez uma avaliação muito positiva das oficinas regionais da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte e informou que os documentos estarão disponíveis na plataforma digital de cada unidade territorial.

Na sequência, o coordenador do projeto, Andrea Calabi, e o secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi, saudaram os participantes. A coordenadora da Unidade Regional (UR) fez a apresentação do panorama regional reforçando que se trata de um documento preliminar a ser analisado pelos municípios.

As apresentações estão disponíveis na plataforma digital da Unidade Regional:
<https://rmvpln.pdui.sp.gov.br>

Nesta oficina, os debates sobre desenvolvimento urbano e meio ambiente e desenvolvimento socioeconômico, logística, mobilidade e transporte ocorreram em uma única sala com a presença de todos os participantes.

A apresentação foi feita pelas técnicas da equipe **ZA e HG-FIPE** e foi dividida em quatro temáticas: Dinâmicas Urbanas, Meio Ambiente, Dinâmica Econômica e Questões Sociais.

O secretário de Urbanismo de Caraguatatuba-**WC** questionou a falta de atualização dos dados, mas considerou que a pandemia modificou os dados oficiais. Sentiu falta de referência sobre a construção civil, que é um potencial gerador de empregos e renda em todo o Litoral Norte. Ele sugeriu destacar a invasão de áreas verdes no desenvolvimento social e urbano em Ubatuba, Caraguatatuba, São Sebastião e Ilhabela.

A coordenadora da UR **ZA-FIPE** respondeu que a equipe está fazendo um esforço grande para atualizar, mas tem problemas sérios porque os dados oficiais não refletem, por exemplo, o que a pandemia provocou ao longo do ano passado.

A técnica **HG-FIPE** esclareceu que, em relação à construção civil, ela é de fato um dos indicadores que não apresentam essa alta relevância nos dados que foram colhidos até essa data. “Mas isso é um ponto muito importante e solicitamos contribuições”.

O **Profº PR-Observatório da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte da Univap** destacou que o Litoral Norte tem especificidades que, talvez, as faixas litorâneas de muitas cidades têm. São tipos de impactos causados pelo movimento turístico sobre a população residente e a flutuante e como isso se reflete na construção civil e no mercado imobiliário.

“É muito relevante avaliar uma relação que pouco se vê e eu não estou falando especificamente aqui da nossa sub-região. É sobre o quanto o mercado da construção civil defende a ideia de que construir promove desenvolvimento. Se pegarmos o padrão médio de salário dos trabalhadores da construção civil para ver onde eles moram, verificamos que não são nos melhores lugares das cidades. Questiono sobre quem ganha dinheiro com a construção civil. O trabalhador não mora bem e daí assenta de forma irregular. Um plano regional tem que ter um olhar especial para essa questão”.

Comentou, também, que em Caraguatatuba tem um movimento migratório e, provavelmente, por incrível que pareça, se explica a grande dinâmica da construção civil. O que não significa que a cidade estava planejada para absorver essa demanda de população que vai trabalhar nesse mercado. “Daí acontece a invasão de terra. Mas onde é que está o planejamento para assentar como política pública de habitação, esse monte de trabalhador que é atraído para construção civil?”, questionou.

Outro detalhe que talvez seja importante observar no litoral norte ou em litorais brasileiros é o quanto os proprietários privados de grandes áreas ou de alta renda se apropriam de terras públicas e da marinha.

“Fala-se muito de ocupações irregulares pela população de baixa renda, mas precisávamos de dados sobre quanto a população de alta renda, tipo Riviera de São Lourenço e de outras regiões do Litoral Norte, se apropriam de terra de área ambientalmente frágil e parte de terra pública, principalmente faixa de marinha, mas ninguém acha isso um problema, ninguém chama isso de invasão de terra. É uma questão bastante importante. Coloquei aqui no chat uma sugestão de leitura de um diagnóstico da Polis que analisa o desenvolvimento urbano e ambiental das cidades do Litoral Norte, trata-se de um trabalho sobre o pré-sal. É muito interessante porque ele tem um olhar sobre uma prospectiva do que poderia acontecer”.

Sobre o pré-sal, a **coordenadora técnica RN-FIPE** colocou que o importante agora é olhar se o que projetaram aconteceu. Quanto e onde as prefeituras investiram os royalties do pré-sal. Comentou que quando estava na Emplasa foi chamada a discutir com eles as propostas derivadas do projeto e achou bastante curioso que era um trabalho contratado pelo governo federal, mas na realidade, todos os encargos ficavam nas costas do governo do Estado de São Paulo. Ou seja, a Petrobras faria alguns investimentos ali e os rebatimentos de mitigação ficaram todos na conta do estado.

“Hoje o importante não é olhar o trabalho em si, a sua metodologia, mas sim olhar se aquilo que eles disseram que seria impacto, de fato aconteceu. Já se passaram 8 anos e o pré-sal já está em operação e os municípios do litoral, em especial Ilhabela, recebem royalties. O que eles projetaram de fato aconteceu?”

Segundo o **Profº PR** tem uma outra coisa que precisa ser levada em conta. “Eu não li exatamente as notícias, mas está circulando alguma coisa que, se não me engano, vem do governo federal de talvez rever essa questão da distribuição dos royalties nos municípios e estados e, se isso acontecer, as coisas podem se complicar”.

A coordenadora técnica RN-FIPE disse que comentou sobre a repartição dos royalties lá atrás, na briga de Rio de Janeiro e Espírito Santo que perderam a briga na distribuição dos royalties. “Quem ganhou foi São Paulo”.

Na sequência foi apresentada a proposta de macrozoneamento que suscitou um debate sobre várias questões.

A coordenadora da UR, ZA, destacou que a proposta do macrozoneamento está colocada para ser avaliada, comentada e complementada pelos municípios que vão ter acesso a todo esse material por meio das Plataformas Digitais.

“Precisamos de contribuições para construir o macrozoneamento da região. Que elementos de relevância da região precisam ser considerados? Tem a questão dos recursos hídricos, a rede de mobilidade de transportes e logística, as áreas de risco”.

O Profº PR se manifestou dizendo que por ter participado de todas as oficinas foi amadurecendo algumas ideias sobre as dinâmicas relevantes para pensar o macrozoneamento.

“Me deparei mais uma vez com uma verdade sobre questões estruturais e, mesmo sabendo que nenhum plano resolve todas as coisas ao mesmo tempo, é hora definir prioridades. É preciso pensar o desenvolvimento com melhoria social, com distribuição de renda e de riqueza. São três questões relevantes para pensar o macrozoneamento com qualidade social: saneamento ambiental, acesso à terra e acesso à moradia. O acesso à terra e à moradia, por exemplo, a moradia é a primeira chave ou a chave que abre a porta de todos os outros direitos à cidade? Partindo dessa questão obviamente tem duas situações que a gente pode tratar da questão da moradia: com produção habitacional e com regularização fundiária. Indo para as macrozonas, talvez o nível de generalização possa atingir três macrozonas. Eu acho que é um espectro muito ampliado para algumas particularidades que, às vezes, podem acontecer. Mesmo que fosse uma submacrozona, mas eu não vi onde está uma coisa chamada macrozona de interesse social que é algo fundamental e que tem em todos os municípios, dado o quadro típico da urbanização brasileira. Outra questão é que quando se fala de macrozona alguém já pensaria diretamente se vamos regularizar tudo que é irregular na periferia, não só essa macrozona, ou parte dela. Nem sei se chamaria de macrozona e, sim, pensar em outro instrumento como algo de interesse social porque elas deveriam estar estritamente associadas. Existem as zonas de consolidação urbana porque todo mundo tem praticado algo que não está escrito no Estatuto da Cidade que é como transformar loteamento irregular periférico. Mas as áreas centrais estão vazias, subutilizadas e infraestruturadas. Então por que não promover o adensamento de população de baixa renda em áreas centrais? Mas como é que se faz isso? Como o município pode ter dinheiro para fazer isso se essa proposta não se discute? Pergunto: Para que ter um Fundo de Desenvolvimento Metropolitano para possibilitar fazer um banco de terras por que o capital imobiliário não vai especular terra quando alguém vai lá e compra a terra? E compra aplicando os instrumentos do Estatuto. É preciso definir área de zoneamento de interesse social para fins de moradia com infraestrutura, além de se fazer regularização fundiária e prever as áreas consideradas centrais subutilizadas e vazias. Pergunto: onde é que está o lugar do pobre na cidade brasileira?”

Disse ser complicado pensar o tema da habitação da Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) e não ter essa questão em nenhum macrozoneamento. “Outra questão, quando a gente pensa em PDUI: nós estamos pensando em cidades para pessoas com mais idosos? É com essa perspectiva de menor crescimento sociodemográfico que a gente vai continuar mantendo tanta área vazia urbana e só pensando em indicadores de expansão urbana? Essa é uma equação que precisa ser resolvida porque a tendência do crescimento sociodemográfico não mostra que a cidade precisa se expandir tanto”.

ZA-FIPE disse que durante o levantamento feito dos planos diretores e leis de uso e ocupação do solo as áreas de ZEIS. “Elas estão identificadas naquilo que foi possível identificar. Agora, como isso entra no macrozoneamento regional também está em aberto e suas observações são importantíssimas”.

WC-Secretário de Urbanismo de Caraguatatuba fez um adendo ao que foi dito sobre regularização fundiária: “por falta de áreas urbanas centrais, a pessoa que tem o seu imóvel regularizado,

acaba vendendo porque ele valoriza um pouco mais e essa pessoa vai ocupar outro espaço que é irregular”.

ZA-FIPE disse ser relevante o que foi colocado por WC. “É um debate interessante porque essa pessoa talvez não pudesse perder uma oportunidade que talvez seja a única na vida dele de ter algum rendimento imobiliário”.

ML-FIPE afirmou que sobre a temática levantada pelo **Profº PR**, pensa que, talvez, o macrozoneamento não seja a melhor ferramenta para tratar dos instrumentos do Estatuto da Cidade. “Foi um ponto de debate nas oficinas do Vale do Paraíba e litoral Norte”.

Explicou que as áreas de interesse metropolitano também podem ser áreas de intervenção, dependendo da sua natureza. “O próprio Estatuto da Metrópole fala no seu capítulo dos instrumentos da necessidade de previsão de zonas ou recortes para aplicação compartilhada dos instrumentos do Estatuto da Cidade. Nós sabemos que são instrumentos muito complexos que precisam de uma compreensão das condições locais. Dessa maneira, eu acho que essas áreas de interesse metropolitano, área de intervenção metropolitana podem ser uma sobreposição ao macrozoneamento. Elas surgirão nas próximas etapas de trabalho e necessariamente vão ser perímetros de recortes muito menores. E podem dar origem a um debate mais específico sobre quais instrumentos utilizar. Esses recortes presentes no plano regional podem instruir um debate posterior de âmbito municipal local para ativação efetiva desses instrumentos que, no fundo, terão que derivar dos regimentos municipais”.

ZA-FIPE disse que o tema ainda não havia sido abordado, mas citou que **M-FIPE** lembrou bem que são as áreas de interesse ou áreas de intervenção metropolitana. “Como conversamos, elas podem ser na várzea do Paraíba do Sul com toda a sua diversidade e conflitos, como foi proposto para São Paulo na Várzea do Tietê, caracterizada como uma área estratégica. O Porto Seco é no Planalto e com todas as suas implicações para a região, a discussão está em aberto. Pode receber também um tratamento como área de interesse social dando um caráter regional que é uma questão muito importante para a região, em especial, para o Litoral Norte”.

LRB-CBH destacou a questão da infraestrutura que atende a região do Litoral Norte. “A sazonalidade é crítica em toda a região metropolitana em função da população flutuante. O Litoral Norte, como toda faixa litorânea, tem restrições, tem uma capacidade hídrica muito pequena para o abastecimento. Pelo relatório que vocês mostraram, a região do São Francisco, em São Sebastião, já está crítica. Ilhabela também tem dificuldades de abastecimento porque é uma área restrita, ela não tem território com grandes bacias para que haja disponibilidade de reserva para distribuição. É muito complexo. Uma solução para as áreas litorâneas seria a dessalinização da água para abastecimento público. Mas temos uma alternativa que é a caixa d’água que está lá em cima da Serra que já está disputada pela Região Metropolitana de São Paulo, Região Metropolitana do Rio de Janeiro, além da própria bacia do Paraíba do Sul. Mas são soluções de abastecimento que a gente tem que pensar muito já que a população flutuante causa impacto muito grande nessa região. E, às vezes, não existem alternativas de escala para buscar soluções”.

Outro aspecto levantado foi a articulação entre as cidades. “A obra dos contornos de Caraguatutuba, vindo pela Tamoios, acaba trazendo uma solução para ligação São Sebastião-Caraguatutuba, mas Ubatuba ainda vai ser o grande gargalo de transporte. O dia a dia já é um problema. Acho que é preciso pensar essa articulação com o desenvolvimento da região do litoral, trazer melhoria da rodovia por conta daquela solução da concessão da nova Dutra pegando um trecho da Rio-Santos que usa a ligação para o lado de fora do estado, pega para o lado de Parati que não tem tanto trânsito e é um trecho mais fácil de ser resolvido, com menores investimentos. O trecho crítico mesmo é Ubatuba-Caraguatutuba”.

ZA-FIPE disse que recentemente o governo do estado noticiou uma antecipação da previsão de entrega dessas obras dos contornos para Ubatuba e passou a palavra para a **ML-FIPE** complementar a informação sobre ZEIS, como estão sendo incorporadas ao macrozoneamento, para esclarecer ao **Profº PR**.

ML-FIPE disse que dos planos diretores, São Sebastião aprovou este ano a lei e o plano está adequado ao Zoneamento Ecológico Econômico (ZEE). “Em Ubatuba, ainda que a lei seja um pouco mais antiga, não identificamos pontos de verificação. Nosso entendimento é que ele foi fruto de muitos anos de trabalho conjunto com as prefeituras. Foi o que aconteceu com o macrozoneamento da Baixada Santista.

Com relação às funções públicas de interesse comum é um desafio, até porque, vale lembrar que elas ainda não foram definidas nos campos funcionais como **Profª C** lembrou. Estão na lei de criação da região metropolitana, mas as funções propriamente ditas ainda estão em aberto”.

JM-prefeitura de Ubatuba esclareceu que a prefeitura de Ubatuba está começando a revisão do seu plano diretor. “Iniciou em 2019, mas com a pandemia, tivemos sérios problemas, mas já temos um primeiro esboço desse plano. Estamos retomando agora”.

ML-FIPE comentou que as ZEIS no método de trabalho da FIPE classificam as nove macrozonas, de acordo com o trabalho da Emplasa, que tem uma macrozona específica chamada macrozona urbana de requalificação onde geralmente entram a ZEIS.

“Nos planos entrava esse tipo de classificação que fica dentro daquelas cinco macrozonas urbanas. Daí, para a classificação de macrozoneamento regional, essa macrozona urbana de requalificação entra na macrozona de consolidação da urbanização. Nós fizemos esse primeiro levantamento de agregação que é uma primeira leitura do macrozoneamento regional. Decidimos não detalhar tanto essa macrozona de consolidação da urbanização para que a gente pudesse discutir com os municípios o ZEE e receber colaborações para ver de forma mais detalhada qual seria o melhor desenho para esse macrozoneamento”.

Explicou ainda que para colaborar com os municípios e a região no geral, junto com a ZEIS, foram vistas Zonas de Interesse Ambiental (ZEIA). “Consideramos inclusive esses dois tipos de zonas que estão bem detalhadas nos relatórios de trabalho que vocês vão receber para colaborar com a equipe”, disse.

ZA-FIPE perguntou se **Profº PR** queria comentar.

Profº PR disse que seu pensamento poderia ser estendido para toda a região metropolitana, mas talvez tenha uma especificidade maior no Litoral Norte. “O plano de desenvolvimento urbano integrado vem do estatuto da metrópole e é coordenado pelo governo do estado, assim como o plano de gerenciamento costeiro do qual derivou o ZEE. Mas o Estatuto da Cidade é uma lei federal, embora gestada pelo município é aquilo que o M estava dizendo, quando a gente pega os instrumentos urbanísticos, cabe toda cidade. Eles fazem parte das atribuições constitucionais da municipalidade. Como vocês vislumbram essa perspectiva? Porque vai ter que ter algum grau de aderência, digamos assim, dessa compatibilização entre o macrozoneamento, seja qual for que venha a ser definido, e o Zoneamento Econômico Ecológico ZEE. Como o plano regional e local dialoga com essas duas dimensões? Ao longo de todas as oficinas vimos falas sobre a tentativa de encontrar o macrozoneamento síntese. Eu estou tentando vislumbrar a relação do macrozoneamento com o ZEE. O macrozoneamento síntese é essa agregação com a questão das funções públicas de interesse comum? As dinâmicas urbanas são muito calcadas na perspectiva de zoneamento e macrozoneamento que é um uso do solo”.

Ele ainda questionou sobre as funções públicas de interesse comum. “Como é que vocês resolvem esses dois desafios? Por exemplo, no macrozoneamento de Cruzeiro, do Litoral Norte as aderências e as possibilidades reais de implementação têm relação com o macrozoneamento síntese e as funções públicas de interesse comum? É uma dúvida minha”.

ZA-FIPE disse que está sendo considerado o terrestre. “Entendemos que temos de, de alguma forma, avaliar o quanto aquilo que está no zoneamento marinho, poderia auxiliar nesse desenho do macrozoneamento regional. Mas de alguma forma a gente fez essa sobreposição e identificou pontos de verificação com Ilhabela e Caraguatatuba que está num processo de revisão do plano diretor. Estamos acompanhando pelo site da própria prefeitura e Ilhabela. É fundamental nosso contato com as prefeituras porque estão fazendo revisão e atualização”.

ML-FIPE comentou sobre essa relação do macrozoneamento com as Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs). “Acho que um cruzamento não é suficiente para lidar com as funções de interesse comum. Alguns planos diretores mais recentes, pensando no municipal, tenderão a se converter numa instância de autoaplicabilidade. É de regramento de uso e ocupação do solo. São Paulo fez isso, alguns municípios têm feito isso, mas de novo, é como se puxasse para o âmbito do macrozoneamento em uma escala municipal, parâmetros de uso e ocupação que tradicionalmente estão na lei de parcelamento de uso e ocupação do solo em geral. Então, o macrozoneamento da forma como a gente está compreendendo inicialmente é uma coisa para ser debatida ao longo do processo. É que de certa forma se restringe às questões de uso e ocupação pelos planos diretores e as leis correlatas dos municípios. As funções de interesse comum eu acredito que elas têm que lançar mão de outros instrumentos e ferramentas visando a sua implementação. Por exemplo, a Região Metropolitana de São Paulo, criou no plano uma figura de gestão das FPICs porque boa parte delas vão ter que se desdobrar em obras, em programas, em coisas que não tem, talvez, uma relação direta. Para o desenvolvimento futuro, acho que o macrozoneamento, por si só, não vai conseguir fazer isso”.

LFS-secretário Adjunto de Urbanismo de São Sebastião disse ter visto nos estudos da prefeitura de São Sebastião que a cidade tem duas leis de ocupação do solo, da Costa Norte e a da Costa sul. “Está até em processo de unificação e atualização dessas leis após aprovação do plano diretor”.

ZA-FIPE questionou se São Sebastião tem duas leis.

LFS-secretário Adjunto de Urbanismo de São Sebastião explicou que o plano diretor foi aprovado este ano – 2021 –, mas o município sempre teve duas leis de uso e ocupação do solo. “Agora, depois do Plano Diretor, a gente está trabalhando para unificar as leis”.

Profº PR quis fazer mais um comentário baseado na questão colocada por **M**. “No cronograma de elaboração do PDUI, quando terminar o Projeto de Lei, vai para a Assembleia Legislativa, mas talvez quando falarmos de função pública de interesse comum, fico pensando, pelo pouco que eu conheço, que muitas prefeituras não têm uma vivência do que sejam as Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC). Caberia umas oficinas de capacitação sobre o que é função pública de interesse comum porque não é um dado compreensível”.

Ele ainda comentou que existe uma lei no Brasil – de 2005 – sobre os consórcios públicos municipais que é pouco desenvolvida. “Talvez porque ela possa também ter dificuldades de ser realizada, mas independentemente do PDUI, algumas funções públicas de interesse comum também poderiam ser tratadas por meio de consulta pública municipal. Para uma perspectiva futura desse diálogo de planejamento regional eu acho que primeiro todo mundo tem que entender do que está falando quando se fala de função pública”.

Disse ainda entender a fala de **JF** sobre a questão municipal, mas muitas vezes uma perspectiva municipalista no Brasil tem impedido muito o pacto federativo. “Precisamos avançar um pouco nessas discussões da compreensão mais coletiva”.

ZA-FIPE enfatizou que o debate está em aberto para a região do Vale do Paraíba e Litoral Norte. “Ontem, a representante da prefeitura de São José dos Campos comentou sobre um esforço que está sendo feito no sentido de se formar um consórcio de licenciamento ambiental com uma parceria com a AgemVale. Parece muito importante. Para uma discussão, além do limite do município, o licenciamento ambiental de empreendimento é, especialmente, de impacto regional. É fundamental e nós estamos realmente precisando debater mais essa questão de consórcio. Trata-se de um caminho muito interessante porque é uma estrutura mais ágil”.

HG-FIPE disse que não se consegue esgotar todas as provocações trazidas pela equipe da Fipe. “Especificamente para sala 2, mas elas permearam a discussão de hoje de alguma maneira. Tem bastante contribuição do que a gente ia discutir na sala. Parabéns, eu fiquei com vontade agora de me dividir em 2 e estar nas duas salas porque a discussão, além de ser muito rica, tem essa proximidade com o tema de economia e a questão social muito forte, independentemente se a gente está olhando para macrozoneamento, para a questão do desenvolvimento urbano e todos esses tópicos que foram colocados aqui. Foi muito rico participar para entender mais o dia a dia da sala um e como, também, podemos aprimorar nossa análise econômica e social frente às discussões que foram trazidas aqui”.

ZA-FIPE agradeceu **HG** e parabenizou todos que estavam na oficina: representantes das prefeituras, instituições e, de maneira especial, P e C que estão acompanharam todas as Oficinas Regionais e ao **LRB e CBH**. “As contribuições têm sido muito importantes para o nosso trabalho”.

A coordenadora técnica do projeto **RN** disse que a FIPE fará um plano participativo colaborativo e todos poderão contribuir com propostas através da plataforma digital. “As ações em curso que estão sendo feitas em cada sub-região e os documentos já produzidos, o levantamento de dados e as análises preliminares estarão disponíveis na plataforma para o acompanhamento e interação do poder público e da sociedade civil com a equipe da FIPE”.

II. REGIÃO METROPOLITANA DE JUNDIAÍ

OFICINA REGIONAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE JUNDIAÍ

II.1. Oficina Regional de Jundiaí

Data: 06/10/2021

Horário: 14h às 17h

Municípios: Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Itatiba, Itupeva, Jarinu, Jundiaí, Louveira, Várzea Paulista.

Representantes das Prefeituras Municipais

- Representante do presidente do Conselho de Desenvolvimento do Aglomerado de Jundiaí
- Prefeitura de Jundiaí – Diretoria do Departamento da Unidade de Gestão de Planejamento Urbano e Meio Ambiente
- Prefeitura de Cabreúva
- Prefeitura de Campo Limpo Paulista – Diretoria de Trânsito e Transporte
- Prefeitura de Itatiba – Assessoria da Secretaria de Desenvolvimento Econômico
- Prefeitura de Louveira – Secretaria de Programas e Projetos
- Prefeitura de Várzea Paulista – Vice-prefeito e Gestor de Desenvolvimento Econômico
- Gestão Executiva de Fazenda Pública da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Trabalho e Fazenda

Representantes da Sociedade Civil

- ❑ Instituto de Pesquisa Ambiental de Louveira (IPPAL)

Nas salas para os debates temáticos os participantes foram divididos da seguinte maneira:

Sala 1: Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – 16 pessoas.

Sala 2: Desenvolvimento Socioeconômico, Transporte e Mobilidade – 28 pessoas.

Após a saudação dos dois prefeitos, o coordenador do projeto, Andrea Calabi, e o secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi, saudaram os participantes.

Na sequência, foi apresentado o Panorama Regional pela coordenadora da UR **SS-Fipe**. O debate sobre Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente foi centralizado na importância de preservação das Unidades de Conservação Ambiental porque a região possui as Apas de Cabreúva e Jundiaí, o maciço de Jundiaí e Cabreúva, a Reserva Biológica Municipal da Serra do Japi. Os representantes municipais citaram a importância da Serra dos Cocais que não foi inserida no Panorama Regional. A região tem boa cobertura de abastecimento de água e rede de esgoto, mas todos têm problemas com a disposição final de resíduos sólidos.

Todos os municípios possuem Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado e enviarão os documentos para a equipe da Fipe elaborar o macrozoneamento colado com a realidade da região.

Um debate interessante ocorreu sobre a questão do zoneamento de Jundiaí porque a área do município e de Cabreúva estão 100% dentro da Apa de Jundiaí e Cabreúva. A Prefeitura Municipal quer discutir os atributos que determinam a criação das Apas. Dizem que tem muita burocracia. Outra questão debatida foi a grande clandestinidade no uso e ocupação do solo. Essa é uma das razões do espalhamento da mancha urbana apresentado em um mapa na exposição da Fipe.

Outro destaque foi sobre a importância do Rio Jundiaí que corta toda a região e pode se tornar um corredor de integração dos municípios, propiciando melhor qualidade de vida à população.

Os representantes municipais se comprometeram a enviar para a equipe da Fipe o mapeamento e os documentos existentes para subsidiar a elaboração do PDUI da região.

Após a apresentação da coordenadora da UR Sarah Santos, as técnicas **LT** e **MY** detalharam a questão ambiental da região e a proposta preliminar do macrozoneamento.

As apresentações estão disponíveis em áudio na Plataforma Digital.

<https://rmj.pdui.sp.gov.br>

LT-Fipe observou que alguns dos presentes participaram do início do PDUI quando a responsabilidade da elaboração estava com a Emplasa. Na fase atual a Fipe fez uma atualização no Panorama Regional elaborado para a Região Metropolitana de Jundiaí porque o texto e as análises já tinham sido aprovados pela região.

Também explicou a organização das apresentações: primeiro o Panorama Regional discutindo os dados relativos ao desenvolvimento ambiental e ao desenvolvimento urbano da região. Na segunda parte, foi apresentada a proposta preliminar do macrozoneamento.

“Sintam-se à vontade para opinar e trazer sugestões ou complementações que vocês acham que não foram contempladas”.

Principais destaques do debate:

Sala 1: Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

LT – Fipe destacou que a Sílvia de Jundiaí comentou pelo chat que a lei de 2012 de Jundiaí que consta do quadro apresentado foi revogada e o plano diretor de 2019 já está englobando a lei de uso do solo. Então essa lei de uso do solo de Jundiaí que está apontada em 2012 tem que ser considerada como sendo de 2019.

AG-IPPAL comentou que sentiu falta no quadro das Unidades de Conservação da Serra dos Cocais em Louveira.

LT-Fipe explicou que objetivo da Oficina é mostrar um trabalho preliminar da equipe que precisa ser avaliado e atualizado pelos municípios. “Se não inserimos uma unidade de conservação ambiental, é importante vocês fazerem essas observações. Temos dificuldade com os limites, sobretudo das unidades de conservação porque quando consultamos a base do ministério do Meio Ambiente e a base da secretaria de infraestrutura e Meio Ambiente, algumas unidades ficam por conta do órgão gestor. Tentamos entender razão disso, mas, tem algumas unidades que ficam no âmbito da gestão municipal. Então, solicitamos a vocês que mandem esses limites ou indiquem onde podemos encontrar porque, muitas vezes, se não estiver tão evidente nas legislações dos municípios, isso pode acabar passando. Vamos precisar do auxílio dos municípios, não só para atualizar esse dado, mas também para os demais que compõem o Panorama Regional”.

SS-Gestor da Unidade de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Jundiaí fez uma observação sobre o mapa das APAs apresentado pela equipe e explicou que após a instituição da APA de Jundiaí e Cabreúva e depois do decreto que a regulamentou, foi inserido no mesmo zoneamento do decreto uma parte do município de Itupeva e do município de Jarinu na zona de conservação.

“Hoje nessa APA, quando o conselho gestor se reúne, já conta com representantes desses municípios. Se pegarmos a lei da APA Jundiaí, Cajamar também aparece porque compartilham um pedaço do território da Serra do Japi. Mas a APA de Cajamar ainda não tem zoneamento. Essa é uma observação importante que tem que ser considerada”.

Ele destacou que tomaram conhecimento de uma iniciativa do governo do estado que é a criação de um distrito turístico na divisa com Itupeva. O território de Jundiaí está inteiro dentro da APA de Jundiaí e Cabreúva e a intenção do estado é pegar parte desse território para estimular o assentamento desse distrito turístico. “Não sabemos ainda o que significa, mas acho que deveria ser considerado nesse estudo do macrozoneamento. Também a compatibilização com a APA quando vocês falam, por exemplo, no macrozoneamento sobre as zonas de preservação e as zonas de interesse de desenvolvimento urbano. Por exemplo, em Jundiaí, do ponto de vista do zoneamento o que faz a diferença é que a cidade toda é uma APA. Recentemente houve um evento para discutir e comemorar os 43 anos da APA. Nesse evento fizemos uma reflexão sobre uma proposta enviada para o pessoal da Fundação Florestal sobre a Serra do Japi. A APA de Jundiaí e Cabreúva foi criada por uma série de motivos, mas, sem dúvida os nossos principais desafios são a preservação da Serra do Japi e o outro é a questão hídrica”.

Foi explicado ainda que na administração municipal é possível sentir a presença da APA justamente na zona de restrição moderada que é na zona urbana, nos procedimentos de licenciamento de coisa pequena, o que acaba significando mais burocracia e pouca efetividade em relação aos atributos que determinaram a criação da APA. “Essa é uma reflexão que propusemos a eles, no sentido de saber, por exemplo, se o território da Serra do Japi como é uma APA é suficiente para garantir a proteção, o zoneamento”.

Comentou-se, também, sobre a clandestinidade no parcelamento do solo na região. Esse é um problema sério que é preciso ser incluído no gráfico apresentado no Panorama Regional.

“Houve uma evolução de loteamento no grupo de condomínios de novas urbanizações e um espraçamento da mancha urbana. A urbanização existente tem sido feita, predominantemente, a partir da irregularidade e isso pode ser visto ao comparar o número de metros quadrados, o número de lotes e o número de unidades habitacionais geradas clandestinamente, com o mesmo número gerado regularmente. A irregularidade vem crescendo e é um fator que deve ser considerado. A política habitacional talvez seja um dos fatores que determina isso porque o preço da terra na região é muito elevado e acaba sendo inacessível para uma grande parcela da população. Precisaria ter uma lente de aumento sobre essa questão da clandestinidade que ataca principalmente as áreas rurais.

Em Jundiaí, 90% da capacidade está na zona rural enquanto nas outras cidades que também têm clandestinidade, acontece dessa maneira.

Esses são temas que precisam ser tratados com bastante cuidado na hora de fazer o macrozoneamento e a proposta de vocês está baseada, predominantemente, nas informações que saem da própria legislação, das APAs ou dos planos diretores das cidades. Mas, agora, é uma oportunidade para fazer uma reflexão sobre a efetividade ou acerto dessa visão: ela está correta e deve ser mantida? Onde é preciso fazer algum ajuste? Precisa ter um olhar sobre o território, de fato, sem estar escondido atrás da legislação e levar isso em conta na hora de fazer o macrozoneamento”. **LT-Fipe** observou que no zoneamento do plano de manejo das APAs não tinha menção de Itupeva e Jarinu e levantou a necessidade de conseguir material para extrair essa informação.

SS-Gestor da Unidade de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Jundiaí disse existir um mapa feito pela própria Fundação Florestal que mostra esses limites e ficou de encaminhar para a equipe da Fipe. Continuou dizendo que existe um outro fator importante sobre o Rio Jundiaí que passa, segundo o mapa projetado, que é uma imagem de satélite, no centro de gravidade da região mais densa do aglomerado. “Vou tentar mostrar o mapa que eu tenho em mãos. Temos uma proposta para fazer com que o trecho do Rio Jundiaí, dentro do município que tem 28 km de extensão, seja um fator de promoção de qualidade de vida, seja um corredor de mobilidade, não uma rodovia que divide o município, mas, um corredor onde possa ter todos os modais de mobilidade e lazer e que nós possamos tornar o rio mais acessível para que ele seja mais protegido. Talvez uma proposta seria fazer com que o Rio Jundiaí sirva também, como um fator integrador desses municípios, além de promoção de qualidade de vida da região adjacente que é mais densamente ocupada”.

MY-Fipe argumentou que o Vale do Rio Jundiáí poderia ser tratado como uma Área de Interesse Metropolitano (AIM), o que permitiria a integração de todos os municípios e, também, possibilitaria o uso de instrumentos da política urbana que estão no Estatuto da Cidade, de repente, uma grande operação urbana consorciada nessa região.

SS-Gestor da Unidade de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Jundiáí concordou. “É exatamente o que nós pensamos”.

AG-IPPAL fez várias observações sobre a Bacia Hidrográfica do Rio Capivari. “Represento uma entidade da sociedade civil que faz parte daquele conselho gestor que começou a discutir, anteriormente, o PDUI da Região Metropolitana de Jundiáí. Mas também estou ocupando um cargo público no município de Louveira. Com relação à questão dos atributos ambientais, seria melhor a secretaria de Gestão Ambiental participar. De qualquer maneira, vou colocar algumas questões. Tem que lembrar que em relação à última proposta, sabemos da importância do Rio Jundiáí, mas Louveira não fica nesse eixo, fica na periferia dele. Ele está inserido totalmente na Bacia Hidrográfica do Rio Capivari. Vai ter um divisor de águas lá em cima em relação a Atibaia, junto a Itatiba e o Pinheirinho que é um dos braços do Atibaia na cidade de Vinhedo”.

Explicou ainda que a Serra dos Cocais está inserida na pauta do Condephaat em um estudo que teve várias discussões e o Instituto Florestal emitiu um parecer técnico sobre qual seria a mancha e acabou excluindo alguns municípios, entre eles Louveira. “Não concordamos porque entendemos que Louveira está inserida. A região do Cofre está inserida na Bacia Hidrográfica do Cofre que é um dos braços formador do Rio Capivari que, por sua vez, tem outro braço que vem de Jundiáí onde ele se encontra com a Bacia do Santo Antônio. Na realidade, é um outro córrego que vai juntar o Santo Antônio com o Traviu. São três principais cursos d’água que formam o Rio Capivari, com leito um pouco mais denso no sentido Vinhedo. É um rio de importância regional com grandes problemas de loteamentos clandestinos, principalmente na cidade de Jundiáí. O aparecimento desses parcelamentos clandestinos no solo tem trazido grandes problemas para a região, principalmente nessas áreas frágeis e de importância ambiental. Louveira também tem isso na Bacia do Santo Antônio que é do outro lado da Anhanguera. Essas questões são fundamentais em relação aos recursos hídricos e em relação aos fragmentos. Temos estudos do Instituto Econômico sobre as bacias hidrográficas de Louveira já realizados. Estamos encaminhando ao IPT e já temos a ordem de serviço para atualizar um estudo feito em 2007 sobre a Bacia do Santo Antônio. Eles encerraram o trabalho na semana passada e o Instituto Econômico está sendo contratado novamente para atualizar os estudos anteriores. Nós podemos contribuir porque, provavelmente, vamos iniciar a revisão do plano diretor e das demais leis urbanísticas do município”.

Ele apontou ainda ser uma questão regional e que existem outros projetos com a APA da Várzea do Rio Capivari que estão em estudo. “A própria questão da Serra dos Cristais deve ter no futuro uma assembleia para debater essa questão. Temos que aproveitar tudo o que já foi discutido porque várias reuniões foram realizadas junto com esse conselho gestor que foi ampliado com vários grupos. Entendo que esse histórico das reuniões realizadas que a Emplasa estava coordenando junto com a secretaria de Desenvolvimento Regional é muito importante para ser inserido nesse novo patamar como região metropolitana”.

LT-Fipe agradeceu e se comprometeu a enviar e-mail para envio de material. Ainda explicou que o material produzido antes do aglomerado se tornar Região Metropolitana foi resgatado para a elaboração dessa primeira proposta para fomentar o debate e fazer uma leitura diferente desse território a partir dos apontamentos feitos nas oficinas.

AG-IPPAL sugeriu o convite à Associação Mata Ciliar para contribuir na elaboração do PDUI. Citou um projeto, em nível federal, junto ao Ibama sobre o corredor de fauna que protege as onças. Ressaltou a importância de serem aproveitados os projetos que estão sendo debatidos há muito tempo. Citou como que no corredor de fauna já tem um local estratégico em relação a soltura e preservação desses animais.

MY-Fipe observou que quanto à questão ambiental, pretende-se estudar o que os municípios estão indicando como áreas de uso sustentável ou de proteção ambiental nos planos diretores. Ou também em áreas como foi citado pelo **AG** que não tem a legislação, mas que são bastante importantes para fazer parte da macrozona de uso sustentável e rural do Macrozoneamento Regional. “A equipe está começando esses estudos e é importante os municípios apontarem essas questões relevantes ambientais”.

Eng. M-Prefeitura Municipal de Cabreúva demonstrou preocupação com o fato de Cabreúva ser 100% APA e a população vem sofrendo algumas consequências. “Observamos o crescimento de parcelamento clandestino, principalmente, nas áreas rurais e estamos com dificuldade de fiscalização porque temos apenas um fiscal para coordenar tudo. Isso é muito preocupante porque ele acaba próximo da região da Serra do Japi e todos sabem que ela já passou por um incêndio há uns dias, quando ficou 15 dias queimando bastante, em torno de 12 milhões de metros quadrados”.

Ele disse ainda que algumas leis que já foram revogadas ainda devem estar na lista da Fipe, mas se ofereceu para encaminhá-las como forma de atualização

“Quanto à questão hídrica em Cabreúva, a Sabesp está fazendo uma obra do lado de reversão do Rio Jundiuvira porque vai ser destinado ao nosso Ribeirão Piraí. A Sabesp já iniciou essa obra. Hoje não é possível fazer loteamento na Bacia do Piraí devido ao enquadramento da Estação de Tratamento de Esgoto. A previsão de término dessa obra é 2024. Sobre a questão hídrica, essa obra vai favorecer por estarmos localizados na fronteira da região metropolitana e o Ribeirão Piraí que acaba servindo Itu e Indaiatuba. Essa obra, em fase de execução na barragem do Ribeirão Piraí, vai favorecer outras cidades vizinhas a Cabreúva. O Rio Jundiuvira deságua hoje no Rio Tietê, próximo da região do Bananal. Já começou a circulação e vai fazer a inversão para lançar na ETA do Ribeirão Piraí. Inclusive, solicitamos à Sabesp, o assoreamento e ampliação da captação. Quanto ao plano diretor tem um processo estadual para revisão de algumas áreas”.

LT-Fipe destacou o comentário feito no chat pelo representante do município de Itupeva que estava sem microfone.

A-Município de Itupeva ressaltou que está sendo elaborada pela agência PCJ um plano de macrodrenagem do Rio Jundiá em que foram indicadas as áreas de inundação ao longo da calha do

Rio Jundiaí e sugere que seja inserido neste estudo. Completou dizendo que em Itupeva foi criado o distrito turístico com usos urbanos previamente definidos na Lei nº 474 de 2019. Em relação ao macrozoneamento, sentiu falta do que realmente será contemplado em cada um deles.

LT-Fipe perguntou se **A-Município de Itupeva** está falando das macrozonas ou das camadas apresentadas na proposta em que o macrozoneamento foi dividido em macrozonas, as estratégias e as áreas de intervenção. “Por exemplo, macrozoneamento de uso sustentável poderia contemplar quais usos?”

A-Município de Itupeva questionou como ter conhecimento sobre a possibilidade de possível proteger as áreas que necessitam de preservação, principalmente com relação a ocupação irregular do solo.

LT-Fipe solicitou o estudo de macrodrenagem ou pelo menos o título para solicitar ao Comitê de Bacia. “É importante porque se casa, talvez, com uma proposta conjunta de uma análise mais ampla do Vale do Rio Jundiaí. E o que está contemplado na macrozona de uso do solo de uso sustentável são as unidades de conservação de uso sustentável, áreas importantes rurais estabelecidas pelos municípios”.

Para montar a proposta, a equipe leu a distribuição das propriedades rurais. “No entanto, só aquelas cadastradas no Sistema Nacional de Cadastro Ambiental Rural (Sicar) de áreas que têm uma amplitude boa, mas, talvez não a totalidade, até porque umas propriedades são dispensadas. Basicamente, é isso nessa primeira proposta, mas também poderia ser um item de discussão para nós, os inputs de informação em cada uma das macrozonas, além do que a gente já conversou aqui. E essa questão Sicar – de pensar em uma proteção maior – vai ao encontro do que **SS-Gestor da Unidade de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Jundiaí** falou sobre aquela área de Cabreúva e Jundiaí e outras áreas que têm importantes fragmentos ou que oferecem importantes serviços ecossistêmicos. Então, é preciso pensar em trazê-las num nível mais restritivo para o macrozoneamento para quando os municípios forem fazer as suas revisões já incorporarem essa restrição, juntamente com um sistema de fiscalização efetivo”.

MY-Fipe disse que a questão das áreas de inundação que **A-Município de Itupeva** destacou da calha do Rio Jundiaí, tem um outro material que deve ser usado neste trabalho que são as cartas de suscetibilidade a inundação e a escorregamento que foram produzidas pelo Serviço Geológico do Brasil – CPRM e pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT).

“Já conferimos e parece que todos os municípios da aglomeração já fizeram essas cartas. Pretendemos utilizar para ajudar nesse estudo, tanto das macrozonas, ou talvez numa área estratégica só para a questão das áreas de risco”.

LT-Fipe frisou ser importante pensar mais nos inputs de informação das macrozonas e que a fala do **SS-Gestor da Unidade de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Jundiaí** é muito importante sobre ser feita uma leitura do território sem ter esse primeiro pano da legislação e ver uma forma de conciliar os interesses a partir disso porque devem existir muitos conflitos

apontados na legislação urbana. “É um nível que não podemos decidir, mas podemos pensar em dar o pontapé inicial e isso ser inserido em uma discussão muito maior com todos os sujeitos que atuam nessa região. É fundamental recebermos informações que possamos incluir em cada macrozona para que possa ser feita uma leitura mais próxima da realidade”.

Reforçou que o nível de estratégias vai ser muito importante para o macrozoneamento, inclusive para trazer um caráter propositivo para a região.

“Estabelecer esses territórios identificados como sendo importantes na conexão da fauna e flora e corredores ecológicos, o próprio Vale do Jundiaí, trazendo áreas que a própria **A-Itupeva** destacou. “Trazer esse cenário do turismo que tem uma interface muito grande com o próprio desenvolvimento econômico, um turismo de base sustentável, mas que pode gerar renda e atração para os municípios, sempre tomando cuidado e tendo clareza do que se quer daquele território”.

AG-IPPAL colocou que existem dois processos de revisão da legislação urbanística judicializados na região: um é o de Louveira e outro de Campo Limpo Paulista. O procurador-geral ajuizou uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) contra a modificação da lei feita em 2019. “Nas reuniões do Região Metropolitana de Jundiaí, o promotor de Justiça participou das discussões do PDUI. Ele participou através do Gaema. Sugiro que vocês convidem o representante da nossa bacia hidrográfica e o procurador para participar dessas discussões e chamar também, o Gaema e o Conselho de Arquitetura e Urbanismo”.

Sala 2: Desenvolvimento Econômico e Social, Transporte, Logística e Mobilidade

Participantes:

- Vice-prefeito e gestor de Desenvolvimento Econômico de Várzea Paulista: Fernando Pasqualino
- Prefeitura de Várzea Paulista: Carlos Teixeira da Silva - gestor Executivo de Fazenda Pública na secretaria de Desenvolvimento Econômico, Trabalho e Fazenda
- Prefeitura de Jundiaí: Guilherme Lima - diretor de Departamento da Unidade de Gestão de Planejamento Urbano e Meio Ambiente
- Prefeitura de Campo Limpo Paulista: Margarete - diretora de Trânsito e Transporte
- Prefeitura de Cabreúva: Henri Perkis
- Prefeitura de Louveira: Paulo O. Franzini - secretário de Programas e Projetos
- Prefeitura de Itatiba: Rebecca Padovani - assessora na Secretaria de Desenvolvimento Econômico

Após uma breve apresentação dos representantes dos municípios, **BN, ex-prefeito de Piracicaba**, cumprimenta a todos e diz que está colaborando com a secretaria de Desenvolvimento Regional, auxiliando também a Associação Paulista de Municípios, que está fazendo uma articulação em

todo o estado junto com a União dos Vereadores de São Paulo para poder criar os Parlamentos Regionais.

“A região de Jundiaí é uma região muito próspera, tem bons indicadores socioambientais, mas quando se compara com outros municípios, evidentemente, tem algumas disparidades, de modo que a presença política dos prefeitos e a presença dos técnicos das secretarias fornecendo informações para verificar quais são os principais problemas e quais são as ações de interesse coletivo vai auxiliar na definição diretrizes do PDUI a serem adotadas ao longo do tempo, tanto pelas prefeituras, como pelas secretarias estaduais, para um desenvolvimento mais harmônico na região de Jundiaí. Trata-se de uma região que ficou pouco tempo como aglomerado urbano e que pela sua riqueza e dinamismo, foi transformada rapidamente em uma região metropolitana sendo, juntamente com Campinas e Santos, a de maior expressão econômica”.

Em seguida, as coordenadoras apresentaram os dados específicos da sub-região e deram início aos debates com as questões relacionadas aos desafios relativos à potencialização das atividades produtivas na região, tanto na consolidação das vocações.

Foi ressaltado que foi observada essa mudança do perfil, a produção agrícola que é pequena, mas tem o desenvolvimento da questão da fruticultura e pensar como potencializar e qualificar essa atividade ou outros arranjos produtivos que possam existir.

Outro ponto importante é a questão da articulação das dinâmicas locais, a convergência de projetos, que por vezes ocorrem isoladamente no município, e a questão dos sistemas unificados de gestão para os serviços, para tocar juntos projetos em comum.

RN-Fipe levantou algumas questões sobre os eixos viários aproveitando a presença de representantes da secretaria de Transporte. Destacou que o panorama econômico apresentado mostra que a mancha urbana acompanha os eixos viários que são um elemento importante da estrutura urbana da região levando em conta que a região é um hub de logística e transporte no contexto do estado.

Questionou se esse sistema – com a mudança de padrão da atividade econômica – com forte presença da indústria, não estaria saturado. “As estradas estão concessionadas, foram feitos vários investimentos de transposição nas vias mas, na avaliação de vocês, esse sistema viário está satisfatório para o perfil econômico dessa região? Especialmente olhando que aí é um hub de logística, sendo Louveira e Vinhedo de empresas muito fortes, fora a atividade industrial?”, questionou.

Além desse destaque, foi levantada a questão da mobilidade da população entre as cidades, especialmente com relação à Jundiaí. Uma dúvida foi colocada também com relação à Várzea, se ela de fato está referenciada à Jundiaí ou à Região Metropolitana de São Paulo para atendimento de serviços, especialmente os serviços mais especializados.

RN-Fipe relatou a explicação do representante de Cabreúva enviada pelo chat já que esse representante estava sem áudio. Ele refere à distribuição do emprego apresentado em Cabreúva que

tem um percentual alto devido aos centros logísticos na cidade e não pelo plantio ou produção de frutas. Tem logística de empresas como a Avon, DHL, Zaraplast e outros.

RN-Fipe solicitou que os representantes falassem sobre essas questões e a coordenadora da UR complementou pedindo que também fosse falado sobre o novo aeroporto que foi concedido e que também tem um papel sobre a carga de alto valor, e o trem intercidades, que está previsto para o ano que vem.

Se isso ajuda e como isso chega para somar na região, lembrando desses grandes fluxos de transporte coletivo que tem entre Jundiaí, Várzea e Campo Limpo, com destaque para a linha 7 da CPTM e, também, os grandes movimentos pendulares que tem na aglomeração de Jundiaí com Campinas e com São Paulo, uma vez que essas indústrias de Jundiaí, recebem pessoas de várias cidades não só da região.

M-de Campo Limpo Paulista respondeu que em relação às vias, a principal ligação é Avenida Marginal que liga Várzea a Jundiaí e que está totalmente saturada. “Temos que pensar em conjunto entre as três cidades, como é possível melhorar essa situação, porque essa é a principal ligação de transporte. Temos muitas reclamações junto a Artesp. A Rodovia SP 354 que corta a cidade e que é a principal ligação entre São Paulo e Jarinu está com muito caminhões e apresenta um grande desafio. A Avenida Marginal, que é a avenida principal e liga Campo Limpo a Várzea e que chega a Jundiaí, é do município, e a SP 354 ainda é do DER”.

SM-Fipe perguntou se o que **M-de Campo Limpo Paulista** estava falando era sobre o conflito entre o sistema viário urbano com transporte de carga e da saturação desse viário urbano que faz o papel de um viário principal. E o outro ponto foi sobre a questão do transporte, como acontece e qual é o principal meio do transporte coletivo intermunicipal.

M-de Campo Limpo Paulista informou que o principal meio é por transporte coletivo, ônibus.

RN-Fipe perguntou se tem linhas regulares de deslocamento entre municípios. **M-de Campo Limpo Paulista** disse que sim e que é fiscalizado pela Artesp e acrescentou que esse transporte é feito pela marginal e por dentro passando por Várzea Paulista. Além disso, complementou dizendo que o transporte não é suficiente e que apresenta muitas reclamações de lotação. “Fizemos contagem visual e se apresentou lotação excessiva”.

C-de Várzea Paulista disse que na questão das rodovias que cortam a região, elas favorecem mais as cidades de Jundiaí e Louveira, mas esse eixo, tanto a Bandeirantes, quanto a Anhanguera não favorecem muito a região de Várzea e, conseqüentemente, Campo Limpo, porque os caminhões e os veículos teriam que cruzar as cidades com as suas cargas, o que torna inviável esse uso, pelo menos até o momento.

“Campo Limpo e Várzea são cidades que se referenciam à Jundiaí, e por isso há um grande volume de transporte de Campo Limpo em direção a Jundiaí, o que provoca uma saturação do meio de transporte por ônibus. É uma linha que liga Campo Limpo à Jundiaí, passando por Várzea e

que é muito utilizada pelos moradores de Várzea, inclusive tem diversas linhas intermunicipais que começam nos bairros desse município em direção a Jundiáí, que não saem de um único ponto e, sim, de diversos pontos da cidade. Por este motivo, traz uma dificuldade porque é uma cidade com economia per capita baixa e tem concorrência hoje pelo meio transporte por trem que liga e passa pelas três cidades. Campo Limpo conta com duas estações ferroviárias, a de Botujuru e a do centro de Campo Limpo. No entanto, o custo que isso gera para o usuário inviabiliza a utilização massiva nesse trajeto – de Campo Limpo para Jundiáí – é mais usado por quem vai de Jundiáí e Várzea para São Paulo e pouco utilizada na própria região”.

A solução seria ter uma integração dos meios de transporte para que as ferrovias fossem mais utilizadas, desafogando um pouco o transporte rodoviário. Se a prioridade é do transporte rodoviário, o cidadão utiliza o que for mais econômico.

“Ele pega o ônibus rodoviário porque existe uma integração entre a passagem urbana e interurbana de Campo Limpo, modalidade que também existe em Várzea, então é mais barato pegar o transporte urbano por ônibus do que pegar o trem, que não tem integração com ônibus, aumentando o custo para o usuário. O que também afeta a decisão das empresas em contratar pessoas destas cidades pelo custo de subsídio de transporte. Precisamos nos debruçar sobre essas situações, pois além de melhorar a qualidade, temos que olhar para o custo, que por mais que tenhamos qualidade, se o custo for elevado, esse transporte não será utilizado, e estamos falando de duas cidades que têm renda per capita baixa. Então, as rodovias no momento não favorecem muito essas cidades do outro eixo. No entanto, tem a Rodovia Marco Zamboto que é mais próxima dessas duas cidades e é um bom meio de transporte e poderia desafogar o centro da cidade. Inclusive foi construído um viaduto com essa finalidade, passando pela estrada velha de Campo Limpo, mas não resolveu todo o problema. Têm os problemas de qualidade em alguns trechos dessa rodovia. Tem a questão da mobilidade das pessoas, como também o transporte de carga, e que temos que nos debruçar nos próximos anos para trazer uma qualidade de vida para os nossos municípios”.

RN-Fipe perguntou à **C-de Várzea Paulista e M-de Campo Limpo Paulista**, sobre a desarticulação do modal trem que abriga três cidades que poderiam ter uma demanda se a tarifa fosse integrada. “No modal existe tarifa diferenciada para o usuário da região no deslocamento entre eles?”

C-de Várzea Paulista respondeu que não. “É o mesmo valor. É a mesma tarifa que se inicia em Francisco Morato, onde se faz uma baldeação, é a mesma tarifa para as três cidades”.

RN-Fipe colocou que é possível imaginar possibilidade da tarifa diferenciada para quem se desloca só na região. “Essa poderia ser uma proposta a ser discutida, fora a integração com sistema de transporte público. Uma outra questão é se essas vias citadas por **M-de Campo Limpo Paulista e por C-de Várzea Paulista** têm faixa para corredor de ônibus?”

C-de Várzea Paulista respondeu que não.

RN-Fipe perguntou se a faixa da avenida não permite um corredor.

C-de Várzea Paulista colocou que em termos de faixa de rodagem elas são boas em termos de largura porque são duplas, uma de cada lado da margem do Rio, então existem dois viários: são quatro faixas, duas para ida e duas para volta, mas a qualidade do asfalto é muito ruim. “Não vejo que a questão seja de aumentar a velocidade do ônibus, mas a qualidade do asfalto”.

RN-Fipe perguntou se o gargalo não seria a qualidade da pavimentação, e não a de oferta do serviço de transporte.

C-de Várzea Paulista disse que é a oferta e a qualidade. “Tem grande quantidade de pessoas se deslocando e poucos ônibus”.

RN-Fipe quis esclarecer o assunto: “então tem problema de oferta de ônibus e tem problema de pavimentação?”

C-de Várzea Paulista confirmou que é isso o que acontece. “Temos uma rodovia ruim de rodagem e uma deficiência de transporte na oferta de vagas, que é muito pequena. Sem contar os atrasos, inúmeros problemas que a operadora traz para as duas cidades”.

RN-Fipe perguntou se essas rodovias são permissionárias da prefeitura, ao que **M-de Campo Limpo Paulista** responde que elas são da Artesp. Diz ainda que existe um outro problema de gargalo na marginal quando chega na cidade de Jundiaí porque ela recebe Campo Limpo e Várzea, além dos carros de Jundiaí que tanto travam a cidade.

C-de Várzea Paulista informou ser um trecho de uso comum, onde os moradores da região de Jundiaí usam um mesmo trecho na chegada de Campo Limpo e Várzea. “Quando falo de Campo Limpo, são dos moradores também de Atibaia e de Jarinu porque ali existe um ponto de ônibus que é utilizado por esses moradores”.

SM-Fipe colocou que o **C-de Várzea Paulista** trouxe pontos importantes de diferentes ordens: uma delas se refere à integração intermodal, que é uma discussão pertinente para o PDUI, e a outra é a questão relativa a diferenciar os custos, visto que o atendimento dessa linha ocorre desde Francisco Morato para São Paulo.

Para facilitar essa locomoção interna – e o **C-de Várzea Paulista** mencionou que, inclusive, tem reflexo na questão do emprego, visto que o custo de contratação aumenta pelo maior valor de tarifa de transporte. “Outra questão é o gargalo causado por um transporte insatisfatório, que por sua vez, causa congestionamento em Várzea, Campo Limpo e Jundiaí. Essas questões são pertinentes para discutirmos e colocarmos propostas de ajustes nesses setores do transporte de carga, do transporte local e coletivo”.

HP-secretário de Mobilidade de Cabreúva comentou que a distribuição do emprego na região não se vincula com a produção do plantio de frutas, mas sim, pela logística, a ponto de, Cabreúva em 2014 ter registrado desemprego devido a logística que existe na região.

“Representei Cabreúva entre 2016 e 2017, e essa região de Várzea Paulista e Campo Limpo, realmente não tem uma grande diferença, o que aconteceu foi que nos últimos anos, na via Anhanguera, foi feita a alça de acesso próxima ao Carrefour, o que de certa forma, desafogou bastante o tráfego na Avenida Jundiá para quem vem de Itupeva e Cabreúva. O gargalo hoje é somente na Coca-Cola, região que é parte da Fazenda Grande. O crescimento de Itupeva deu origem a esse gargalo na região até o aeroporto ou até a Anhanguera, devido à grande quantidade de empresas na região”.

S-Fipe agradeceu a participação de **HP-secretário de Mobilidade de Cabreúva** e focou o debate nas questões de atendimento social que o PDUI deve tratar sobre o tema relativo à saúde e educação, como por exemplo, o planejamento integrado da segurança pública, da cultura, da defesa civil. “Sabemos que na região há uma rede hospitalar que conta com sete hospitais gerais, oito prontos-socorros gerais e 92 UBS, sendo 40 em Jundiá”. Diante disso, perguntou se diante dos dados apresentados, a rede hospitalar é satisfatória e se a distribuição das UBS atende às necessidades da região.

Outra questão levantada foi sobre a segurança pública já que existe o Gamesp, que é o órgão de gestão da segurança pública e um sistema integrado de monitoramento de segurança.

RN-Fipe complementou trazendo o caso de Campinas que tem uma poderosa infraestrutura viária, com uma capilaridade para além da região metropolitana e tinha um problema de roubo de carga acoplado a densidade econômica da região. Perguntou se isso seria um problema ou não, e se existe algum programa integrado de segurança.

GL-PM Jundiá falou da questão dos hospitais. “Depois que passamos pela pandemia e com as mudanças que tiveram, todo o sistema público, na verdade, ficou um pouco defasado porque com a perda do poder aquisitivo e a perda dos empregos tudo sobrou para o serviço público, seja escola, hospital, tudo que foi possível, quem pode deixar o serviço particular, foi para o público. Temos discutido no PPA e na LOA para o ano que vem que houve uma migração e essa migração é muito clara no aumento do uso, principalmente da saúde e das escolas. Em relação a primeira pergunta, nunca vai ser suficiente. É claro que o sistema está se adequando, está ocorrendo um investimento maciço na saúde, mas ele ainda está se adequando e é óbvio que precisa aumentar, tanto no que diz respeito ao atendimento nos bairros com os postos de saúde, quanto de grandes hospitais. Com relação ao roubo de cargas, é alguma coisa integrada eu não saberia informar, mas eu posso levantar e tentar trazer essas informações para vocês”.

RN-Fipe comentou que o sistema de saúde é muito hierarquizado, então os hospitais regionais de referência, vão ter alguns na região, claro que não vão estar em todos os municípios e questionou se a rede básica e o programa de agentes de saúde do programa saúde da família está funcionando em todos os municípios.

C-de Várzea Paulista disse que a cidade tem uma equipe saúde da família em operação, mas é insuficiente. “A rede de UBS da cidade é bem capitalizada, as instalações físicas são adequadas, mas, ainda persiste a questão do profissional. Demandam-se muitos profissionais, tanto em nível

auxiliar, como profissional com formações superiores, e os municípios, principalmente, os que têm uma arrecadação menor acabam tendo um conflito entre o que pode gastar em mão de obra e a necessidade. Tem que haver um equilíbrio porque acaba tendo ausência de profissionais de algumas áreas vitais. Esse é um gargalo, pelo menos no caso de Várzea, que tem uma baixa arrecadação, um baixo índice per capita, o que traz uma dificuldade na contratação de pessoal”.

RN-Fipe questionou se o problema estava então na falta de pessoas com capacidade técnica.

C.-de Várzea Paulista disse ser difícil contratar médico na região. “Não há recurso suficiente na receita do município para bancar essas despesas que acabam conflitando com o total de salário que pode ser pago. Mesmo que tenhamos em outros lugares, não podemos contratar mais porque estamos com no limite de gastos”.

M-de Campo Limpo Paulista afirmou que o município tem um hospital, mas não tem pronto-socorro o que cria uma dependência da cidade de Jundiaí. “Com a pandemia foi instalado um hospital no município, mas agora foi retirado e estamos tentando esse recurso. Mas não existem recursos financeiros para manter uma UTI dentro da cidade. Isso tem um custo muito alto e dependemos de ajuda do estado ou do governo federal. O hospital foi construído, temos esse espaço, mas precisamos de recursos para mantê-lo. Em relação às UBS, são insuficientes”.

H.P.-de Cabreúva explicou que em Cabreúva, os pacientes que precisavam de UTI para os casos de Covid, tinham a vaga em Itupeva, do contrário tinham que ser transferidos para Jundiaí. “Jundiaí, como todos sabem, tem o Hospital São Vicente e os hospitais particulares e eles transformaram o pronto-socorro em unidade de Covid. Foram aplicadas as verbas do governo federal e do governo estadual para o combate a pandemia. No pós-Covid, vamos enfrentar uma piora porque, além do paciente com Covid, tem os outros que tinham sua cirurgia agendada. Soma-se a isso, a questão do transporte porque as pessoas precisam se locomover e o transporte público, seja ele rodoviário ou ferroviário, principalmente nessa região de Jundiaí, temos o trem, que sempre será um gargalo porque vai ter sempre uma demanda muito grande do transporte público. É uma solução que tentamos amenizar, mas ela não tem uma solução”.

Na questão da segurança, foi dito que houve a criação de Centro de Operações da Polícia Militar (Copom) que atende toda a região. “Cabreúva, por exemplo, não tem, mas quando ligamos para o 190, a chamada é direcionada para a companhia em Campinas que é a central do Copom. Os roubos de carga e tudo que acontece nas rodovias da região, Campinas criou junto com a polícia civil e a polícia militar uma equipe especializada, não só nas rodovias, mas é uma equipe especializada que trata do roubo de carga, que é o que acontece muito na nossa região, principalmente porque a região é de logística”.

RN-Fipe questionou se existe uma central de vagas da rede hospitalar na região.

SB-Fipe complementou a pergunta de **RN** e questionou se em termos de planejamento, todos os municípios estão referenciados a Campinas.

RN-Fipe perguntou se existe, dentro da região, algum outro mecanismo em que os sete municípios se articulem de alguma maneira, ou seja, quase uma sub-regionalização. Disse que isso poderia ajudar para ampliar e garantir um salto de qualidade na utilização da rede para resolver esses problemas, como na falta de vaga. “Como é que se referencia, como é que compartilha demandas?”

C-de Várzea Paulista respondeu que seria necessário ter um hospital do porte do São Vicente para poder ter uma rede que foi chamada de “paralela ao SUS”. “Pelo que eu entendi seria uma rede de compartilhamento só da região metropolitana”.

SB-Fipe disse que para atendimentos, por exemplo, o mapa que a coordenadora da Fipe mostrou não tem UPA na região. “Significa que os municípios estão referenciados à DRS, mas, como não tem na região, em que medida esse fechamento de lacunas permitiria quase que uma sub-regionalização do atendimento da saúde até um determinado nível de complexidade, obviamente?”

C-de Várzea Paulista informou que Várzea tem uma UPA e está no projeto uma função de hospital novo. “Mas é como a **M-de Campo Limpo Paulista** diz, a dificuldade são as UTIs. O que pode melhorar é compartilhar estruturas de diagnóstico, estruturas de apoio, mas não a de tratamento intensivo. Hoje o tratamento intensivo é basicamente no São Vicente. É o que está dentro da Central de Regulação de Oferta de Serviços de Saúde (Cross). Para que a gente não use o São Vicente ou não use o Cross, teria que ter uma outra unidade com tal capacidade de atendimento de UTI”.

HP-de Cabreúva sobre a situação da DRS de Campinas, disse que o próprio prefeito fez uma solicitação quando o governador João Dória instituiu na fase vermelha, a emergencial para um desmembramento da diretoria regional de saúde, que é vinculada à Campinas. “Naquele momento o governador não permitiu, mas deixou as portas abertas para que houvesse um estudo da área de saúde, não só para o Região Metropolitana de Jundiaí, do qual fazem parte esses sete municípios, mas também para os outros. Houve uma discussão para uma divisão em que a diretoria de Campinas não fosse mais a regional de Jundiaí. Essa questão ainda está em discussão na área de saúde para que os hospitais da região não sobrecarreguem mais o São Vicente e, para isso, teriam que fazer nos seus municípios alguma coisa que, de certa forma iria desafogar esse hospital. Seria um investimento em cada município, não só Cabreúva, mas os outros municípios para não haver mais dependência da DRS de Campinas”.

Não havendo mais colocações, **SM-Fipe** agradeceu a presença de todos e encerrou a reunião.

Encerramento

RN-Fipe Coordenadora técnica do projeto

Agradeceu a participação de todos e reforçou que os documentos que estão sendo produzidos serão disponibilizados para que os municípios possam acompanhar os trabalhos da equipe da Fipe. Lembrou que será mantida uma interlocução com os municípios por meio da Plataforma Digital para o encaminhamento de propostas que sejam absorvidas no PDUI da Região Metropolitana de

Jundiaí. Uma proposta seria fazer com que o Rio Jundiaí sirva como um fator integrador desses municípios, além de promoção de qualidade de vida da região adjacente que é mais densamente ocupada.

Propostas feitas pelos participantes da Oficina Regional

- Inserir a Serra dos Cocais em Louveira, nas Unidades de Conservação.
- Considerar nos estudos do macrozoneamento o assentamento de um distrito turístico em parte do território dentro da APA de Jundiaí e Cabreúva, que já uma proposta do próprio governo do estado.
- Incluir no gráfico apresentado no Panorama Regional sobre ocupação do solo o sério problema da região de clandestinidade no parcelamento do solo.
- Convidar a Associação Mata Ciliar para contribuir na elaboração do PDUI.
- Convidar a Associação Mata Ciliar para contribuir na elaboração do PDUI porque é uma entidade que tem muito a contribuir e, também, o Promotor de Justiça que participou das discussões anteriores do PDUI, o representante da Bacia Hidrográfica e o Gaema.
- Inserir no estudo da Fipe o Plano de Macrodrenagem do Rio Jundiaí, elaborado pela agência PCJ, que indica as áreas de inundação ao longo da calha do Rio Jundiaí.

Propostas

- Aprofundar a análise, na discussão sobre o ordenamento territorial que está sendo proposto para o Vale do Rio Jundiaí, sobre a possibilidade de ser tratado como uma Área de Interesse Metropolitano (AIM) que permite a integração de todos os municípios e que possibilita a utilização de instrumentos da política urbana que estão no Estatuto da Cidade, de repente, uma grande operação urbana consorciada nessa região.
- Fazer com que o Rio Jundiaí sirva como um fator integrador dos municípios, além de promoção de qualidade de vida da região adjacente que é mais densamente ocupada.

III. AGLOMERAÇÃO URBANA DE FRANCA

SUB-REGIÃO ITUVERAVA

SUB-REGIÃO FRANCA

III.1. Oficina Regional de Ituverava

Data: 06/10/2021

Horário: 9h às 12h

Municípios: Aramina, Buritzal, Guaíra, Guará, Igarapava, Ipuã, Ituverava, Miguelópolis, São Joaquim da Barra

Representantes das Prefeituras Municipais e do GESP

- Prefeito de Ituverava
- Prefeito de Franca e Presidente do Conselho de Desenvolvimento do Aglomerado de Franca
- Prefeitura de Franca - Escritório Regional de Desenvolvimento
- Prefeitura de Guaíra
- Prefeitura de Miguelópolis - Secretário de Esportes de Miguelópolis
- Prefeitura de São Joaquim da Barra - Chefe de Governo
- Ex-prefeito de Piracicaba

Representação da Sociedade Civil

- Engenheiro Civil de Ipuã
- Diretor FAJOB- Faculdade São Joaquim da Barra

Nas salas para os debates temáticos os participantes foram divididos da seguinte maneira:

Sala 1: Meio Ambiente – 19 pessoas.

Sala 2. Desenvolvimento Econômico e Social – 18 pessoas.

Após a saudação dos dois prefeitos, o coordenador do projeto, Andrea Calabi, e o secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi, saudaram os participantes.

Na sequência, a coordenadora da Unidade Regional (UR), FC, junto com sua equipe, apresentou o panorama regional; e a coordenadora CL mostrou a proposta de macrozoneamento.

Os representantes das prefeituras municipais que estavam presentes ficaram entusiasmados com as apresentações e destacaram a utilização de dados recentes que constam em algumas planilhas. Eles se mostraram interessados em passar dados, informações e planos municipais existentes para colaborar com a definição do macrozoneamento da região. Todos concordaram que os grandes problemas não são locais e, sim, regionais e, dessa forma, o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) ajudará no enfrentamento dos desafios que a região possui.

Abertura/Debates

A abertura foi realizada pelos prefeitos de Franca e de Ituverava que cumprimentaram os participantes e demonstraram interesse em apoiar a realização do PDUI da região. O prefeito de Franca que, também, é o presidente do Conselho de Desenvolvimento da região se comprometeu a mobilizar todos os prefeitos.

Na sequência, o ex-prefeito de Piracicaba, **BN**, se manifestou:

“Quero dizer a vocês que estão com uma equipe da melhor qualidade da FIPE, coordenada por técnicos que podem auxiliar muito na elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da região. Mas isso só será possível se tiver a participação e a liderança dos prefeitos, dos seus secretários e, sobretudo, dos técnicos da prefeitura.

Em uma oficina de trabalho, a participação do técnico que trabalha com transporte urbano coletivo, que conhece a questão ambiental, os problemas com os recursos hídricos e resíduo sólido. Enfim, os problemas que são resolvidos de âmbito regional porque têm funções comuns, de interesse comum e é fundamental para a elaboração do plano. Os técnicos têm o domínio do que acontece no dia a dia. Essas informações que eles conhecem são fundamentais para um plano regional.

Quem conhece bem a região são os prefeitos, suas lideranças e, sobretudo, os técnicos que vão ajudar a definir as diretrizes que vão apontar soluções para os próximos anos.

O PDUI tem que reduzir os desequilíbrios regionais e sociais entre uma cidade e outra. Eu desejo a vocês um bom trabalho e quero dizer que a União dos Vereadores de São Paulo está acompanhando de perto esse trabalho, por conta também da criação do Parlamento Regional, assim como a Associação dos Municípios Paulistas que também está acompanhando e fazendo a integração com os prefeitos”.

Na sequência, a coordenadora da Unidade Regional do Aglomerado Urbano de Franca **FC – FIPE** fez a apresentação do panorama regional destacando a importância das Oficinas Regionais para estimular o diálogo entre as prefeituras, a sociedade civil e o Estado na construção conjunta do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI). Ela explicou a organização da oficina e, na sequência, fez a apresentação do panorama regional produzido pela equipe da FIPE ressaltando que na oficina seria apresentado um panorama da região que deverá ser avaliado, questionado e atualizado pelos municípios. Na sequência, fez a apresentação do panorama produzido pela equipe da FIPE.

Após a exposição da Coordenadora da UR, deu-se início a apresentação da dinâmica ambiental pelo técnico da **FD-FIPE** que é engenheiro ambiental, com experiência em desenvolvimento ambiental, desenvolvimento urbano e planejamento de regiões metropolitanas e aglomerados urbanos.

Na sequência, a técnica **F-FIPE** que é bióloga, especialista em gestão ambiental fez uma apresentação sobre o tema saneamento básico nos seus quatro elementos: abastecimento de água, esgotamento sanitário, resíduos sólidos e drenagem urbana.

As apresentações estão disponíveis na plataforma digital da UR

<https://auf.pdui.sp.gov.br>

Sala 1: Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

CL-FIPE sugeriu que os participantes avaliassem com calma as apresentações e encaminhassem as questões que julgassem importante para serem analisadas conjuntamente.

Na sequência, aconteceu a apresentação da metodologia do Macrozoneamento, em conjunto com a técnica da **IV-FIPE**. Foi destacado que o PDUI é um instrumento novo e o macrozoneamento regional também é uma figura nova, por isso, é um desafio fazer um plano regional e o macrozoneamento.

IV-FIPE. Geógrafa, especialista em geoprocessamento expôs sobre o passo a passo da elaboração do macrozoneamento e do zoneamento municipal.

Principais pontos discutidos pelos participantes

E-Prefeitura Municipal de Ituverava elogiou as apresentações que continham muitos dados sobre o aglomerado o que permitirá a elaboração de um estudo bem real. Destacou a importância das queimadas levantadas na apresentação porque os dados são de 2020 e 2021. Ituverava tem queimadas terríveis que passaram por Buritizal, Miguelópolis, Guaíra, Guara. Esses dados são importantíssimos. “Já participei de várias apresentações onde os dados não eram atualizados. Quanto ao macrozoneamento, quando todos os municípios enviarem a legislação municipal, vai ser um trabalho muito importante”, disse o prefeito de Ituverava.

FD-FIPE esclareceu que os especialistas precisam dos dados atualizados e há uma dependência dos dados oficiais, por exemplo do IBGE, que são do Censo de 2010 e trazem uma defasagem muito grande. Sobre as queimadas, foram usadas a base de dados do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) que mapeia por imagem de satélite, atualizados dia a dia, o que dá uma segurança na informação.

Foi informado que as prefeituras vão receber o panorama regional e poderão fazer o acompanhamento por município. Nem sempre se consegue ter informações atualizadas tão rápidas.

Houve o reforço que os temas trabalhados até o momento foram levantados para elaborar o panorama regional, mas o próximo passo será a elaboração do diagnóstico que incluirá as informações

encaminhadas. “Uma das questões a ser debatida de forma mais profunda são os recursos hídricos porque os últimos dados utilizados são do Comitê de Bacia Hidrográfica e eu pergunto se tem alguém do comitê presente para discutirmos sobre a escassez de recursos hídricos na região”.

E-Prefeitura Municipal de Ituverava respondeu que as reuniões do comitê estão sendo retomadas. “A região está passando por uma crise hídrica muito intensa. Os municípios já estão racionalizando o uso da água porque têm a dependência total do Rio do Carmo e a captação da água já está com o nível baixíssimo. Embora exista a disponibilidade hídrica favorável, não reflete a realidade. Por exemplo, Franca está com a segunda captação em desenvolvimento pela Sabesp, no Sapucaí-Mirim, uma obra em elaboração que está com três anos de atraso. A previsão era de captação em 2021, mas isso não aconteceu. Agora, essa crise hídrica pegou a cidade de surpresa porque se houvesse a segunda captação, a cidade não estaria passando por esse problema”.

FD-FIPE esclareceu que a disponibilidade é sempre um dado difícil de se utilizar porque não reflete esses pontos que se tem de escassez. Sempre é uma média geral por região para a bacia o que dificulta a análise dos pontos mais críticos.

E-Prefeitura Municipal de Ituverava comentou que o Comitê de Bacias da região tem muitos recursos e que o Fundo Estadual de Recursos Hídricos (Fehidro) tem muita influência na Unidade Hidrográfica de Gerenciamento de Recursos Hídricos (UGRH 8). “Muitas prefeituras têm as suas captações superficiais e subterrâneas melhoradas com recurso do Fehidro. Nosso Comitê é muito atuante”, disse.

FD-FIPE comentou que a UGRH 8 abrange toda a aglomeração e é importante que a gente tenha essa sobreposição.

L-Prefeitura de Guará disse que o município de Guará também faz parte da UGRH 8. O comitê está tentando resolver o problema da crise hídrica.

CL disse que a equipe da FIPE se dispõe a entrar em contato, principalmente com os municípios que têm poucas informações, mas solicita que todos encaminhem contatos com outros técnicos especializados em determinados temas nas prefeituras municipais e indiquem entidades da sociedade civil que possam colaborar com a construção do PDUI da região.

“Precisamos dos Planos Diretores, leis de parcelamento e uso do solo. Quanto antes recebermos as informações, mais rápido teremos um quadro da região. Trabalhamos com arquivos digitais, mas sabemos que os planos mais antigos estão em PDF. Mesmo assim é importante recebermos”.

FD-FIPE solicitou, também, informações sobre áreas protegidas e unidades de conservação e solicita que enviem para a equipe da FIPE. Ela explicou que são usados dados da secretaria do Meio Ambiente, mas, às vezes, tem alguma área que está em processo de institucionalização e é importante recebermos essas informações, tanto para o macrozoneamento como para a análise ambiental.

CL-FIPE esclareceu que está insistindo nos planos diretores e na legislação municipal porque é o primeiro passo já que o macrozoneamento é construído com outras informações importantes como as das áreas de risco que ninguém melhor do que as prefeituras conhecem porque lidam com essa realidade cotidianamente. Nós dependemos muito de vocês para termos um quadro bem realista do território para fazer um macrozoneamento que ajude no ordenamento e apoie as prefeituras porque sabemos que é difícil fazer isoladamente. “Pode ser que alguns municípios tenham uma realidade tranquila, mas tem municípios pequenos, bastante rurais que não têm essas questões tão dramáticas como conflitos de conurbação urbana. Alguns só têm a lei de perímetro urbano. Dessa maneira, o que vocês puderem levantar de informações e localizar pessoas responsáveis para conversarmos facilitará a criação de um bom diálogo entre nós”, destacou.

L-Secretaria de Meio Ambiente de Ituverava sugeriu que para a elaboração do plano, e para auxiliar as prefeituras na legislação de uso e ocupação do solo, ordenamento territorial, existem alguns softwares livres e gratuitos de geoprocessamento que podem ajudar os municípios pequenos que estão sofrendo muito pela falta de verba para fazer o plano. Ele lembrou que algumas prefeituras estão sucateadas e a capacitação dos servidores em geoprocessamento com softwares livres pode ajudar muito e fazer todos andarem junto na região de Franca. “Hoje se fala muito nos consórcios e eu acho que a solução desses problemas são eles”, afirmou. Destacou que os dados apresentados, principalmente, os de queimadas do Inpe são muito relevantes e que poderia ser feito levantamentos sobre recursos hídricos, mas, muitas vezes, as ferramentas usadas pelos municípios não representam a realidade. Por isso, ele considera que o uso dos softwares livres, levando em conta a situação de alguns municípios com problemas graves financeiros, podem ajudar muito.

CL complementou que o PDUI terá um passo seguinte que é a implantação das Plataformas Digitais que brevemente estarão disponíveis e vão ajudar muito no encaminhamento de propostas destacando que a fala já configura uma proposta para o PDUI. Ela explicou que no final, haverá um caderno de propostas para serem implementadas e que serão encaminhadas para o Conselho de Desenvolvimento para viabilizá-las. Após a aprovação o PDUI deverá ter um sistema de acompanhamento para monitorar as metas e a implementação das propostas, por isso, é importante a prefeitura se reunir e ver o que é importante para o município e o que pode ter um impacto regional e registrar propostas na plataforma digital. As propostas serão sistematizadas e a equipe irá auxiliar para dar um formato final. A capacitação pode virar um programa e como o PDUI está acontecendo dentro da secretaria de Desenvolvimento Regional que já tem uma atuação junto aos municípios, pode facilitar a viabilização.

E-Prefeitura Municipal de Ituverava perguntou se além do Plano Diretor e do zoneamento, vai ser solicitado das prefeituras que já têm Plano Diretor, algum item específico ou é para mandar o plano todo com todas as informações.

CL-FIPE reiterou que será preciso o máximo de informações possíveis.

IV-FIPE destacou que o envio dos mapas que geralmente ficam nos anexos do plano diretor são importantes porque ajudam a espacializar e desenhar o zoneamento.

F-FIPE sinalizou que as prefeituras comecem a pensar em algumas questões tais como, água e esgoto porque a equipe percebeu que existe o novo Marco Regulatório e a região tem característica agrícola que são áreas rurais muito grandes que usam soluções tipo fossas sépticas ou minas d'água e poços porque não possuem o serviço de saneamento. Com relação ao abastecimento de água e ao esgotamento sanitário alguns municípios possuem situações individuais, mas, que muitas vezes não atingem qualidade nos serviços e é importante receber o serviço da concessionária, da rede de abastecimento de água e rede de esgoto, por isso, é preciso pensar propostas ou desafios para solucionar esses dois problemas da região. Muitas prefeituras têm o serviço operado pela própria prefeitura e não pela Sabesp, então é fundamental as prefeituras pensarem o que falta para universalizar o serviço, quais os principais entraves e como isso pode virar proposta dentro do PDUI.

Foi destacado ainda que, em relação aos resíduos sólidos, foi verificado que grande parte dos problemas podem ser resolvidos ou minimizados com a formação de arranjos tipo consórcios já que muitos municípios não dispõem de recursos ou são muito pequenos e possuem um volume pequeno para reciclar ou para fazer um acordo setorial para a gestão daquele resíduo. A solução nesses casos seria a junção dos municípios porque sozinhos não têm força política ou econômica para resolver.

Como faz pouco tempo que o Sistema Nacional de Informações faz coleta das informações desse componente e existe pouca informação disponível já que poucos municípios responderam, ele solicitou documentos municipais como plano de drenagem.

Ele explicou que são informações importantes para se pensar em medidas para drenagem urbana, mesmo que os municípios não tenham graves problemas sobre alagamentos porque é importante pensar a longo prazo. O PDUI está fazendo o retrato agora da situação, porém, visa minimizar problemas que podem ocorrer e que se consegue vislumbrar olhando para a região nesse momento. As propostas encaminhadas serão inseridas na Plataforma Digital da região.

Sala 2: Desenvolvimento Econômico e Social, Transportes, Mobilidade e Logística

Após uma breve apresentação dos participantes e a apresentação do Panorama da Sub-região, a coordenadora de OR, **FC**, dá início à oficina.

RN-FIPE pediu esclarecimento sobre o oleoduto que aparece na apresentação. A dúvida é se ele corta longitudinalmente e faz a distribuição da refinaria de Paulínia levando até Brasília.

HG-FIPE respondeu afirmativamente à questão.

RN-FIPE conclui que, na realidade, a região não se beneficia necessariamente desse oleoduto que só passa por ela.

HD-FIPE disse que foi pesquisado, mas não foi identificado nada que beneficie a região. “Talvez, isso aconteça porque em Ribeirão Preto tem os tanques e alguma instalação da Petrobras o que, em termos logísticos, não faria tanto sentido para a própria Petrobras”.

RN-FIPE destacou que essa é uma questão que pode ser esclarecida com os colegas da prefeitura que talvez possam dizer se tanto oleoduto quanto etanolduto, por cortarem a região, pagam algum royalty por essa passagem. Explicou ser preciso esclarecer essa dúvida para que possa pensar em algumas alternativas de propostas de recursos para financiar o transporte coletivo. Existe ausência de transporte coletivo em alguns municípios conforme foi apresentado.

AL-(TOCA)-FAJOB comentou que o gasoduto passa, mas não contribui também para a industrialização. Fica em Ribeirão e em Uberaba. Muitas empresas poderiam estar se instalando no município, mas não estão porque tem um vazio, não tem a alternativa de energia que é o gaseoduto. “Essa questão é séria e precisa ser resolvida. Ele passa por aqui, mas não temos nada a ofertar para alguma empresa ou para alguma indústria se instalar na região. Estamos num deserto de possibilidades energéticas”.

HD-FIPE comentou sobre uma pesquisa da qual participou sobre um projeto de um gaseoduto que passaria pela faixa de domínio, que hoje é compartilhada entre o oleoduto e o etanolduto na região, que se chamaria Gasub, um gasoduto que conectaria também a refinaria de Paulínia e seguiria em direção a Uberaba e, depois, Brasília. Atualmente é somente um oleoduto por onde passam combustíveis para abastecer o centro do país. Em princípio, esse Gasub teria uma importância porque existe uma indústria próxima a Aramina que fica em Minas Gerais, nas margens da represa do Rio Grande, indústria de fertilizantes. Esse Gasub daria acesso para um projeto de uma planta industrial de amônia, mas ele que estava pronto desde 2010, já tinha licença ambiental, está em *stand by* por parte da Petrobras e outras empresas da região, a Gás Brasileiro. “Precisamos de um retorno de vocês se essa informação procede. De fato, eles não estabelecem muita interação? Vemos que no mapa tem uma ferrovia, o gaseoduto o etanolduto, é uma região bem servida de infraestrutura, tem um potencial, mas pouca interação. Com exceção da logística do Centro Integrador de Guará da VLI”.

AL-(TOCA)-FAJOB esclareceu que é muito específico, só tem uma parte da cadeia, que é o açúcar a granel, mas não tem mais nada, nenhuma ação que possa melhorar a atividade econômica. “Estamos num vazio estrutural de infraestrutura e as indústrias têm uma série de problemas. Se tivéssemos a possibilidade de ter gás, que é uma fonte mais barata de energia, poderíamos aumentar a participação da indústria”. Ele destacou esse ponto porque disse não existir infraestrutura energética na região.

HD-FIPE ponderou que a região tem uma importância relevante na produção sucroalcooleira.

AL-(TOCA)-FAJOB disse que o transporte existe. Em Ituverava passam duas malhas ferroviárias. “Não tem razão para não termos outra fonte de energia”.

Após as colocações sobre alguns pontos durante a apresentação, HD-FIPE pontua as perguntas norteadoras do debate, quais sejam:

Como vocês avaliam as conexões viárias, infraestrutura viária, a circulação de cargas e rodovia, se o escoamento da produção agrícola é atendido satisfatoriamente, se o transporte coletivo intermunicipal é integrado e atende satisfatoriamente aos polos geradores de trabalho da produção agrícola, os deslocamentos entre os municípios, quais são os principais, se a oferta de transporte coletivo atende às demandas.

RN-FIPE solicitou aos representantes de Guaíra, Miguelópolis e da FAJOB que falassem um pouco em cima da leitura da região que a equipe da FIPE fez.

AL-(TOCA)-FAJOB São Joaquim da Barra coloca que são uma instituição de ensino superior que vem desenvolvendo uma análise socioeconômica da região há pelo menos 20 anos, inclusive participando de reuniões de alguns planos diretores e se ofereceu para fornecer alguns dados que foram coletados durante esse período.

Demonstrou preocupação com a questão da mão de obra da região já que os dados levantados pela equipe da FIPE indicam que a região tem atividades econômicas que exigem pouco da mão de obra, razão pela qual a indústria não se interessa pela região. Ele disse que tem sido feita uma pesquisa com as indústrias da região e o que mais se escuta é sobre a ausência de mão de obra qualificada. Não existe atrativos para a instalação de indústria e ela é a grande empregadora da região.

Ele ressaltou ainda que as empresas da agroindústria, como por exemplo, São José da Boa Vista está perto de um frigorífico e muitos deles vão trabalhar nesses frigoríficos que disponibilizam transporte. As usinas também disponibilizam transporte, então esse pessoal é transportado via empresa na maioria das vezes.

Acontece que os pequenos municípios que não têm oferta nenhuma de emprego, tem o grande empregador que, por incrível que pareça, é o poder público, a prefeitura. “Temos pessoas saindo do ensino médio, mas sem capacitação para se empregarem nas indústrias. Existem as atividades econômicas que cada vez menos utilizam mão de obra como é o caso da indústria 4.0. A própria indústria canavieira está diminuindo a contratação porque está se modernizando”, disse.

Outro tema abordado foi o transporte. O município tem o transporte oferecido por indústrias e empresas. Em relação aos pequenos municípios, quando há a necessidade de ir para Ribeirão ou Franca, é preciso se deslocar para outros municípios um pouco maiores ou as pessoas vão para a beira da estrada pegar o ônibus. “Temos um problema sério de falta de planejamento. Também não vejo um planejamento regional para atividade econômica, e penso que passou da hora de discutirmos. Estou me baseando em dados socioeconômicos que coletamos e estamos muito preocupados com essas questões, a nossa instituição está preocupada com isso”, afirmou. Ele lembrou ainda que as cidades estão envelhecendo, os jovens não conseguem emprego e vão embora e a cidade não vai conseguir sustentar as atividades econômicas num futuro próximo.

RN-FIPE solicitou o comentário de outros participantes para, em seguida, expor em cima da fala do **AL-(TOCA)-FAJOB**, assim como outros também têm oportunidade de complementar ou tirar dúvidas com relação a fala dele. **SB-Miguelópolis** e **VC-Guaíra** gostariam de contribuir?

SB-Miguelópolis disse que a cidade também tem um cenário bem semelhante com a prefeitura sendo um dos maiores empregadores. “Temos várias usinas na região que empregam a maioria dos trabalhadores, principalmente as usinas de Guaíra, São Joaquim da Barra, Conceição das Alagoas. Devido a modernização do trabalho do campo e da indústria, a mão de obra antiga que era formada, inclusive por pessoas que vinham de outras partes do Brasil para trabalhar nas usinas da região, ficou bastante prejudicada. Foi substituída pela máquina que exige uma certa qualificação e este cenário tem mudado toda a região”.

Destacou um fator interessante e importante que pode fazer a região crescer e evoluir: o turismo em Miguelópolis tem sido um dos grandes geradores de emprego e renda. Porém, falta planejamento, investimento alto em infraestrutura para crescer de forma segura e correta. É um setor da cidade que tem despontado e ajudado muito o comércio e tem gerado muito emprego, mas o investimento em infraestrutura ainda é precário. Ele destacou que em Miguelópolis tem transporte coletivo entre municípios, e as próprias empresas fornecem transporte aos trabalhadores.

RN-FIPE perguntou quais são os principais atributos turísticos da cidade para que possamos pensar. É turismo de aventura?

SB-Miguelópolis destacou o turismo ecológico e a pesca. “Estamos às margens da represa Volta Grande, no Rio Grande. É uma região bem privilegiada, muito bonita e hoje tem mais de 1.000 ranchos na orla da represa, além de hotéis e pousadas. Mas essa estrutura hoteleira é um dos grandes fatores que está pecando porque não é formalizada. Estamos trabalhando para poder regularizar loteamentos e várias outras coisas na beira do rio. Acho que com o tempo a coisa vai melhorar muito para nós aqui”.

VC-Guaíra comentou que no município de Guaíra, a atividade é mais voltada para o agronegócio. “Há alguns anos podíamos falar que era agricultura, mas é agronegócio. Temos três usinas de açúcar dentro do município. Usina Guarani, Mandú e Terreroza que empregam também munícipes de Barretos, mas a maioria é a população local. Temos uma fábrica de botões que exporta. Temos uma filial da Só Fruta, a Predilecta, que é de Matão. Temos a indústria Mina Mercantil. Todas são geradoras de emprego. No turismo, temos o segmento voltado a eventos e alguns pontos turísticos. Hoje somos **MIT, Município de Interesse Turístico** e começamos a receber recursos do governo para investimento no setor”.

Com relação ao transporte intermunicipal, disse que até onde tem informação, é feito pelas empresas. “Eu não sei e gostaria de perguntar se o número de transporte apresentado, engloba também transporte coletivo e escolar?”

HD-FIPE respondeu que sim e completa explicando que está sendo considerado ônibus e micro-ônibus, mas, não sabe se pertence ou não ao transporte coletivo de empresas, que a prefeitura faz

a concessão para prestação do serviço ao município. “São dados do Denatran que foram cruzados com os dados do IBGE para ver se de fato tem ou não o serviço de transporte coletivo”.

VC-Guaíra esclareceu que se o usuário precisar se deslocar para um bairro mais distante mesmo pagando, ou com o subsídio da prefeitura, não tem. “A maioria do transporte é fornecido pelas empresas, usinas e indústrias”.

Ele abordou a questão da qualificação da mão de obra, todos os municípios sofrem com isso. “Tem as pessoas que se formaram fora porque o município não tem universidade, somente EAD, e elas ficam por lá. São pessoas saindo do município para trabalhar fora, por exemplo, alguns da área de saúde vão para Barretos. Absorvemos bastante mão de obra local que são trabalhadores sem qualificação profissional. Temos uma demanda grande de mão de obra qualificada. Trabalhamos bastante em cima dessa questão. Nesse período de pandemia surgiram vários convênios, cursos à distância, e temos trabalhado muito para poder atender a essas demandas de vagas de emprego no comércio, na área de alimentação. Inclusive recentemente, tivemos a abertura de um supermercado e conseguimos empregar cerca de 300 pessoas. O que importa para o município é a qualificação da mão de obra. O município tem uma fatia grande de empregabilidade, em torno de 1.400 funcionários. Sobre o turismo de eventos, a cidade tem o Carnaval Popular e a Festa do Peão que apresentaram uma grande queda na pandemia. Enfim, eu não sabia o que esperar dessa primeira oficina e, confesso que não sabia o que era o PDUI, mas foi muito interessante e queria saber se teremos acesso a esses materiais, aos gráficos, que são importantes para nós, pois trazem informações que eu desconhecia”.

RN-FIPE respondeu serem importantes as colocações e disse ser possível perceber que Guaíra é uma cidade que atrai mão de obra do seu entorno para esse conjunto de atividades das usinas, da indústria de alimentos e do turismo. “Pelo que entendi, não existe transporte público municipal. A operação, é sempre feita pelas empresas, dos seus funcionários, e o transporte individual de cada cidadão acontece via carro ou moto. O município não tem sistema de transporte público, é isso?”, questionou.

VC-Guaíra confirmou que não existe transporte público.

HD-FIPE perguntou como funciona já que Guaíra não tem o transporte intramunicipal, mas existe o transporte intermunicipal para acessar Barretos, Ribeirão Preto ou Franca. “As pessoas usam carro ou moto?”

VC-Guaíra explicou que para Guaíra, as pessoas que trabalham em Barretos, tem um tipo de coletivo. “Vão de carro, fazem lotação, fazem revezamento com colegas de trabalho, tem muitas pessoas da área de saúde em Barretos que usam o próprio carro, ou o ônibus privado fretado – da empresa Santa Maria – de 30 ou 40 minutos de intervalo. O município de Guaíra não tem transporte para trabalhadores”.

RN-FIPE fez algumas considerações sobre as questões levantadas e observa que, com relação a qualificação da mão de obra, a apresentação da **FIPE** indica que a região tem Etec e Fatec e

gostaria de saber como acontece essa relação de demanda de qualificação específica com o perfil econômico do agronegócio, das atividades de usina, no serviço que é entregue pela Fatec e Etec. “Tem alguma articulação das prefeituras no conjunto ou isso ocorre só onde essas escolas estão localizadas?”, perguntou.

ML-FIPE perguntou aos participantes se eles identificam uma falta de sincronia entre a qualificação que é demandada para a mão de obra e a qualificação técnica que as Etecs e Fatecs da região oferecem. “A outra questão, que talvez não consigamos responder agora, mas serve para pensar um pouco, é detalhar um pouco mais sobre qual seria o perfil de qualificação, um estudo técnico ligado a indústria de alimentos, pois poderíamos delinear uma política dentro do PDUI específica para essa qualificação da mão de obra”.

VC-Guaíra respondeu que tem uma sala descentralizada da Etec Rafael Brandão de Barretos na cidade. Ele explicou que a mão de obra citada está voltada para as indústrias, principalmente, e que existem parcerias com Senai e Senac. Segundo ele, a mão de obra qualificada que falta é a de mecânico industrial, eletricitista industrial, mais voltada à área técnica.

Verona-SDR perguntou ao representante de Guaíra se existe demanda desses trabalhadores técnicos [mecânicos, eletricitistas] para essas qualificações nas escolas técnicas. “As pessoas procuram esse tipo de curso?”

VC-Guaíra respondeu que sim e que, recentemente, em parceria com o governo do estado, foram levados cursos na área de instalação e manutenção de refrigeração e climatização e três turmas foram formadas. “Sempre que fazemos parcerias entre prefeitura, empresas, conseguimos atingir o objetivo que é capacitar pessoas. A procura por cursos é constante”. Ele disse ainda que havia um curso de soldador de alumínio programado, mas foi suspenso devido a pandemia, mas os municípios procuram por capacitação, seja com objetivo de inserção no mercado de trabalho, seja para complementar renda ou melhorar o desempenho na empresa.

AL-(TOCA)-FAJOB disse que ao olhar os dados apresentados, percebe-se duas cidades mais industrializadas: Guaíra e São Joaquim da Barra. São poucos destaques de indústrias, algumas indústrias que são pontuais. Ele citou como exemplo, Igarapava que tem uma indústria de caldeiraria e, em Guará, uma indústria de alta tecnologia que faz usinas de algodão, sendo uma das maiores produtoras de usinas de algodão do mundo. Tem outra área industrial em São Joaquim da Barra, uma indústria de formulação de defensivos agrícolas, então há uma demanda muito grande de mão de obra. “Não se trata de instalar uma Etec porque não tem Etec de formação de mão de obra de mecânica. Temos Fatec em Franca, a única cidade que tem Fatec. Temos algumas Etecs em São Joaquim da Barra, em Ituverava, em Miguelópolis na parte de técnico agropecuário, mas não para indústria”. Ele enfatizou que a demanda é de mão de obra qualificada. “Ou fazemos isso ou haverá sempre uma concentração em algumas cidades e as pessoas não vão querer morar em cidades pequenas porque não têm como sobreviver. Guaíra é uma cidade que tem um PIB super alto, salvo engano, só perde para Franca. Abriga três usinas. Existe dentro da região alguns pontos que são bem desenvolvidos e outros não. É isso que temos que discutir e planejar”.

RN-FIPE concordou e disse ser preciso planejar a demanda por perfil de qualificação. Para a Etec organizar a oferta, precisa conhecer claramente a demanda. Pelo que o que foi colocado eles fazem demandas direto na Etec de Barretos, que está fora da região, quando eles poderiam estar usando Etecs que estão na região. Foi explicado que não se pode alegar problema de infraestrutura viária porque a região tem alta capilaridade como foi possível ver no mapa de infraestrutura viária. “Nesse PDUI, uma das propostas é exatamente essa: organizar a demanda pelo perfil de atividade e dimensionar essa demanda de alunos ou de mão de obra, porque há um conjunto de municípios nessa região de população muito pequena e não tem sentido colocar técnico em tudo quanto é município, mas você pode ofertar essa qualificação de forma sub-regional com determinados perfis. Vimos que a atividade industrial é bem centrada na indústria de alimentos e no setor de couros e precisamos olhar qual é essa qualificação”.

AL-(TOCA)-FAJOB afirmou que essa é uma característica de Franca.

RN-FIPE disse que a de alimentos está também em Guaíra e que o açúcar entra em alimentos na classificação da indústria.

AL-(TOCA)-FAJOB respondeu concordar, mas colocou ser preciso diversificar. “Se não criarmos alternativas, haverá concentração só em algumas. Temos que propor alternativas econômicas para a região. A minha pergunta é vamos deixar uma cidade de 5 mil habitantes ficar desse tamanho ou vamos propor alternativas para que as pessoas vivam de forma decente?”

RN-FIPE respondeu que o tamanho da população não necessariamente tem a ver com a atividade econômica porque o que faz a cidade crescer é a decisão da família de crescer, que é a taxa de fecundidade e essa caiu no Brasil inteiro e na região.

FC-FIPE disse poder mostrar esses dados. “Quando a economia tem atratividade é pela migração, mas a migração também acontece no país. Para se ter uma ideia, a cidade de São Paulo perdeu fator de atratividade migratório.

Pelo último censo, 20 mil pessoas saíram da cidade, então tem outros fatores são determinantes do crescimento demográfico ou econômico da cidade ou da região que não são determinados por, necessariamente, se fazer a mudança da atividade econômica, porque ela tem uma dinâmica que é regional e está sempre ligada a uma cadeia econômica. No passado era o café e agora é o açúcar”.

AL-(TOCA)-FAJOB questionou se nunca será proposto nada diferente. “Vamos ficar esperando esse ciclo acabar?” Ele ainda exemplificou com as cidades que estão na beira da Anhanguera e questionou se não seria possível planejar alguma coisa para tentar reativar a economia dessas localidades. “Olhando por uma outra perspectiva: se sou de uma região produtora de álcool e açúcar e o mundo inteiro vai me sinalizar que eu vou ter carro elétrico e vou comer menos açúcar. Como é que ficamos? Não vamos nem discutir isso?”

BB-FIPE comentou sobre o papel do PDUI nesse cenário. “Sua preocupação é válida e é claro que é preciso olhar o futuro e as potencialidades que a região têm. É uma região com uma eco-

nomia bastante interessante porque apesar de apontarmos os grandes números, por exemplo, a indústria calçadista ou a sucroalcooleira, tem uma economia muito diversificada, tem máquinas agrícolas, instrumentos de precisão, medicamentos – acho que veterinários – e outras áreas que também estão representadas na região. Quando pensamos a política pública, e aí o PDUI, é claro que não podemos determinar qual empresa vai se localizar em determinado lugar, isso é uma decisão das empresas. O que podemos fazer é ofertar as melhores condições para que elas se instalem na região. Uma coisa que você já tinha colocado que é a oferta de mão de obra qualificada, é uma coisa muito boa que podemos olhar no PDUI. A questão da infraestrutura que foi colocada do oleoduto, a questão do escoamento da produção, todas essas áreas. E o que podemos fazer é ofertar as melhores condições para que essas empresas, ao tomarem suas decisões locais, considerem a região de Franca como destino de seus investimentos. Infelizmente não chega ao nível de decidir qual setor vai crescer ou qual setor vai se instalar”.

AL- (TOCA)-FAJOB disse ter ficado feliz por, pelo menos uma vez, poder discutir essas questões regionalmente. Afirmou ficar muito angustiado com essa situação porque as cidades estão padecendo e acha que essa situação se resolve com planejamento. “O que estamos pedindo é só uma discussão sobre planejamento. Estou feliz que vamos ter um plano que a gente nunca teve e isso tem um grande impacto”.

FC-FIPE perguntou a **FAJOB** se tem Ciesp em Franca.

AL-(TOCA)-FAJOB confirmou a existência de Ciesp. “Estamos conversando com eles sobre a questão da formação de mão de obra. É uma coisa que nos preocupa muito é a formação educacional”.

HD-FIPE perguntou se existia a percepção de necessidade de melhoria viária do ponto de vista regional para melhorar as conexões entre as cidades. “Tem a Anhanguera, a Cândido Portinari, mas vocês acham que o viário da região se conecta bem, para ter uma integração mais regional entre os municípios da região? Existe algum ponto crítico de conexão viária que de alguma forma atrapalha a questão econômica de locomoção pelo transporte coletivo?”

RN-FIPE perguntou aos representantes de Guaíra e Miguelópolis se havia alguma demanda com relação aos gargalos de conectividade do transporte.

SB-Miguelópolis apontou que existe um projeto de uma terceira faixa na rodovia que liga Miguelópolis a Ituverava. “Com relação a isso a região está desenvolvendo bem, tem projetos de duplicação no sentido Guaíra–Barretos, Guaíra–Miguelópolis. Pelo menos as autoridades estão pleiteando, não sei se sai do papel a curto prazo”.

HD-FIPE disse ter a percepção que o eixo mais central da Aglomeração Urbana de Franca tem estradas que passam pelos municípios menores, mas que são estradas bem simples não havendo uma articulação no meio regional dessas duas rodovias mais significativa. “São estradas que estão marcadas no mapa, mas elas têm um caráter vicinal para atender a questão do escoamento da produção agrícola. Vocês têm essa percepção?”

FC-FIPE disse observar que talvez eles não tenham essa percepção porque a FIPE está olhando do ponto de vista regional e eles ainda estão olhando mais localmente ou nos municípios mais próximos. “Seria interessante deixar como uma questão que eles pudessem nos devolver em outro momento”.

RN-FIPE falou de capilaridade. “Como os fluxos de pessoas são baixos, na realidade essas estradas atendem ao escoamento da produção”.

Agradeço aos representantes das prefeituras pelas contribuições neste debate.

Propostas dos participantes

- Utilizar softwares livres e gratuitos de geoprocessamento que possam ajudar os municípios pequenos que estão sofrendo muito pela falta de verba para fazer o plano.
- Estudar a possibilidade de os municípios terem gás, que é uma fonte mais barata de energia para aumentar a participação da indústria. Os municípios não possuem uma infraestrutura energética na região.
- Detalhar um pouco mais sobre qual seria o perfil de qualificação de mão de obra. Por exemplo, um estudo técnico ligado a indústria de alimentos. Poderíamos delinear uma política dentro do PDUI específica para qualificação da mão de obra?

III.2. Oficina Regional de Franca

Data: 07/10/2021

Horário: 9h às 12h

Municípios: Cristais Paulista, Franca, Itirapuã, Jeriquara, Patrocínio Paulista, Pedregulho, Restinga, Ribeirão Corrente, Rifaina, São José da Bela Vista.

Representantes das Prefeituras Municipais

- Prefeito de Franca e Presidente do Conselho de Desenvolvimento do Aglomerado de Franca
- Secretária Municipal de Desenvolvimento de Franca
- Secretário de Meio Ambiente de Franca
- Presidente da Empresa de Desenvolvimento Econômico de Franca – EMDEF
- Secretário do Meio Ambiente de Rifaina
- Assessor de Gabinete da Prefeitura Municipal de Guaíra
- Prefeitura Municipal de Patrocínio Paulista
- Prefeitura Municipal de Ribeirão Corrente
- Prefeitura Municipal de Ipuã

Representantes da Sociedade Civil

- Representante do IAB Brasil
- Vice-Reitor do Centro Universitário Municipal
- Associação comercial e Industrial de Franca

Nas salas, para os debates temáticos, os participantes foram divididos da seguinte maneira:

Sala 1: Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – 24 pessoas.

Sala 2: Desenvolvimento Econômico e Social – 22 pessoas.

O prefeito de Franca abriu a reunião ressaltando a importância do trabalho conjunto que está sendo realizado na construção do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI). Para ele, o importante é ter um plano que seja executável e permita criar melhores condições de vida para a população.

Após a abertura feita pelo prefeito de Franca, saudaram os participantes da Oficina o ex-prefeito de Piracicaba, BN, o coordenador do projeto, Andrea Calabi, e o secretário de Desenvolvimento Regional Marco Vinholi.

Antes do início da apresentação dos técnicos detalhando o tema Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, o representante da Prefeitura Municipal de Ipuã perguntou sobre a fonte dos dados com relação a hospitais e ao Transporte. A dúvida foi esclarecida por um membro da equipe da FIPE.

Antes da apresentação do Panorama Regional, o prefeito de Franca, AF, se manifestou.

AF-prefeito de Franca e presidente do Conselho de Desenvolvimento do Aglomerado de Franca disse que os prefeitos da região o colocaram como presidente do Conselho de Desenvolvimento Regional para que os interesses da região fossem unificados em um núcleo que permita um acesso mais rápido e mais fácil aos recursos e as soluções que serão propostas a partir das reuniões com o próprio conselho e com a FIPE.

Afirmou que para implementar as propostas, havia a necessidade de um diagnóstico situacional da região para que fosse conhecido o que ela precisa e onde os recursos devem ser prioritariamente ser aplicados. “É um prazer contar com o Luiz da região de Ituverava que é um prefeito que tem uma experiência muito grande em administração pública e, portanto, tem condição de fazer com que a nossa região seja cada vez mais forte”.

Lembrou ainda que a região conta com o Consórcio de Municípios da Alta Mogiana e o Consórcio de Municípios da Mogiana (CMM). “Esses dois consórcios congregam perto de 55 a 60 a municípios. Precisamos trabalhar juntos para fortalecer a região”.

JJ-SSAM/SDR disse que a aproximação que o prefeito de Franca tem feito com os consórcios municipais em torno da Aglomeração Urbana de Franca é importante. “Essas oficinas são o início do trabalho da FIPE e se você conseguir trazer esses agentes regionais para o processo, eles serão bem-vindos para que a gente possa construir esse plano de uma forma que sai a contento de todos”.

Na sequência foi apresentado o Panorama Regional pela coordenadora da UR **FC-FIPE**. A seguir, a equipe composta pelos técnicos **FD e F** detalharam as questões relativas ao desenvolvimento urbano e meio ambiente e posteriormente, a coordenadora **CL-FIPE** e a técnica **IM-FIPE** apresentaram o diagnóstico do Macrozoneamento.

As apresentações estão disponíveis na Plataforma Digital da Unidade Regional.

<https://auf.pdui.sp.gov.br>

Principais destaques feitos pelos participantes

JBC-vice-reitor do Centro Universitário Municipal destacou que em relação aos recursos hídricos, Franca tem uma população grande e os mananciais estão muito distantes. Existe um Plano de Revegetação do Rio Canoas que precisa ser viabilizado para que ele seja preservado e ajude a região a evitar a ocupação indevida. “Esse plano já está em discussão no Conselho Municipal do Meio Ambiente. Essa bacia é o principal manancial da cidade”. Acrescentou que o plano foi muito bem elaborado e precisa de 500 mil árvores em áreas de preservação e nascentes. Tem entre 160 e 170 nascentes mapeadas com coordenadas. “Essa questão é muito relevante e precisa ficar destacada como uma grande necessidade do município de Franca que tem o saneamento universalizado há mais 20 anos. É uma referência nacional. Mas nem por isso não sofre com dificuldades”.

Complementou dizendo que Franca tem um mapeamento das áreas verdes urbanas. São quase 500 hectares de áreas verdes urbanas, mas, muitas delas precisam de manutenção. “A prefeitura tem trabalhado nisso, mas tem muita coisa para ser feita, particularmente na bacia do Rio Canoas. O Plano de Preservação tem que ser implementado para que os recursos não se esgotem. Ele tem imagens e mapeamento na escala 1: 2000 da bacia inteira, tudo quantificado, a questão é organizar e tocar para frente.

Registrou outro problema regional que são os resíduos sólidos e nesse caso, a gestão regional é fundamental, não dá para o município cuidar sozinho da disposição final. “Todos os municípios da região têm problemas com a destinação final de resíduos sólidos e concordam que precisa de uma solução regional”. Ele ainda informou que o esgotamento sanitário em Franca é operado pela Sabesp. Quanto ao abastecimento de água, a população urbana é atendida pelo sistema público. “Se a gente conseguir atingir a meta do marco regulatório nas áreas urbanas do Brasil inteiro, seria muito bom”.

FD-FIPE esclareceu que a equipe analisou os indicadores e verificou que, realmente, a região tem um baixo índice de cobertura vegetal.

ML-FIPE perguntou se não seria uma questão bastante específica, mas disse achar que esse contato com os municípios ajuda a equipe a escolher algumas informações e dados que aparecem nas análises. “Sei que historicamente Franca tem um processo bastante conflituoso de expansão de loteamentos e um processo erosivo nas franjas. Eu queria entender se esse processo ainda é uma questão em Franca e se o regramento urbanístico municipal, em geral, dá conta de responder satisfatoriamente esse conflito.

JBC-vice-reitor do Centro Universitário Municipal respondeu que essa questão do planejamento no município de Franca está sendo trabalhada agora pela prefeitura junto com o Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema).

“Essa bacia do Rio Canoas é um manancial de Franca e tem uma forte pressão de ocupação por loteamentos. Não tem uma legislação municipal que proteja e controle isso até hoje, mas, estamos trabalhando no desenvolvimento de um termo de referência para contratar um plano que defina onde pode ocupar e qual é a compensação que deve ser feita. Esse plano foi previsto no plano diretor do município há 15 anos. Agora, o município está efetivamente buscando desenvolver esse plano de revegetação da bacia do Rio Canoas”.

ESB-secretário de Meio Ambiente de Franca agradeceu o esclarecimento prestado por JBC e ressaltou que com o conhecimento que ele tem, Franca hoje alcança altos índices de saneamento básico graças ao trabalho dele nesse plano de revegetação. Informou que a pressão imobiliária que a bacia vem sofrendo também está no Condema que reservou uma pequena parcela de um recurso que tinha disponível no fundo municipal para fazer esse estudo.

Sobre a ocupação irregular, informou que se reuniu com o prefeito, secretários e dois promotores de justiça para começar a enfrentar com mais força esse problema.

G-Prefeitura de Ipuã destacou que o tema que vai falar é um pouco polêmico porque em todo lugar que fala sobre a questão gera um certo descontentamento de algumas pessoas, mas, é mais importante até do que o desenvolvimento urbano. É a questão de ampliação de loteamento. “A população vai aumentando e precisa ter onde morar. É necessário pensar uma solução sustentável. Isso me preocupa muito”.

Levantou outro grave problema que é a monocultura na região. “Trata-se de uma região de predominância de cerrado e tem queimada sempre com muita intensidade. Quando se queimava cana que não era cortada com máquina era uma queima controlada, hoje com a mecanização do corte, as queimadas ficaram fora de controle e estão acabando com o bioma da região. Se esse problema não for solucionado, com certeza, no futuro, haverá falta de água, principalmente por causa da destruição do bioma. É importante levantar essa discussão, antes que seja tarde demais. Não sou contra o agronegócio de maneira alguma, mas sou a favor do desenvolvimento sustentável. De Franca para Ituverava, nas estradas só dá cana. Será que a gente está caminhando para o rumo certo? Será que a gente pode fazer algo a mais com planejamento para evitar esse problema no futuro? Senão, tudo indica que em alguns anos chegaremos a um clima de deserto. Pensar em água é pensar no futuro da nossa nação”.

FD-FIPE perguntou sobre o processo de queimadas e comentou que hoje não tem mais o controle que existia anterior a mecanização. “Hoje em dia você atribui esse aumento a alguma condição específica da agricultura?”

G-prefeitura de Ipuã respondeu que embora não seja permitido, tem muito mais queimada do que quando a agricultura não era mecanizada. “Então, a população tem que proibir a queima da cana. As queimadas acontecem e acabam destruindo as matas e a biodiversidade”.

FD-FIPE explicou que avançaria para o outro tema porque tem um período para fazer as apresentações e, talvez, no próximo tema também haja esse debate que a gente fez aqui, que é o processo de construção do PDUI. “Fizemos esse levantamento dos dados para discutir nessas oficinas e teremos um período para vocês poderem incluir as propostas importantes para a região na Plataforma Digital. Esse debate é para começarmos a delinear o que seria uma proposta de âmbito regional que pode ser incorporada no plano”.

Na sequência a coordenadora da UR **CL-FIPE** e a geógrafa **IM-FIPE** apresentaram a proposta do Macrozoneamento e os participantes levantaram algumas questões.

JBC-vice-reitor do Centro Universitário Municipal sugeriu que valeria a pena **IM** dar uma olhada no Código do Meio Ambiente do município que classifica a Bacia do Canoas como Área de Proteção Ambiental. As implicações disso podem ser vistas no próprio Plano Diretor do município, mas, tem algumas áreas identificadas que precisam de uma gestão integrada. Acrescentou a necessidade de desenvolver um plano de gestão integrada da bacia do Rio Canoas.

“Uma delas não sei se está como área de ocupação restrita no quadro do Panorama Regional. Tem um parceiro do Rio Canoas e mais umas outras áreas que demandam elaboração desse plano, valeria a pena depois vocês buscarem para destacar”.

CL-FIPE disse que essa colocação traz uma questão bem importante para a equipe da FIPE e isso aconteceu em outras regiões. “Muitas vezes, um município já trabalha com uma gama de questões muito mais complexas do que os outros. Então, realmente esses planos diretores têm que ser vistos com mais detalhes porque, muitas vezes, eles trazem pistas e indicações. Alguns municípios tratam no seu plano diretor, de questões que muitos outros, menores, de forma isolada ainda não trataram e, isso, vai se extrapolando para o restante da região porque essas questões são mais prementes e mais presentes no município mais complexo. É muito importante a gente dar esse destaque, não que um município tenha uma importância maior que outro, mas porque os planos diretores em geral são mais complexos e mais detalhados”.

Esclareceu para **R-prefeitura de Patrocínio Paulista** que a informação no mapa do município consta como não tendo Plano Diretor, mas, na relação da equipe já consta a existência do plano e o que precisa é da lei de uso e ocupação do solo.

Sala 2: Desenvolvimento Econômico e Social, Transportes, Mobilidade e Logística

Após a apresentação específica da sub-região de Franca pela coordenadora **FC** e os técnicos **BB e HD** e uma breve apresentação dos representantes dos municípios, **RN-FIPE** deu início ao debate com as perguntas norteadoras que foram:

Dinâmica Econômica e infraestrutura:

- Qual o perfil predominante da atividade econômica nas regiões e os desafios à potencialização das atividades produtivas.
- Desequilíbrios no acesso ao emprego; necessidade de acesso aos equipamentos de capacitação de mão de obra (Etecs, Fatecs, Senai); identificação de cadeias produtivas na região.

Transporte, Mobilidade e Logística:

- Como avaliam os eixos rodoviários conectados a UR?
- Como é a circulação de cargas nas rodovias; o transporte coletivo intermunicipal é integrado e atende aos polos geradores de emprego e às áreas de produção agrícola?
- Qual a qualidade desse transporte? Quais os principais deslocamentos entre os municípios?
- O serviço de transporte coletivo supre as demandas de deslocamento?

CN-ACIF sugeriu que a prefeitura e a secretaria de Desenvolvimento poderiam falar melhor sobre essas questões. “Essas informações são muito relevantes para o nosso trabalho e se a equipe do PDUI precisar de alguma informação, temos o Instituto de Economia da Associação Comercial e, podemos integrar essas informações”.

LP-Franca disse que sobre a questão do Porto Seco, ele foi desativado. “Esse Porto Seco, o setor passadista funcionava no local de um polo esportivo, a parte de Franca, mas em 2011, 2012 teve uma ação junto ao governo e ele foi desativado”.

HD-FIPE afirmou que algumas das informações encontradas sobre o Porto Seco estavam desencontradas, dizia que foi desativado, mas ao consultar o site do Ministério da Infraestrutura aparece como ativo e houve dúvidas. “Na época houve um pedido do Sindicato das Indústrias Calçadistas da região para o não fechamento, pois dava suporte a importação de insumos para a indústria local. Parece que foi destinado para o Porto Seco de Ribeirão Preto, mais distante da região de Franca”.

RN-FIPE questionou o motivo do Porto Seco ter sido fechado. “Parece que tem alguma questão e gostaríamos de saber o porquê da desativação, visto que esse Porto Seco é importante. Foi uma medida da Receita Federal porque a demanda não justificava a presença?”

LP-Franca respondeu que não houve acompanhamento do desfecho. “Como as pessoas que estavam aqui na ocasião não estão presente nesta oficina – até chamei o diretor de indústria para nos relatar, apesar de que ele também não estava presente no Sindicato da Indústria de Calçados de Franca (SindiFranca) – a determinação foi junto à Receita Federal pelas informações que temos, mas vamos buscar essa informação e repassamos para vocês”.

RN-FIPE colocou que nos dados apresentados fica claro que a indústria do setor de alimento e couro tem uma presença significativa na região. “Vocês identificam essas duas atividades como centrais da indústria?”

CN-ACIF respondeu que sim. “São tipos de segmentos muito fortes na cidade, inclusive a indústria de construção e a área de tecnologia, que também está em alta na cidade. Temos inclusive uma central do Magazine Luiza, que está absorvendo toda a mão de obra disponível. Inclusive, por conta disso, estamos com problemas na cidade na área de tecnologia. Eles criaram a central de relacionamento do Magazine Luiza, como resolvem o suporte para as lojas, que é um centro muito grande. É de Franca e trouxeram uma parte da tecnologia para cá”.

RN-FIPE perguntou se existe demanda de mão de obra qualificada.

CN-ACIF confirmou que sim e que esta deficitária porque as pequenas empresas de tecnologia não estão conseguindo mão de obra. “Essa área está em alta no mundo todo”.

RN-FIPE perguntou se o fato de ter uma central de tecnologia depende da comercialização virtual. “Uma coisa é callcenter e outra é e-commerce. Existe alguma iniciativa junto com o Sebrae, com as Fatecs, as Etecs na qualificação de mão de obra ou não?”

CN-ACIF respondeu que sim e que todos estariam envolvidos para que se tenha mais mão de obra, mesmo assim, é muito pouco. “A Fatec tem um curso de tecnologia, mas não é suficiente. Nós temos as universidades, a particular que tem o curso, mas também é insuficiente”.

RN-FIPE colocou outra questão sobre a articulação de transporte a partir de Franca com os outros municípios. “A questão é para Franca especialmente, mas depois eu queria que São José da Boa Vista, Ipuã e Rifaina também se manifestassem sobre esses deslocamentos internos em função daquele dado apresentado que mostra deslocamento de 40% da população que sai do seu município para trabalhar em outro estabelecimento. Que nível de articulação já foi pensada, quais propostas, as prefeituras pensaram com relação a ter um transporte que não seja só aqueles ofertados pelas empresas. Queríamos ouvir as prefeituras se existe alguma iniciativa nessa linha, se isso faz sentido como propostas para o PDUI porque essa questão é relevante para conectividade e para integração dos municípios”.

ADS-Rifaina explicou que Rifaina é uma cidade 90% turística com pequena atividade agrícola e como atividade industrial existe somente um frigorífico de pescados. “Temos um lago para criação de tilápia que é industrializada e levada ao mercado dos grandes centros e para o exterior. Como Rifaina tem um potencial turístico, as pessoas buscam alternativas de trabalho em outros locais. Quem se forma em outras áreas que não no turismo, busca outros municípios da região para trabalhar. O município não dispõe de transporte público, não foram criadas alternativas para esses deslocamentos. Hoje o município recebe funcionários de Pedregulho e Igarapava para atuar na indústria de Rifaina, no pescado também. Esse transporte é pago pela iniciativa privada e não pelo município. O que necessitamos é mão de obra qualificada para esses setores porque a indústria, o pescado, estão buscando essa qualificação em outros municípios. Rifaina é um município pequeno e não temos essa mão de obra qualificada. Rifaina recebe mais pessoas do que as que saem daqui para trabalho”.

HD-FIPE perguntou se as empresas fornecem o transporte para seus funcionários.

ADS-Rifaina explicou que o transporte desses funcionários é dividido entre as prefeituras de Pedregulho e Igarapava. “Se a empresa privada paga a metade e os outros municípios ajudam com algum custo, mas, não sei se eles têm autorização por lei, pelo legislativo para esse custeio”.

HD-FIPE perguntou se existe no município transporte intermunicipal, se existe uma empresa de transporte coletivo que opera no intermunicipal e conecta Rifaina a quais seriam esses municípios.

ADS-Rifaina disse o esse transporte é operado pela viação São Bento, via Cândido Portinari no trajeto Rifaina-Franca, passando por Pedregulho e Cristais Paulista.

BB-FIPE falou da dificuldade em encontrar mão de obra qualificada. “Qual a qualificação que as empresas buscam? Mão de obra técnica, superior? Quais as áreas que apresentam maior dificuldade, já que tem uma indústria específica ligada ao pescado?”

ADS-Rifaina explicou que a produção no frigorífico precisa de mão de obra operacional ligada à filetagem do pescado. “Filetagem é transformar a tilápia em filé. O carregamento sai de Rifaina e chega aos Estados Unidos bem fresco. A maioria da mão de obra daqui não é qualificada para esse tipo de filetagem. Tentamos parceria com o Senac em curso de filetagem. Por ser um município pequeno, de 40 mil habitantes, essa mão de obra não existe mais, somente quem já trabalha nessa área. Essa é uma indústria brasileira com sede no município de São Paulo”.

RN-FIPE perguntou se gostaria de ser manifestar sobre essas questões.

HD-FIPE explicou que iriam responder as perguntas por e-mail, pois estavam com problemas no microfone.

RN-FIPE disse querer ouvir **MA-Franca** sobre o monitoramento de rodovias, pois existem duas rodovias e uma ferrovia importante, em geral são regiões com grande fluxo de cargas com risco de roubo de carga. “Como é esse monitoramento, é satisfatório na perspectiva regional, há programas de videomonitoramento das vias mais estruturantes?”

BB-FIPE relatou a resposta de **MA-Franca** foi via chat e explicava: “não temos monitoramento com vistas às rodovias, mas, existe projeto de expansão do monitoramento no interior da cidade com câmeras nas entradas e saídas da cidade”.

BB-FIPE chamou atenção para a Plataforma do PDUI que estaria disponível em breve para a comunicação com as prefeituras e a sociedade civil no que diz respeito às propostas, dúvidas e sugestões. “Essa plataforma abrigará e disponibilizará todos os documentos produzidos ao longo do processo”.

MH-FIPE perguntou sobre a área econômica, se as atividades do polo diamantário de Franca ainda permanecem porque, em análises anteriores, ela aparecia como uma atividade, inclusive como polo, se procede, se é uma atividade pungente sob o ponto de vista de atividade econômica regional.

BB-FIPE disse que pelos dados levantados ainda não foi um setor que despontou com grande relevância. “Como estamos olhando os dados muito agregados, não chama atenção. Alguns outros setores muito grandes, como o de alimentos, de confecções, saltam aos olhos, mas essa informação é interessante para olharmos com mais cuidado e até conhecer o histórico de importância desse polo e sua importância hoje”.

MH-FIPE afirmou que em análises anteriores ela aparecia como um polo que é uma figura um pouco mais forte sobre o ponto de vista de uma atividade econômica que está sendo desenvolvida. “De repente, sumiu da tela, quer dizer, existe, sei que é uma atividade um pouco complicada, inclusive sob o ponto de vista da legislação, de tributação. Queria perguntar se a secretaria de Desenvolvimento Econômico de Franca registra essa atividade no portfólio de ações econômicas que possa estar internalizada no âmbito da região”.

LP-Franca respondeu a pergunta de **MH-FIPE** e disse que essa questão pode ser uma demanda para a FIPE trazer um pouco esse contexto. “Não temos registro na secretaria de Desenvolvimento Econômico de uma representatividade significativa desse setor, porém temos conhecimento que isso é tradicional na cidade, no histórico da cidade. Se a FIPE conseguir um estudo sobre a questão, seria bem interessante, pois faz parte da história de Franca e saber como está a evolução ou regressão desse setor para a economia nos interessa”.

Afirmou que um dos grandes desafios em Franca é relacionado à defasagem de qualificação da mão de obra para o setor de serviços. “Nas informações da apresentação, 85% da empregabilidade está em setores com baixa densidade tecnológica, e temos uma contramão de Franca ranqueando o comércio eletrônico. Percebe-se que há um distanciamento muito grande da qualificação profissional. Como apresentado, 40% dos estudantes de Franca saem para trabalhar em outra região, é isso?”

HD-FIPE disse que 40% de São José da Bela Vista. São dados de deslocamento para trabalho. “No caso de Franca, 2,3% dos trabalhadores se deslocavam para trabalhar em outro município. Pelo percentual maior, talvez eles se destinem a trabalhar aí no município, na cidade de Franca”.

ML-FIPE colocou a questão da indústria calçadista e pediu que os representantes dos municípios comentassem se percebem uma reconfiguração geográfica dessa indústria em relação a ida de algumas empresas para Minas Gerais e como consideram a importância desse setor dentro da economia da aglomeração urbana.

LP-Franca disse que a empregabilidade de Franca ainda está na indústria calçadista que representa significativamente para a economia local. “Recentemente fizemos a solicitação de um estudo sobre o impacto dessa guerra com Minas Gerais para a economia de Franca. Não temos como competir sem a presença do estado, não temos argumentos para manter algumas empresas porque Minas Gerais favorece mais em termos fiscais. Contudo, estamos articulando junto ao Governo do Estado a diminuição do ICMS para termos competitividade no mercado e estimule a permanência das empresas. Não houve mudança geográfica, grande parte das empresas estão em Franca. As que foram para Minas mantiveram alguns tipos de instrumentos em Franca”.

MB-EMDEF comentou a questão do transporte coletivo intermunicipal e explicou que ele é integrado e atende os polos geradores de trabalho, que são as cidades vizinhas, e as áreas de produção agrícola. O transporte coletivo é voltado à acessibilidade e Franca tem o atendimento de vans adaptadas para deficientes físicos que pegam as pessoas em casa e as levam para tratamentos médicos ou escola. “Temos o *Citamobi*, aplicativo que permite ao usuário o acompanhamento de trajeto, horário e tempo de deslocamento do ônibus. A integração entre o intermunicipal e o transporte coletivo ocorre no terminal Ayrton Senna localizado no centro da cidade e concentra todo o transporte coletivo municipal e intermunicipal”.

Acrescentou ainda que os principais deslocamentos ocorrem entre os municípios de Patrocínio Paulista, Itirapuã, Restinga, Cristais Paulista, Pedregulho, Rifaina e São José da Bela Vista, são essas cidades que têm o maior fluxo dentro da cidade. Quanto à oferta de serviços de transporte coletivo para suprir as demandas de deslocamento variou muito no período da pandemia.

“Houve uma mudança significativa no transporte coletivo que teve queda de 80%. Em 2019, a média era de 60 mil passageiros/dia. No período da pandemia foram 8 mil pessoas/dia e hoje está chegando a 30 mil pessoas/dia. O município está aumentando a oferta de linhas, de carros gradualmente. Hoje são 26 linhas, 48 carros para atender a população. É uma única empresa, a Viação São José, concessionada, que atende Franca. Para os demais municípios, o transporte intermunicipal é feito pela empresa Cristalense e pela São José. Os municípios mais distantes,

como Guará, Ituverava e São Joaquim da Barra têm ligação com Franca pela rodoviária, assim como para todo o estado e a nível nacional. Vamos deixar nosso e-mail para compartilhar essas informações com a equipe do PDUI”.

BB-FIPE pediu dados a C-ACIF dados sobre os investimentos recentes do e-commerce, sobre a central do Magazine Luiza. “Essas são mudanças recentes, mas muito importantes para serem colocadas no estudo”.

Outra questão que complementa a pergunta da ML- FIPE, diz respeito a dois setores tradicionais com muito peso, principalmente no município de Franca, que são o calçadista e o de café, que boa parte das notícias, das análises realizadas falam como esses setores estão buscando agregar valor e diferenciação. “O setor calçadista por meio de design, o setor de café por meio de iniciativas de cafés especiais da região da Alta Mogiana. Como estão essas iniciativas, existem dados, se existe retorno delas na região?”

FC-FIPE disse ter lido sobre a dificuldade da indústria calçadista em Franca com incorporação de tecnologia. “Isso também eu gostaria de entender. Qual a dificuldade, se é um problema de investimento ou é um problema de mão de obra”.

LP-Franca perguntou se **BB-FIPE** falava especificamente do grupo Magazine Luiza e o impacto desses investimentos para a economia local.

BB-FIPE disse que o investimento do Magazine Luiza pareceu ser o maior. “Recentemente esse setor tem se desenvolvido muito e está demandando mão de obra. Vocês têm dados para que possamos entender melhor essa questão?”

LP-Franca disse que foram feitos levantamentos dessas informações junto ao Comecon, que é um grupo que trabalha comércio eletrônico. “Eles não têm dados estatísticos formais, de modo que não temos e precisamos de informações. Temos levantado informações sobre geração de emprego nesses setores. O Magazine Luiza, que é mais estruturado, nos fornece, mas eles não passam o seu faturamento. Falam que precisam de emprego, mas não formalizam, não oficializam. Não são fontes confiáveis, temos apenas relatos e informações muito crescentes de muitas empresas, do setor tecnológico inclusive, sendo compradas pelo grupo Magazine Luiza. Recentemente, cinco empresas foram compradas pelo próprio grupo. Percebemos demandas de empresas da base tecnológica solicitando incentivos fiscais para expandirem, mas nada oficial. Existe a especulação de empresas do ramo de tecnologia vindo para Franca de uma maneira muito forte, contratando terceiros. Estamos buscando mecanismos para compilar todas essas informações e ter o retrato do comércio eletrônico. O Comecon tem nos auxiliado, eles têm trabalhado fortemente com arremontagem dessas empresas, da formação desse grupo, estamos trabalhando em parceria para formação de mão de obra, de modo a atender esse grupo, mas, existem muitas empresas que ainda não estão com alteração de Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAEs). Em suma, estamos estudando o setor.

HD-FIPE perguntou qual a estrutura do Magazine Luiza em Franca e tinham alguma estrutura relevante além da loja. “A sede é em Franca?”

LP-Franca disse que a loja matriz e o polo de tecnologia são em Franca. “O polo é recente, abriu em 2018”.

MH-FIPE quis saber se o laboratório de pesquisas do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) que estava desenvolvendo um trabalho referente a questão da produção calçadista permanecia na região como uma atividade de pesquisa.

LP-Franca confirmou que sim e que são parceiros de pesquisa dentro da plataforma cidades inteligentes. “Inclusive estão pleiteando junto ao governo do estado trazer um hub na base tecnológica para outras áreas, para incubadora na área tecnológica, na área de startups. Ficaram um tempo sem recursos, mas agora tem os recursos e estão se colocando à disposição dos municípios. Inclusive articulamos para que eles tivessem parceria com o Sindicato Calçadista de Franca (SindiFranca) para propor soluções para as questões de resíduos.

MH-FIPE gostou da informação e disse que a equipe imaginava que essa atividade é diferencial, não só na pesquisa, mas no próprio desenvolvimento da região. “Participei de trabalhos anteriormente em que seria possível ter Franca como um polo de design calçadista, e que também busca se adequar ao perfil de consumo Internacional para ser um promotor das exportações. Ficamos otimistas com a participação do IPT”.

Sobre a questão do turismo como atividade econômica, disse que a região tem diversos potenciais, o turismo cultural com as obras de Cândido Portinari e outras cidades como Brodowski, Batatais, que detém essas obras. “Existe uma espécie de migração também, para as cidades que envolvem o turismo rural e o turismo de lazer, como Rifaina e outras tantas. Vocês têm alguma informação sobre isso no âmbito regional? Sendo mais específico, sabemos que existe uma potencialidade muito grande do turismo em termos regionais, não só pela questão das hidrelétricas, dos lagos, mas as questões que envolvem o turismo rural em Rifaina, Miguelópolis, entre outros. Gostaria de saber se vocês têm algum estudo, alguma análise mais aprofundada sobre a questão do turismo para que possamos eventualmente captar o sentimento local dessa atividade turística como desenvolvimento da região e como organização territorial do turismo, já que não se localiza exclusivamente no município de Franca”.

LP-Franca explicou que, especificamente, existe o Conselho Municipal de Turismo (Comtur) que está sendo reativado agora.

“Ficou parado na gestão passada e os conselheiros foram divididos para investigação e melhor estruturação das áreas de turismo em Franca, turismo religioso que é forte aqui e as rotas rurais. Pleiteamos junto ao Governo do Estado um assessoramento para essa questão das rotas rurais porque vemos que é uma vocação, mas não há uma estrutura, não tem um guia. “Essa questão está sendo estudada. Vemos muito forte o turismo de aventura, sabemos que existe, mas falta estruturação e contamos com a região para trabalharmos em conjunto em favorecimento de todos como um todo. Temos que pensar regionalmente. O turismo rural, por exemplo, Franca tem pouco. O desenvolvimento do turismo é uma questão que está em fase de estudo na revisão do Plano Diretor de Franca”.

HD-FIPE questionou se existe alguma demanda de melhoria do sistema viário, de duplicação de estradas, de conectividade, de escoamento da produção.

FC-FIPE relatou a colocação de MA-Franca que disse necessitar de duplicação da rodovia Cândido Portinari.

RN-FIPE falou da demanda de Cristais Paulista até divisa do estado na cidade de Rifaina e perguntou se MB-EMDEF conhecia alguma demanda que tenha sido articulada nos dois consórcios da região com relação a essa questão.

MB-EMDEF explicou que essa questão é do âmbito da secretaria de infraestrutura e concordou com MA-Franca de que são esses pontos de maior tráfego e que necessitam de duplicação. “Patrocínio Paulista, Itirapuã já tem duplicação em alguns pontos”.

FC-FIPE relatou a colocação de MA-Franca que diz existir uma demanda muito grande de transportes de carga e turismo.

RN-FIPE agradeceu a participação e contribuição de todos e reforçou que o diálogo continua via Plataforma do PDUI que todos receberiam o link de acesso em breve.

Propostas

- ❑ **JBC-vice-reitor do Centro Universitário Municipal** sugeriu que valeria a pena a geógrafa **IM** dar uma olhada no Código do Meio Ambiente do município que classifica a Bacia do Canoas como Área de Proteção Ambiental porque tem algumas áreas identificadas que precisam de uma gestão integrada. Acrescentou que precisa ser desenvolvido um plano de gestão integrada da bacia do Rio Canoas. Uma delas não sei se está como área de ocupação restrita no quadro do Panorama Regional. “Tem um parceiro do Rio Canoas e outras áreas que demandam elaboração desse plano, valeria a pena depois vocês buscarem para destacar”.
- ❑ **ACIF-Associação comercial e Industrial de Franca**, por meio do seu Instituto de Economia se dispôs a passar informações para a equipe da FIPE.
- ❑ **EMDEF-Empresa de Desenvolvimento Econômico de Franca** se propôs a compartilhar informações sobre transporte coletivo intermunicipal com a equipe do PDUI.

IV. REGIÃO METROPOLITANA DE PIRACICABA

SUB-REGIÃO PIRACICABA

SUB-REGIÃO RIO CLARO

SUB-REGIÃO LIMEIRA

IV.1. Oficina Regional de Piracicaba

Data: 13/10/2021

Horário: 14h às 17h

Municípios: Capivari, Elias Fausto, Mombuca, Piracicaba, Rafard. Rio das Pedras, Saltinho.

Representantes das Prefeituras Municipais

- Prefeitura Municipal de Saltinho
- Prefeitura de Mombuca
- Secretário de Meio Ambiente de Capivari
- Secretária de Meio Ambiente de Rio das Pedras
- Secretário de Projetos, Convênios e Captação de Recursos de Capivari: Luis
- Secretário de Desenvolvimento Econômico e Emprego de Capivari
- Chefe do Departamento de Meio ambiente de Rafard

Representante da Sociedade Civil

- Presidente do Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba – IPPLAP

Sala1: 16 participantes

Sala 2: 10 participantes

A abertura foi realizada pela coordenadora técnica do projeto **RN-FIPE** que ressaltou a importância da parceria da Secretaria de Desenvolvimento Regional (SDR) e da FIPE com os municípios que compõem a unidade regional de Piracicaba para se obter, por meio do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), um resultado que reflita a realidade dos municípios da região.

Na sequência o coordenador do projeto, Andrea Calabi, e o secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi, saudaram os participantes. A coordenadora da UR, **SR-FIPE**, fez a apresentação do panorama regional e, em seguida, os participantes foram divididos nas duas salas de debates de acordo com o interesse de cada um.

Sala 1: Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

Os 8 municípios da sub-região estavam participando dos debates

As técnicas da FIPE **LT e MY** apresentaram dados, informações e mapeamento sobre a questão urbana e ambiental. Os debates focaram na proposta de macrozoneamento e nas principais questões urbanas e ambientais dos municípios. As técnicas destacaram que a região tem como um dos principais problemas a ocupação desordenada do solo e é preciso resolver com urgência a questão da regularização fundiária.

A equipe FIPE colocou que o panorama regional é uma análise preliminar do território e precisa ser validado pelos municípios. Quanto ao macrozoneamento, ele será um instrumento que dará muitos subsídios na revisão dos planos municipais. Os representantes se comprometeram a levantar o estado da arte de cada município quanto a revisão do plano municipal. Foi acatada com muito entusiasmo a parceria dos municípios com a FIPE/SDR para elaborar um PDUI compartilhado e transparente.

As apresentações estão disponíveis na plataforma digital da Unidade Regional.

<https://rmp.pdui.sp.gov.br>

Principais questões levantadas no debate

RB-Secretaria de Meio Ambiente de Rio das Pedras disse que em Rio das Pedras é muito importante tomar contato com as questões relativas às macrozonas porque são estratégias para ação na região metropolitana porque o Plano Diretor do município, apesar de muito amplo, é muito limitado nas informações visuais.

“Acabamos sofrendo muito para utilizar informações para desenvolver os vetores de crescimento do município. Se nós pudermos desenvolver uma ferramenta em conjunto, com a criação dessas novas subdivisões, ajudaria muito. Estamos iniciando os estudos para fazer a revisão do Plano Diretor e estamos querendo inovar um pouco nessas questões. Mas é muito difícil, por exemplo, tentamos aplicar uma métrica que é definida no Plano Diretor que está descrita nos anexos, porém, esses anexos não foram localizados. Eles, também contêm orientações do plano diretor para a instalação de indústrias, mas, quando a gente vai buscar nos anexos não tem nada. Temos alguns conflitos importantes sobre as manchas urbanas onde não constam as áreas consolidadas. A região sofre de uma epidemia de parcelamento irregular de solo. Então, a regularização dessas áreas teria que ser tratada de imediato. Estamos tentando fazer um projeto piloto de regularização fundiária para as áreas que têm problemas sociais mais graves. Estimamos ter cerca de 3 mil imóveis irregulares no município que tem 14 mil imóveis regulares. Acredito que outros municípios da região também devam sofrer desse mesmo problema. Considero que este deve ser o ponto central da nossa discussão”.

LT-FIPE comentou que quando trabalhou, anteriormente, desenvolvendo o plano para o aglomerado, isso apareceu de forma muito evidente em todas as oficinas e em todos os grupos de trabalho. “Mas não é só no município de Rio das Pedras, basicamente todos os municípios estão sofrendo com o parcelamento irregular, com a forma desordenada de crescimento das cidades e sabemos o quanto essa irregularidade impacta fortemente no ordenamento territorial nos municípios”.

LFR-Secretário de Projetos, Convênios e Captação de Recursos de Capivari disse concordar com o representante de Rio das Pedras no que diz respeito a ter uma ferramenta para fazer a revisão do plano diretor e que o macrozoneamento poderia ajudar nessa revisão, na Lei de Uso do Solo e, até mesmo, no Código de Obras. Enfim, tudo o que tem a ver com a edificação de construção e expansão urbana do município.

“Estamos enfrentando problemas porque o empreendimento imobiliário acaba se sobrepondo as vontades do município e, muitas vezes, por falta de ferramentas o poder público não avança. Inclusive, uma colega da prefeitura de Rafard, NS, está aqui e sabe bem das dificuldades que eles tiveram no passado para regularizar tudo. Estamos na mesma situação, mas, felizmente, a administração de Capivari está priorizando a regularização fundiária e acredito que o macrozoneamento vai ajudar muito na revisão da legislação municipal. Recentemente, eu estive no cartório de registro de imóveis do município e a própria oficial me questionou sobre a regularização fundiária dos loteamentos irregulares e clandestinos. Capivari possui 33 imóveis que estão com uma Ação Civil Pública em andamento. Precisamos regularizar, mas, a carência de pessoal e a falta de ferramentas impossibilitam o início desse processo. Vocês podem esclarecer se a FIPE presta assessoria para auxiliar os municípios na elaboração e acompanhamento de planos diretores? Eles precisam ser revistos, mas a dificuldade é colocar em prática o que cria problema para o próprio município. Precisamos de ferramentas que ajudem na implementação do plano, aerofotogrametria para fazer um diagnóstico, melhorar as leis municipais, principalmente a de regularização fundiária, e tratá-la como uma lei municipal para caracterizar e dar condições de ser aplicada no futuro”.

Declarou ter gostado da apresentação. “São dados que mostram a importância do macrozoneamento. Estou à disposição para participar, até de outras reuniões, independentemente, dessas organizadas pelo estado para discutirmos, conjuntamente, porque às vezes a dúvida de um município pode ser de muitos outros”.

LT-FIPE esclareceu que esse é um ponto de bastante atenção porque o macrozoneamento vai ter o rebatimento nas legislações municipais. Citou como Capivari que tem os mesmos problemas de outros municípios, por isso seria preciso fazer um exercício de trazer essas questões para o macrozoneamento porque quando forem revisar as leis municipais isso já deve estar posto na legislação regional.

LFR-Secretário de Projetos, Convênios e Captação de Recursos de Capivari Concordou que isso consegue nortear os municípios no sentido até político da situação. “Às vezes, nós que somos técnicos, não temos o viés político da situação. Precisamos caminhar para um sentido e acabamos sendo engolidos pela política e pelos relacionamentos. Precisamos de um instrumento forte para, em conjunto com os outros municípios, conseguir avançar. Queremos melhorar para poder atuar”.

MY-FIPE ressaltou que esse é o objetivo principal do ordenamento territorial da região metropolitana. “Dar orientação e diretrizes amplas para os municípios, principalmente, aqueles que não têm ainda o seu próprio regramento ou que estão desatualizados e precisam aprimorar esses instrumentos. Com relação a essa questão da regularização fundiária, o plano diretor e o ordenamento territorial são fundamentais, mas não são suficientes. É preciso trabalhar, também, a questão da fiscalização e de repente, pensar juntos em propostas de fiscalização integrada, nas áreas estratégicas da região metropolitana”.

LT-FIPE disse que iria confirmar junto a FIPE a possibilidade de assessoria para a revisão dos planos diretores e a resposta seria retornada por e-mail.

AM-prefeitura de Saltinho comentou que já estão fazendo a revisão do Plano Diretor.

LT-FIPE propôs aos participantes pensar uma situação hipotética em que seria colocada uma área rural em Saltinho no local em que o município está colocando como industrial no Plano Diretor. “Se houver esse tipo de conflito e vocês aprovarem antes Plano, depois vão precisar rever. Então, esse debate com vocês sobre o que estão pensando enquanto revisam o plano é importante porque, se fizer sentido, do ponto de vista territorial das funções, a gente já incorpora isso de alguma forma para que o plano não precise ser revisto novamente num curtíssimo prazo”.

Destacou ainda que com relação ao abastecimento de água, a concessão é da Sabesp, mas a prefeitura não possui dados e informações.

LT-FIPE observou que essa informação foi uma surpresa para a equipe porque tem alguns municípios que, mesmo sendo concedidos para a Sabesp, a informação está disponível. “Vamos procurar saber e se conseguirmos passaremos para vocês”.

AM-prefeitura de Saltinho disse que na região tem outros municípios concedidos para a Sabesp que são da mesma regional, mas, o cadastro é preenchido só nos itens drenagem urbana e resíduos sólidos.

LT-FIPE comprometeu-se a procurar saber por que a Sabesp não preencheu.

F-prefeitura de Mombuca informou que o município não preencheu e essa pode ser a causa de não aparecer e propõe pegar as informações com a Sabesp e preencher o cadastro.

AM-prefeitura de Saltinho comentou que Mombuca é o município mais novo da região que entrou na concessão e teriam que pedir direto para a Sabesp repassar as informações.

LT-FIPE esclareceu que para a equipe da FIPE o importante é o percentual de atendimento, tanto do abastecimento, quanto da coleta e do tratamento do esgoto, além da extensão da rede.

“Basicamente são esses os dados que precisamos para uma análise regional. Se vocês conseguirem isso mais rápido, passem para gente e se a gente conseguir mais rápido passaremos para

vocês”. Perguntou ainda sobre o que acharam da segunda parte da exposição da **MY-FIPE** sobre as informações complementares. “Há, por exemplo, uma macrozona de proteção integral de uso sustentável que vocês acham que faz sentido ou não, ou seria legal trazer uma outra informação? A gente precisa muito desse feedback de vocês”.

Em relação ao macrozoneamento, **LFR-secretário de Projetos, Convênios e Captação de Recursos de Capivari**, opinou que seria preciso filtrar quais municípios já estão revisando o Plano. “É o caso do RB que já está em contratação e da AM que também disse que já estão revisando. Não sei até que ponto isso pode interferir nessa revisão deles e daqueles que estão ainda em busca de uma proposta de revisão, que é o caso de Capivari. É importante discutirmos o macrozoneamento para não termos que fazer as revisões novamente. Sabemos da dificuldade para a aprovação na Câmara, portanto, acho que seria interessante fazer esse levantamento de quem está revendo o plano para orientá-los. Com relação a questão ambiental, notei na apresentação que Capivari tem, por exemplo, uma área de preservação que vocês destacaram em rosa que é a Reserva Legal. Somos cobertos por ela e, isso inclusive, pode nos nortear na expansão do município. Ou seja, se nós determinarmos dessa maneira, vai impactar lá na frente no processo da malha viária e no desenvolvimento urbano do município. Proponho que a gente faça essa análise para ver o que se adequa, para quem e como conseguiremos, até mesmo, ver dessas propostas que vocês fizeram, quanto que nós vamos conseguir executar. O que o grupo vai entender como necessário para gente ter um diagnóstico. Acho que seria importante fazer esse levantamento e queria propor para os demais municípios para enviarmos as informações adicionais para vocês. Precisamos fazer um filtro do que falta com relação a dados, informações e legislação e encaminhar, se possível, fazendo reuniões periódicas. O agendamento de outras reuniões – não sei se partiria de nós ou de vocês – essa foi a razão da minha pergunta a respeito da FIPE sobre a assessoria. Então, acho que se vocês puderem dar essa devolutiva para a gente, é interessante”.

LT-FIPE concordou e solicitou para que fosse enviada uma listagem de quem está em processo de revisão ou contratação e se já tiverem algum material produzido dessas revisões – e puderem enviar – vai incrementar as análises.

LFR-secretário de Projetos, Convênios e Captação de Recursos de Capivari disse que os técnicos não terão muito o que agregar a essas estatísticas que estão sendo levantadas, mas confirmou que existe material disponível. “Temos que partir dessas revisões para começar a melhorar, mas, não posso passar informações que não condizem mais com a realidade hoje”.

MY-FIPE informou que no chat, o **DR-IPPLAP** que estava com problema de áudio e vídeo propôs a criação de um grupo para discutir a questão da regularização fundiária, por ser muito complexa. “Comentei que ainda teremos a etapa de audiências públicas e vamos desenvolver e aprofundar mais todas essas questões”.

LT-FIPE comentou que por ser um problema muito acentuado da região talvez valesse a pena também **DR-IPPLAP** levar essas questões junto aos prefeitos, por mais que eles já saibam.

“Uma forma para levar essas discussões é no Conselho de Desenvolvimento Metropolitano que terá uma reunião no dia 19/10. Todos os prefeitos foram convidados e vão discutir questões im-

portantes em nível regional. A reunião será em Piracicaba e o próprio conselho pode criar uma câmara temática específica para fazer essas discussões de forma mais frequente. Portanto, é importante vocês levarem isso para os prefeitos para que eles se manifestem no conselho”.

ML-FIPE colocou que foi levantada a enorme dificuldade em conseguir aprovar um zoneamento municipal. “Em função de preço e sobretudo pela pressão do setor imobiliário que já tem setores de expansão de loteamento muito definidos, às vezes, em conflito com áreas ambientalmente protegidas”. Acrescentou ainda que o macrozoneamento regional ajuda no sentido de que existe uma peça legal aprovada em âmbito estadual que é consenso entre os municípios.

“De certa forma, isso cria uma camada a mais para ajudar na argumentação local. Pela minha experiência, nos municípios que não tinham qualquer tipo de proteção em âmbito estadual e federal ficava muito difícil conseguir fazer frente a pressões do setor produtivo imobiliário local. E aí tem uma outra questão que é o zoneamento municipal que tanto quanto o regional podem estar Ok, com macrozonas muito coerentes do ponto de vista de proteção e expansão etc. mas, isso não quer dizer que o processo de urbanização vai respeitar. Por isso, concordo que a regularização fundiária é um tema importante. Para nós, é muito importante fazer uma leitura muito correta do processo, de como que se dá essa expansão irregular, se ela é de baixa renda ou não, se acontece por núcleos organizados urbanos ou por parcelamento rural; em pequenos bairros ou descolados da mancha urbana. Às vezes se dá por um parcelamento de chácaras que é um processo quase pré-urbano e assim a coisa vai evoluindo e, de repente, vira um bairro urbano onde é preciso botar infraestrutura e, muitas vezes, em locais que não teriam essa vocação. Ao longo desse processo que começa agora é muito importante que vocês nos ajudem a caracterizar com bastante clareza que processo de expansão é esse, como se dá e qual é o tipo de irregularidade que tem, se é urbana ou rural, se é baixa, média ou alta renda, enfim, como se dá esse processo na região de vocês”.

LT-FIPE destacou que DR está falando que na área deles é rural, de média e alta renda. A expansão irregular é na área urbana com população de baixa renda.

Sala 2: Desenvolvimento Econômico e Social, Transporte, Mobilidade e Logística

Após uma breve apresentação dos participantes, a apresentação do panorama da sub-região e os objetivos da oficina, a coordenadora de OR, SM deu início aos debates.

SM-FIPE colocou os temas a serem discutidos que são os desafios para a potencialização das atividades produtivas da região, consolidação das vocações industrial, agrícola, de turismo, questões ambientais, dinâmicas locais, convergência de projetos, sistemas unificados de gestão de serviços de segurança, saneamento, sistema viário e suas conexões, transportes, saúde, educação e capacitação de mão de obra.

RN-FIPE colocou que queria tirar algumas dúvidas, pois, pelos números obtidos e as análises feitas até o momento, a região metropolitana de Piracicaba é uma região dentro do contexto regional

com nível de satisfação dos perfis econômicos e demográficos bons considerando o tanto que a economia brasileira é cíclica. Explicou considerar que parte disso se deve à produção agrícola que é muito voltada para exportação já que o Brasil vem passando por uma fase de grande exportação de commodity e o açúcar é um produto importante na pauta do estado e, também, na região de Piracicaba.

“Mas essa região é mais do que produtora de commodities, ela tem um segmento industrial muito dinâmico, um segmento de bens de capital e isso é importante porque ela produz máquinas para outras atividades daí decorrentes, e isso detém empresas, indústrias na área de bens de capital, além do polo cerâmico, que também tem a sua importância na economia regional. Do ponto de vista econômico e dos impactos para o PDUI, é importante saber o quanto essa atividade econômica está impactando em determinadas infraestruturas na região, pois pelo que a SM colocou na apresentação, o balanço hídrico já está apresentando sinais de esgotamento. Uma outra questão que quero abordar, remetendo a trabalhos anteriores que vimos, é o quanto que essa dinâmica econômica impacta no sistema viário pelo escoamento da produção. Face a esse perfil econômico diversificado e dinâmico, a região está encontrando dificuldades com mão de obra capacitada? A rede de ensino técnico de Fatecs e Etecs é satisfatória e atrelada ao perfil das atividades econômicas da região?”

JM-secretário de Desenvolvimento Econômico e Emprego de Capivari destacou que vem da gestão pública e que trabalhou como secretário de esportes nos últimos 8 anos, e agora como secretário de desenvolvimento econômico e uma das dificuldades que vem encontrando desde janeiro é ter dados mensuráveis para analisar a situação da cidade.

“Os dados apresentados da região metropolitana, lógico que separados por cidade, ajudam bastante na questão do desemprego. Sobre a questão da Etec, o município tem uma sala descentralizada de Piracicaba em Capivari com dois cursos técnicos em logística e em administração. Esses cursos já vêm acontecendo, mas, poucas pessoas conseguem uma colocação porque talvez sejam cursos que não atendam as principais demandas da cidade. Para eu conseguir entender melhor sobre qual é a real necessidade de Capivari, estamos desenvolvendo junto às empresas o Projeto Qualifica Capivari, para saber que tipo de mão de obra os prestadores de serviços, as indústrias e o comércio realmente precisam. Com esse retorno faremos um estudo qualitativo e quantitativo para mensurar a questão e poder, junto com parceiros e entidades como Sesc, Senai, as Carretas Via rápida, oferecer cursos de acordo com o perfil econômico da cidade”.

Quanto aos dados gerais de outras áreas, de outros segmentos eu não tenho tanta propriedade para afirmar, mas seria interessante que nas próximas reuniões ter a participação de outros secretários, de planejamento, captação de recursos, desenvolvimento urbano.

SM e MB-FIPE disseram que após as provocações feitas pela equipe da FIPE gostariam de ouvir deles sobre as questões que eles dominam.

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba explicou que existe o Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba e observaram durante o diagnóstico da revisão do Plano

Diretor, quanto ao desenvolvimento econômico, que no Brasil, o setor dos serviços tem disparado em relação às indústrias e como foi colocado no gráfico, o segmento de serviços está muito crescente e a indústria apresenta uma certa retração.

“Isso observamos no Brasil como um todo. A Região Metropolitana de Piracicaba tem um potencial turístico muito grande que devemos atentar, pois pode haver um desenvolvimento muito grande dessa área. Outra questão diz respeito a cidades inteligentes. Estamos começando a elaborar o plano de cidade inteligente, inclusive teremos a 7ª Conferência da Cidade de Piracicaba, cujo tema será esse plano de cidade inteligente. Será o primeiro encontro com a sociedade civil para debatermos esse assunto. Outro tema importante é o transporte, o fluxo de carga, a continuação do anel viário que já tem uma parte conectada a partir da rodovia do açúcar que liga Piracicaba a Sorocaba pela estrada que vai para Rio Claro. Precisamos continuar esse anel viário. Tem essa projeção e o plano de mobilidade está em andamento, sendo finalizado projetando uma ligação também com São Pedro. Com isso, tiraríamos grande parte do fluxo de caminhões de dentro da cidade, o que melhoraria a logística das empresas. Quanto às questões sociais, usamos no plano diretor o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social para localizarmos área de intervenção prioritária, usando os índices 5 e 6 de vulnerabilidade alta e muito alta, junto com áreas de favelas que foram delimitadas como áreas de intervenção prioritária de vulnerabilidade social”.

SM e MB-FIPE disseram que o IPVS é de 2010 e é um dos assuntos que devem entrar no PDUI. “Essas áreas, na discussão do macrozoneamento entram num item que são as estratégias para ação. A sua proposta de ordenamento territorial abrange, não só o macrozoneamento – como as estratégias para ação metropolitana –, como também, áreas de interesse metropolitano e uma das áreas a serem definidas para uma ação são essas áreas de intervenção. Essa questão é importante. Vocês já estão colocando no plano diretor? Isso será levado em conta. Esse plano diretor a que você se referiu é o atual?”

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba confirmou que sim. “Quando começou o aglomerado nós estávamos com o plano antigo. Já encaminhei para vocês o plano novo com todo o mapeamento do zoneamento”.

SM-FIPE disse que o mapeamento já está sendo levado em conta no macrozoneamento regional em que é feita a compatibilização de áreas semelhantes nos diferentes municípios.

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba falou de outra questão que considera primordial: as bacias produtoras de água. “Com essa escassez e com São Paulo retirando a nossa água, colocamos no zoneamento as zonas de proteção hídrica, tanto no urbano quanto no rural. É uma questão essencial porque alguns municípios são dependentes de outros porque as nascentes estão nos primeiros, e depende muito da recomposição de toda APP e de melhorias para que o abastecimento não seja prejudicado.

SM-FIPE disse que o assunto é diretamente ligado à uma questão metropolitana, mas, quis perguntar um pouco mais sobre a questão do turismo. A **RN-FIPE** tem uma colocação e depois voltamos a discutir a questão.

RN-FIPE quis que MBSDS falasse mais sobre a essa zona de proteção hídrica que foi proposta no Plano Diretor, que é tanto para a área rural quanto urbana. “Qual é a diretriz que o plano diretor está colocando, se tem alguns programas que já estão definidos, do que deve acontecer nessa região? Qual é a diretriz para essa zona, porque não basta dizer zona de proteção, mas o que o proprietário rural ou o proprietário urbano tem que fazer para se comprometer com essa proteção hídrica”.

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba respondeu que existe o Programa de Pagamentos de Serviços Ambientais (PSA) em que aquela propriedade que mantém e recompõe a sua APP recebe do município um pagamento pelos serviços ambientais.

DG-Rio das Pedras disse que o município de Rio das Pedras tem hoje aproximadamente 37 mil pessoas, 35 mil no último de 2020 e, também, tem algumas dificuldades. “Uma delas é sem dúvida nenhuma relativa à água, mas que também como vocês devem ter acompanhado nas reportagens, nós estamos fazendo um rodízio hoje de 12h x 36 horas, porque as nossas captações são de represas. Estamos sofrendo bastante em virtude da seca de nossas minas”.

Sobre a Etec, disse sentir falta de novos cursos, principalmente na área de metalurgia, que é o forte hoje da cidade. “Temos grandes empresas como Painco, Manetoni, que representa a Belgo e a inclusão de cursos voltados a esse perfil na Etec seria o ideal para nossa cidade”.

Sobre o esgoto, explicou que não há tratamento, é jogado céu aberto, mas está acontecendo a construção de uma estação de tratamento de esgoto, com previsão de término até dezembro ou final de janeiro, o que é considerado uma grande conquista. “Participei de administrações anteriores e fui um dos responsáveis pela regulamentação da documentação. O município vai ganhar muito com isso porque nós temos um córrego que hoje corta a cidade e toda a água é desperdiçada porque não é armazenada e, infelizmente, no final do curso do rio tem uma represa grande com muito lixo acumulado, em consequência do esgoto não tratado. Como é jogado a céu aberto gera um acúmulo de lixo muito grande e o custo para limpeza é muito alto. Pelas análises feitas desse material detectou-se chumbo. Seria necessário ter um local de descarte especializado, provavelmente em Paulínia. A princípio tínhamos um acordo com agricultores para ver a possibilidade de descartar esse material na agricultura em forma de adubo, mas foi totalmente descartado, devido ao tipo de material. Enfim, temos essa dificuldade e estamos correndo para tentar minimizar o impacto, tanto da água, quanto do esgoto, que a nosso ver são as duas prioridades da cidade”.

ML-FIPE complementou dizendo que na linha do desenvolvimento econômico queria que os representantes falassem um pouco sobre ciência e tecnologia. “Sabemos que tem um parque tecnológico em Piracicaba e que teve a instalação da AgTech Valley, que é o vale do Piracicaba. Queria saber se vocês acham que essas iniciativas de políticas de ciência e tecnologia voltadas para o setor do agronegócio têm centralidades que podem atrair investimentos para a cidade e consolidar uma posição de destaque, mesmo que seja ainda incipiente”.

RN-FIPE dirigiu-se a MBSDS acrescentando que Piracicaba tem um parque tecnológico privado ligado à Cosan. “A **ML-FIPE** se referiu a uma outra iniciativa, e você como técnica do Instituto de Planejamento desde a criação do parque tecnológico, próximo da própria Universidade Luiz de

Queiróz, percebe algum adensamento de empresas em torno desse parque ou desses centros de inovação tecnológica ao longo do tempo, como Piracicaba está acompanhando, avaliando essa questão?”

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba explicou que esse parque tecnológico deu um impulso e, também, teve a vinda da Hyundai e de outras empresas, mas a pandemia atrapalhou um pouco após essas instalações. “Eu não sou a pessoa mais indicada para falar sobre como está a situação”.

RN-FIPE perguntou se alguém da prefeitura de Piracicaba poderia conversar com a equipe do PDUI sobre essa questão já que foi dito sobre o Programa Cidades Inteligentes. “Imagino que esse programa vai possibilitar a cidade ter serviços públicos mais digitais. Aproveitando, em que nível digital as três prefeituras presentes nesta oficina se encontram na gestão pública?”

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba disse que poderia falar sobre o Cidade Inteligente. “Ela é mais do que uma cidade digital, seu objetivo é o cidadão, é a melhoria dos cidadãos do município como um todo. É bem mais abrangente, claro temos que começar com toda a parte digital para conectar todas essas informações. Temos muita coisa por fazer. Nessa primeira reunião que mencionei anteriormente, vamos ouvir também a sociedade civil, com o que temos, o que queremos e o que podemos, por onde começar e aquilo que podemos, que é essencial, que seja compartilhado com a sociedade”.

SM e MB-FIPE pediu que MBSDS falasse do potencial turístico. “Os municípios presentes nesta oficina se referiram a ele e queríamos saber o que falta para esse potencial ser uma atividade para trazer renda para a população, principalmente nesses municípios de Piracicaba Capivari e Rio das Pedras”.

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba lembrou que Brotas não faz parte da região, mas São Pedro sim. “Grande parte das cachoeiras exploradas por Brotas pertence ao município de São Pedro. Portanto, São Pedro deveria fazer um marketing melhor e intensificar as ações de turismo. Outros pontos, por exemplo, a Unesp de Rio Claro e Unicamp têm um projeto de Ecoparque do Corumbataí que pega toda a Bacia do Corumbataí. É um geoparque, que se instalado, pode ter a chancela da Unesco. A formação começa no Rio Corumbataí e termina no Rio Piracicaba, dentro da área urbana, quase no centro da cidade. No meio desse percurso do rio se vê pelo barranco todos os períodos da terra. Temos fósseis nesse local. O professor Perinotto da Unesp disse que tem uma sala no Museu Natural de Nova Iorque com os fósseis daqui, com as pedras, então por que não explorar isso? Esse rio pode até ser navegável para uso turístico, com explicações sobre os fósseis e toda a formação geológica existente. Temos a rua do Porto, o projeto Beira-Rio de Piracicaba, com uma rua gastronômica que recebeu investimento para revitalização da área. Descendo o Rio Piracicaba temos o Tanquã, o mini Pantanal Paulista. Quanto ao desenvolvimento econômico dessa região, lógico que temos que fazer a regularização fundiária levando em consideração o Marco desde 2016, para que haja investimento, e possamos regularizar essa situação. Mas não é interesse social, logo não é o poder público quem vai fazer a regularização, é o interesse privado específico. São eles que têm que arcar com essa regularização. Temos ainda

na região um apelo para cavalgadas, que envolve Piracicaba, São Pedro. Temos a Rota do Sol que passa por Piracicaba, as rotas religiosas, o engenho central em que foi construído um teatro que poderia ser um ponto de partida e um ponto de chegada com feiras, cutelaria e um ponto gastronômico na chegada em Águas de São Pedro e São Pedro olhando para outros municípios também no percurso do Rio Corumbataí. Já existem alguns percursos informais de bicicleta, as rotas rurais, o Trentino Tirolesa na parte do Corumbataí. Poderia interligar com Águas de São Pedro por meio de um circuito para conhecer a migração italiana no município. É necessário interligar os municípios, verificar os pontos turísticos, fazer essa conexão organizá-las para que realmente haja desenvolvimento nesse segmento”.

SM-FIPE questionou se a ideia era criar uma espécie de Plano Diretor de Turismo da região metropolitana com diferentes circuitos para potencializar o que já existe.

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba confirmou que essa é a ideia. “Inclusive circuitos de caminhada porque temos regiões muito interessantes para visitaçãõ”.

SM-FIPE questionou porque os circuitos não acontecem. “Quais são as carências, por que não tem a interligação? Essa proposta de alinhavo das diferentes atividades seria muito bom e ajudaria na divulgação. Tem infraestrutura para receber o turista, tem gente para trabalhar nesses hotéis, nessas áreas que deveriam ser criadas, como que isso se encontra na região?”

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba afirmou que como havia dito anteriormente, para se fazer visitasões no Tanquã ou receber pessoas, é necessário ter infraestrutura, mas primeiro tem que fazer a regularização fundiária.

RB e MB-FIPE questionou se a fala sobre qual era o ponto concreto em relação a regularização fundiária.

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba exemplificou sobre o que acontece em Piracicaba sobre regras para poder construir um hotel.

RN-FIPE perguntou se a área é pública.

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba disse que a referida área é rural, mas tem pessoas morando nessa região.

RN-FIPE perguntou se essa regularização fundiária não seria então um problema de uso urbano em área rural.

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba concordou. “Exatamente, é uso urbano no rural. Isso independe também de ter um hotel no rural, isso é permitido”.

RN-FIPE disse que no Plano Diretor é uma área em Piracicaba.

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba responde que não está no Plano Diretor, existe apenas um apontamento e que existe um plano turístico que está sendo revisto. “Não estou falando só de Piracicaba, estou estendendo aos outros municípios, é algo integrado”.

RN-FIPE enfatizou então que o que estava questionando sobre regularização fundiária era, na realidade, a possibilidade de licenciar e usos urbanos em área rural.

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba respondeu que sim já que existem alguns restaurantes e as pessoas acabam não investindo muito porque não tem a propriedade. “É um assunto bem mais amplo”.

SM-FIPE ponderou que a discussão poderia ser demanda para diretriz presente no Plano Diretor da região metropolitana. “O que você está colocando como dificuldade para potencializar o turismo é que grande parte dele está afeito a atividades rurais, ao espaço rural, e isso precisaria ser contemplado de alguma forma”.

DG-Rio das Pedras disse que em Rio das Pedras tem o Caminho do Sol que faz parte de alguns trajetos da cidade e que também existem algumas matas fechadas. “O que falta é estrutura para avançar em um projeto turístico porque geralmente as fazendas são particulares. Hoje o que existe são muitas bicicletas e quadriciclos que circulam imensamente pelas áreas rurais e que se tivéssemos uma estrutura mais bem implantada, com certeza seria um turismo muito forte na nossa região. O movimento é muito grande nos finais de semana e feriados na zona rural com cavalos e bicicletas. Falta uma ação macro para divulgar e interligar esses municípios”.

JM-secretário de Desenvolvimento Econômico e Emprego de Capivari ainda quis destacar a questão cultural já que em Capivari cresceu muito o número de pessoas que anda de bicicleta nas áreas rurais que estão todas interligadas, Capivari, Rio das Pedras e Piracicaba.

“Em Capivari tem mais de 67 grupos com 50 a 60 pessoas em cada um. Sobre os roteiros gastronômicos, se conseguíssemos desenvolver algo semelhante a Piracicaba na região metropolitana como a Rua do Porto, seria interessantíssimo para todos. Funciona bem para todo mundo da região. Capivari explora, mas não da maneira correta a arte da Tarsila do Amaral, pintora Capivariense. Não temos um roteiro, porque é interligado com Capivari e Rafard. Ela nasceu em Rafard que era um bairro de Capivari. Mas, não conseguimos atrair público de fora. Poderia ter uma visita organizada. Também tem a estação da Sorocabana que é um prédio antigo e que hoje abriga a Secretaria de Cultura. No entorno dessa estação tem um gramado grande e nesse ano estão conseguindo recursos estaduais e federais para colocar uma pista de skate e ao lado quadras, parques, salas de teatro etc. Recentemente, a prefeitura conseguiu a doação dos trechos da antiga linha da Fepasa que também pode ser usada com atividades culturais. A região tem que inserir uma proposta para explorar o turismo nos planos diretores”.

Disse que ainda há um aprendizado sobre as cidades inteligentes. “Visitei o Instituto Tecnológico em Sorocaba para pegar ideias e dar um start. Como MBSDS falou, temos que ouvir a população. Na saúde por exemplo, com os atendimentos que a prefeitura ofereceu na pandemia, como por exemplo, WhatsApp, um e-mail mais acessível ou outras ferramentas digitais, melhorou muito”.

RN-FIPE perguntou sobre a infraestrutura de tecnologia na questão das cidades inteligentes. “A internet na região é satisfatória? Na região não exclusiva do município, quando circulam entre os municípios, vocês têm frequência da internet?”

JM-secretário de Desenvolvimento Econômico e Emprego de Capivari disse achar satisfatória.

Para **MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba** os serviços de internet não estão muito bons. “Nas residências temos ouvido muita reclamação”.

RN-FIPE perguntou se o acesso nas escolas era bom. “A pandemia foi um bom teste porque muito serviços começaram a ser prestados on-line e as operadoras vendem banda para quem compra e, também, tem um problema de renda, às vezes a pessoa não está disposta a comprar pacotes muito caros. Quando o setor público oferece serviços para a população, o sistema funciona, as aulas on-line funcionaram, os atendimentos de saúde com marcações eletrônicas existem na região?”

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba disse não ser da sua área, mas estava sendo feita coleta de todos esses dados, mas cada um ficou responsável por uma parte. “Então, não sou a pessoa mais indicada para responder sobre esse assunto”.

DG-Rio das Pedras disse que no município a internet é bastante usada nas escolas e é razoável, mas, precisa melhorar bastante para poder atender de uma forma totalmente satisfatória.

SM-FIPE falou da questão do viário e do impacto dos transportes pesados de carga. “**MBSDS** falou da importância do rodoanel que está sendo feito em Piracicaba. E nos municípios de vocês tem alguma colocação, alguma necessidade de melhoria do sistema viário, seja porque não suportam ou não estão preparados para receber o volume de carga, o volume do diário médio de veículos, seja porque utilizam o viário local como se fosse a estrada, existem esses conflitos? Como que se dá esse problema entre o viário urbano regional ou viário principal rodoviário e a questão da carga com o transporte individual?”

DG-Rio das Pedras relatou que os caminhões pesados que saem das fazendas usam as estradas vicinais do município para se locomoverem até as usinas e acabam causando transtornos. “Sentimos falta do entorno, alguma coisa em volta do município para nos ajudar porque, às vezes, grandes caminhões passam em algumas vias no centro da cidade, o que, além de atrapalhar o trânsito, também é prejudicial para a estrutura, que não suporta tanto peso. Existe um projeto de um anel viário aqui em torno da cidade de Rio das Pedras para tentar tirar o fluxo de caminhões pesados de dentro cidade”.

SM-FIPE perguntou se as estradas vicinais suportam bem esse trânsito das usinas ou também estão inadequadas a esse transporte.

DG-Rio das Pedras destacou que, de maneira geral, as estradas vicinais, estão bem e são recapeadas com uma certa frequência, o estado geral delas é bom, e as distâncias das usinas são pequenas, em torno de 3 a 4 km, uma da outra, deve ser cerca de 10 km, não é uma distância grande.

ML-FIPE questionou **DG** se a mobilidade da população para polos de saúde de serviços como Piracicaba, é boa ou você vê precariedade nessa mobilidade da população.

DG-Rio das Pedras disse ver uma certa dificuldade porque a referência é Piracicaba, que também já atende a várias cidades da região, e o atendimento de Rio das Pedras é básico. “Toda complicação com algo diferente do normal é Piracicaba ou região. Nós temos veículos da prefeitura que circulam por Piracicaba, Rio Claro e São Paulo e com grande frequência por Campinas e Ribeirão Preto, são as cidades que nos atendem dependendo da necessidade da saúde”.

JM-secretário de Desenvolvimento Econômico e Emprego de Capivari revelou que há cerca de duas ou três semanas antes, houve uma reunião com o pessoal da concessionária da Rodovias do Tietê sobre as estradas.

“Nossa grande dificuldade é a falta de previsão da duplicação, tanto da Rodovia do Açúcar, da SP 308 e da SP 101. Eles nos deram um prazo até o final de 2024, início de 2025, terminariam a grande maioria das obras de duplicação. Tem um grande problema no trevo da entrada de Capivari por não ter uma alça de acesso para o Corte Preto que é um distrito particular, e muitas mortes acontecem. A concessionária tenta melhorar as rodovias do Tietê, mas infelizmente, ainda acabam acontecendo mortes frequentes nesses locais. Esse é um problema grave e que será uma das últimas etapas porque só depois da duplicação que vão fazer esse acesso. Enfim, essa é uma cobrança da microrregião para agilizar essas obras”.

SM-FIPE perguntou aos participantes se havia mais alguma questão com relação ao desenvolvimento econômico, algum desafio específico que a região detém, porque muitas das coisas que foram faladas são comuns a vários municípios e a diretriz do plano regional é orientar o município em si mas, também, nos temas e as áreas que são de interesse metropolitano, que extrapolam a questão municipal. “Várias questões que vocês colocaram realmente podem melhorar a solução se tiver uma articulação entre os municípios. As questões sobre o atendimento social, vocês também gostariam de trazer para o debate?”

RN-FIPE sintetizou as questões colocadas dizendo que do ponto de vista econômico existem algumas preocupações que podem se tornar gargalos estruturantes. Inicialmente foi citada a questão da adução de água na região.

“Piracicaba adotou um programa de pagamentos por serviços ambientais, que provavelmente, por ter um orçamento que o favorece, permite esse tipo de procedimento. Para esses programas acontecerem, uma das possibilidades iniciais é vocês fazerem parcerias com grandes agentes financeiros internacionais que estão preocupados com essa temática Internacional, e pensar um programa regional de pagamento por serviços ecossistêmicos voltado ao aumento da produção de água, que a meu ver é uma questão que pode ser tratada regionalmente. A outra questão é mapear concretamente os ativos de turismo. Foram vários, e acho que as prefeituras têm que dizer claramente quais são os ativos com potencial turístico para que a gente possa ter um plano de turismo já que a diretriz do PDUI é adoção de um plano de turismo considerando tais ativos e esse plano tem que observar a infraestrutura de turismo, capacitação da mão de obra, gestão

desse turismo do ponto de vista regional e uma agenda anual de divulgação. Esta seria uma das questões que o PDUI poderia tratar no que diz respeito a turismo, incluindo as obras da Tarsila do Amaral, aproveitando a comemoração dos 100 anos do modernismo pois ela é um expoente. Outra questão são alguns gargalos que precisam ser negociados com as empresas concessionárias de vias de acesso e articulações entre municípios. Outro ponto importante – que é parte disso – é a complementação do anel viário que é uma recomendação que o PDUI também tem que fazer, lembrando que as concessionárias têm contratos com o estado e em cima desses contratos é que ela executa, mas o PDUI não tem nenhuma possibilidade de alterar esses contratos, porém, pode reforçar essas questões. Outra perspectiva é de pensar de forma articulada a ideia de cidades inteligentes entre esses municípios com alguns serviços que tem a ver com atendimento social, especialmente saúde e educação no médio e longo prazo, porque vimos que em 2030 a região terá mais velhos do que jovens e essa infraestrutura tem que ser pensada para uma população que, provavelmente, hoje ainda não têm familiaridade com o acesso virtual. Portanto, é necessário trabalhar no centro de atendimento a capacitação do futuro usuário de 2030 e essa tecnologia deverá ser disseminada de forma mais homogênea entre os municípios com possibilidade de melhorar o acesso. Por exemplo, centrais de vaga, alocação de leitos de UTI, a forma de controle nos prontuários eletrônicos porque a pessoa chega da UBS de um município no hospital do outro e não tem o histórico de saúde, ou seja, implantar determinados serviços de forma integrada para que as cidades inteligentes de fato se tornem uma região inteligente no que diz respeito a serviços sociais”.

ML-FIPE Aproveitou para colocar uma outra questão: a adequação da capacitação técnica às vocações de alguns municípios, por exemplo, a necessidade da Etec fornecer curso voltado a metalurgia na região, ou seja, ajustar o perfil das Etecs às vocações dos municípios.

SM e RN-FIPE elogiaram o resumo feito, mas destacaram a importância de ouvir as considerações de cada um, se tem mais alguma complementação.

DG-Rio das Pedras também elogiou a síntese da **RN-FIPE** e afirmou que, com certeza, todos os municípios giram ao redor de Piracicaba. O resumo sintetiza as necessidades do município. “Para os municípios menores existe uma certa dificuldade por falta de recursos financeiros e de infraestrutura, então eles sofrem um pouco mais, mas eu acho que vendo como metrópole ou na região toda, nós temos mais possibilidades de conseguir nossos objetivos num todo”.

JM-Secretário de Desenvolvimento Econômico e Emprego de Capivari também destacou o resumo.

ML complementou falando justamente da questão que, pelo menos em Capivari, a qualificação profissional em todos os níveis, não só a nível técnico da qualificação profissional, mas, para qualquer profissão é fundamental. “Foram abertas muitas vagas no Posto de Atendimento ao Trabalhador (PAT) mas, não teve demanda suficiente para preencher por falta de qualificação. Foram realizadas entrevistas, utilizando algumas salas do PAT convidando de 30 a 40 pessoas, mas, compareceram de 5 a 10 pretendentes, sendo que, apenas uma pessoa estava apta para ocupar a vaga. A região tem grande dificuldade nesse aspecto, mas, do restante, como DG comentou, esse processo de discussão do PDUI será muito importante para nossa região, essas discussões são totalmente válidas e espero que caminhem para o bem de todos.

MBSDS-Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba disse que **RN-FIPE** costurou muito bem todas as falas e eu espero que essa questão de capacitação técnica em todos os níveis, que é muito importante, seja assumida pelos municípios porque no aglomerado urbano a participação efetiva foi de apenas três. “Espero que realmente todos estejam engajados porque a partir do momento que se faz um plano envolvendo todos os municípios, em que todos terão que seguir as diretrizes, o que se espera é participação. Caso contrário fica muito difícil. Bom trabalho a todos”.

SM-FIPE destacou que a fala de MBSDS foi muito importante. “É óbvio que a gente sabe das dificuldades, e às vezes algumas cidades têm mais disponibilidade para participar, mas a importância da participação de todos é o que torna o plano da região e não um plano que acaba focando a problemática mais particular de determinados setores ou de determinadas áreas da região. Como é uma região rica, mas é uma região com muitas diferenças internas, a importância da participação é essa: a gente conseguir ter uma proposta que faça sentido para todos os municípios da região e nessa linha queremos lembrar que as contribuições por escrito poderão ser feitas pelas plataformas digitais que serão abertas para receber as colaborações e as complementações que vocês puderem enviar”.

Destacou ainda que vão acontecer audiências públicas e outras reuniões, mas é muito importante que essa contribuição concreta venha também pela plataforma digital.

RN-FIPE antes de falar sobre as plataformas, fez uma colocação sobre a fala da MBSDS. “Quero dizer que gestão metropolitana não é uma questão, uma pauta fácil em nenhum lugar do mundo”. Foi citado que a participação é pequena, mas isso é verdade para vários lugares brasileiros e, também, fora do Brasil, e o que mobiliza os prefeitos e os gestores municipais a participarem é a perspectiva do benefício. “Cursos, em geral, mobilizam porque é necessário sentar-se na mesa de forma conjunta e nisso o PDUI vai ajudar vocês a detalharem as diretrizes e a elaborar um plano executivo. No formato de gestão de regiões metropolitanas tem as chamadas Câmaras Temáticas e por exemplo, para criar uma câmara temática de transporte e logística vocês têm que se sentar juntos, não adianta, como o **JM** falou, pegar três prefeituras para falar com a concessionária. É preciso que as 24 prefeituras chamem todas as concessionárias e falem que no contrato de todos os projetos assumidos por elas, as prefeituras querem estabelecer as prioridades porque a economia dessa região precisa melhorar o escoamento. Quem tem que pautar as prioridades são os municípios, sentando-se na mesa, em cima de um plano hierarquizado completo, coisa que o PDUI não faz, o PDUI aponta gargalos existentes, que podem ser superados com negociações com a concessionária em cima de prioridades. É o que o PDUI pode fazer porque é um plano de diretrizes que aponta ações estratégicas para o conjunto dos municípios que se sentarem na mesa. Aqueles municípios que não se sentarem juntos não vão entrar no plano de prioridade, e, quando virem que estão de fora, no próximo eles virão, porque eles foram chamados, não participaram porque não quiseram, não acharam relevante, e quando perceberem que ficaram de fora da estratégia regional, no próximo participarão. Tem algumas questões como a da água, por exemplo, que tem limites orçamentários de alguns municípios, mas vocês podem captar parcerias internacionais, há os agentes de fomento que são governos progressistas eu diria, o Fundo Soberano da Amazônia, são fundos de governo internacional, quer dizer, se vocês criam um projeto de aumento da adução de água envolvendo uma ação interfederativa, certamente isso terá muito mais apelo

para ser atendido internacionalmente porque vocês têm limitações orçamentárias para pagar pelos serviços ecossistêmicos”.

Destacou ainda que Piracicaba não, mas pode ser que Rio das Pedras, Rafard e outros municípios tenham, mas, se escreverem um projeto em conjunto para apresentar internacionalmente, certamente terão muito mais força para conseguir implementar o projeto com esses recursos que o orçamento não permite.

“Utilizando os fundos internacionais, certamente vocês terão visibilidade mostrando força política institucional para desenhar um projeto conjunto para captação de recursos, para isso tem que ter um projeto bem estruturado. É um processo, não pode desanimar. Em alguns casos, o município grande não dá bola para os pequenos, que é o caso da Região Metropolitana de São Paulo, então é o contrário, ele só se senta com os pequenos quando ele está sendo pressionado pelos pequenos, e precisa atender essa distensão da pressão”.

Ressaltou a importância da plataforma digital onde estarão todos os documentos que a equipe FIPE está produzindo para construção desse PDUI e um formulário para todos encaminharem propostas on-line que serão sistematizadas.

“Sempre que as propostas não forem aceitas, por terem caráter muito municipal e não regional, daremos uma devolutiva para que vocês saibam por que aquela proposta não foi incorporada. Em janeiro e fevereiro terão as audiências públicas e é importante que vocês indiquem quem são os representantes da sociedade civil que a gente deve chamar, se vocês puderem nos mandar por e-mail, agradecemos. É muito importante que a sociedade civil legitime também este plano para que eles sejam aliados de vocês nas formulações decorrentes do PDUI. Então é bom que eles conheçam e que participem porque eles serão aliados dos municípios na execução desse plano. Vamos registrar no Chat nossos e-mails para contatos. Nesse meio tempo, antes das audiências públicas, vamos nos relacionando por meio das plataformas, inclusive avisando por e-mail sobre novos documentos disponíveis para avaliação e concordância de vocês”.

SM-FIPE agradeceu a participação de todos. “Esse debate é o início de uma discussão, agora virtual, com continuação pelas plataformas para fechar esse plano. Chegou a hora de finalizar essa proposta que já foi iniciada anteriormente para que o plano seja enviado para Assembleia Legislativa para depois a região dar continuidade às suas ações”.

Encerramento

RN-FIPE agradeceu a participação dos representantes dos municípios e da sociedade civil dizendo que foi muito oportuna a discussão sobre desenvolvimento socioeconômico, mobilidade e transporte. “ Fizemos uma boa interlocução para entender melhor algumas demandas da região. Brevemente a plataforma digital estará disponível e vocês poderão anexar documentos que vocês acham que a gente precisa conhecer. Poderão encaminhar propostas, além de terem acesso a tudo o que está sendo produzido. Os powerPoint que foram apresentados hoje o geral e os das duas salas vão estar na plataforma e quem quiser olhar o dado mais de perto vai poder, por meio dos documentos gerados nesse trabalho, que são cinco relatórios: o panorama regional, o diagnóstico e todos os estudos para o macrozoneamento. Estarão disponíveis no final de outubro e com esse material vocês poderão apresentar propostas que serão discutidas nas audiências públicas que vão ocorrer em janeiro, fevereiro e março. Esse cronograma foi definido para não coincidir com o processo eleitoral. Embora o trabalho seja sobre política pública, não pode ser confundido com política partidária. Essa é a razão de estarmos correndo e a contribuição de vocês é fundamental, seja pela plataforma digital ou pelos nossos contatos por e-mail e dos nossos técnicos com vocês por telefone. É valiosíssima para que a gente consiga chegar a bom termo nas audiências públicas, com os documentos consistentes e com o reconhecimento de vocês de que as informações estão corretas do ponto de vista dos conteúdos apresentados”.

Demandas dos municípios para a equipe da FIPE

- Esclarecer se a FIPE presta assessoria para auxiliar os municípios na elaboração e acompanhamento de planos diretores.
- Conseguir dados e informações da Sabesp sobre abastecimento de água.

Encaminhamentos para os municípios

- PSA:** verificar se tem orçamento. Opção é fazer parcerias com entidades internacionais e pensar o Programa em nível regional;
- Turismo:** mapear os ativos de turismo; Prefeituras devem apontar quais são para inserir no Plano de Turismo; Pensar quais as necessidades de infraestrutura e capacitação de mão de obra e como se dará a gestão;
- Sistema viário:** apontar os gargalos, negociar conjuntamente com as concessionárias os anéis viários, acessos e conexões aos municípios;

- ❑ **Atendimento social:** refletir sobre o tema das cidades inteligentes voltados aos serviços de atendimento social da saúde e educação, incluindo os idosos; capacitação tecnológica de futuros usuários; acesso a serviços de saúde e outros serviços de forma integrada entre os municípios;

- ❑ **Capacitação de mão de obra:** adequação da capacitação técnica às vocações dos municípios, ou seja, ajustar os cursos técnicos oferecidos ao perfil econômico de cada município.

IV.2. Oficina Regional de Rio Claro

Data: 20/10/2021

Horário: 14h às 17H

Municípios: Águas de São Pedro, Analândia, Charqueada, Corumbataí, Ipeúna, Iracemápolis, Rio Claro, Santa Gertrudes, Santa Maria da Serra, São Pedro

Representantes das Prefeituras Municipais

- Secretário de Obras de Santa Gertrudes
- Coordenador de Meio ambiente de Iracemápolis
- Secretaria de Obras, Projetos, Saneamento e Meio Ambiente de Ipeuna
- Chefe de Gabinete da Prefeitura Municipal de Iracemápolis
- Prefeitura Municipal de Rio Claro
- Secretaria de Administração de Águas de São Pedro
- Prefeitura Municipal de Santa Maria da Serra

Representantes da Sociedade Civil

- CONDEMA e Superintendente do Arquivo Público e Histórico de Rio Claro

Sala1: 20 participantes

Sala 2: 21 participantes

A abertura foi realizada pela coordenadora técnica do projeto RN-FIPE que ressaltou a importância da parceria da secretaria de Desenvolvimento Regional e a FIPE com os municípios que compõem a Unidade Regional de Piracicaba para se obter, por meio do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) um resultado que reflita a realidade dos municípios da região.

Na sequência, o coordenador do projeto, Andrea Calabi, e o secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi, saudaram os participantes.

A coordenadora da Unidade Regional (UR) SM fez a apresentação do Panorama Regional e, a seguir, os participantes foram divididos nas duas salas de debates de acordo com o interesse de cada um.

Sala 1: Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

Os oito municípios da sub-região estavam participando dos debates

As técnicas da FIPE LT e MY apresentaram dados, informações e mapeamento sobre a questão urbana e ambiental. Os debates focaram na proposta de macrozoneamento e nas principais questões urbanas e ambientais dos municípios. Destacaram que a região tem como um dos principais problemas a ocupação desordenada do solo. Ressaltaram a necessidade de resolver com urgência a questão da regularização fundiária.

A equipe FIPE colocou que o Panorama Regional é uma análise preliminar do território e precisa ser validado pelos municípios. Quanto ao macrozoneamento, os participantes concordaram ele será um instrumento que dará muitos subsídios na revisão dos planos municipais. Os representantes se comprometeram a levantar o estado da arte de cada município quanto a revisão do plano municipal. Foi acatada com muito entusiasmo a parceria dos municípios com a FIPE e com a secretaria de Desenvolvimento Regional para elaborar um PDUI compartilhado e transparente.

As apresentações estarão disponíveis na Plataforma Digital da Unidade Regional

<https://rmp.pdui.sp.gov.br>

Principais destaques do debate

MCBF-Arquivo Público e Histórico de Rio Claro elogiou a excelente atualização do PDUI iniciado pela Emplasa. Ressaltou o bom *start* para os municípios que precisam revisar seus planos diretores com o olhar regional que deve ser alinhado.

Destacou a importância de inserir no panorama o Geoparque que alinha o turismo regional com a agricultura local tradicional. Sentiu falta da Bacia do Rio Corumbataí. Informou que há um estudo da Unesp propondo a criação de um Porto Seco em Rio Claro cuja logística poderá, no macrozoneamento, promover uma integração dos municípios da região. Levantou dúvidas sobre o atendimento do hospital regional sobre qual município será atendido pelo maior número de leitos Rio Claro ou Piracicaba e sobre o aeroporto regional destacou a importância de conciliar qual é a melhor localização. Solicitou à equipe da FIPE mapa dos municípios com o macrozoneamento em outra escala.

FP-PM de Santa Gertrudes observou a importância do levantamento realizado da legislação urbanística e destacou que a revisão do plano diretor, o zoneamento municipal e o macrozoneamento têm que chegar logo na Câmara Municipal. Se comprometeu a atualizar dados e informações assim que recebesse o material.

LN-PM Iracemápolis informou que a prefeitura está com um projeto para criar um banco de dados geográfico e farão uma atualização da ocupação rural e urbana. Se comprometeu em atualizar os dados e informações e complementar, se for o caso.

MCBF-Arquivo Público e Histórico de Rio Claro indagou como foram mapeadas as Áreas de Proteção Permanente (APP) porque as prefeituras não possuem essa informação.

LT-FIPE informou que as APPs não serão mapeadas em nível regional. Serão colocadas nas diretrizes das macrozonas e ressaltou que precisa ser reforçado tudo o que rege o Código Florestal.

FP-PM de Santa Gertrudes disse que em Limeira, por meio de um mapeamento, verificou-se que tem áreas de APP ocupadas irregularmente. “Nos municípios maiores, principalmente as chácaras de turismo também ocupam irregularmente. Isso será incorporado no PDUI? Como os municípios tratam e controlam essa situação? Santa Gertrudes não tem casos de parcelamento irregular de ocupação”.

MCBF-Arquivo Público e Histórico de Rio Claro se posicionou sobre o limite do Polo Cerâmico. “Só tem os municípios que integram o Polo, mas não tem um polígono aproximado. No Plano Diretor Minerário do IPT também não tem uma delimitação territorial”.

F-Santa Gertrudes colocou a importância de inserir no macrozoneamento as zonas de exploração mineral porque elas interferem muito no crescimento urbano. Ficou de pegar mais informações com os geólogos que fazem licenciamento dessas áreas. Questão séria a mineração na região.

RV-PM Iracemápolis disse que em Iracemápolis também tem um condomínio irregular que foi alvo de denúncia bem no início e está na justiça.

F-PM de Santa Gertrudes comentou que a exploração mineral só pode acontecer na zona rural, mas, é possível pegar informações na Associação Paulista das Cerâmicas de Revestimento (Aspacer).

ML-FIPE disse que nas unidades mais próximas de Piracicaba a conurbação não é o principal elemento da urbanização. “O que não quer dizer que a urbanização a partir do viário não exista. A leitura da mancha urbana foi feita a partir de dados do Grapohab mas, são muito gerais. Mas, é possível verificar ocupação irregular pela proximidade com os eixos rodoviários. É importante caracterizar a expansão da urbanização”.

MCBF-Arquivo Público e Histórico de Rio Claro disse ser urgente debater entre os municípios o processo de urbanização e o controle sobre ele. “É difícil lidar com isso. Colocar essa temática no PDUI ajudará muito os municípios na revisão dos planos diretores”.

Felipe-PM de Santa Gertrudes disse que em municípios menores é muito difícil controlar. “Santa Gertrudes tem uma comissão de técnicos que analisam todos os processos de licenciamento”.

ML-FIPE informou que a competência para legislar sobre o uso do solo é do município, mas, se o PDUI colocar a visão regional fortalece a revisão dos planos municipais.

MCBF-Arquivo Público e Histórico de Rio Claro disse ser importante envolver os vereadores antes das audiências públicas.

ML-FIPE informou que o macrozoneamento vai resolver as Funções Públicas de Interesse Comum (FPCIs) e olhar para a dimensão territorial. “As FPCIs vão além, tem outras iniciativas. O conjunto de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) não pode ser uma macrozona. Vai ter perímetros que sobrepõem o macrozoneamento. É importante a demarcação das zonas para cumprir o Estatuto da Cidade. As Áreas de Interesse Metropolitano (AIMs) podem ser uma semente do PDUI, mas ainda é muito complexo”.

MCBF-Arquivo Público e Histórico de Rio Claro observou que o sistema de planejamento a ser implantado é muito importante e é preciso usar as ferramentas do Estatuto da Cidade. “As leis complementares devem ser discutidas de forma integrada. Os planos diretores em revisão devem conter o zoneamento. A discussão do macrozoneamento vai dar um suporte, tanto para o plano diretor, como para o zoneamento municipal”.

LT-FIPE destacou a importância do sistema de acompanhamento permanente da implementação do PDUI. “Tem que ser um instrumento vivo. Por exemplo, São Paulo criou câmaras temáticas no conselho de desenvolvimento que vão acompanhar a implementação”.

MCBF-Arquivo Público e Histórico de Rio Claro sugeriu à equipe da FIPE convidar o Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente (Gaema) para as reuniões e audiências públicas e chamar o Ministério Público (MP).

F-PM de Santa Gertrudes comentou que em Santa Gertrudes o MP atua muito na questão da poluição do ar por conta do polo cerâmico.

Sala 2: Desenvolvimento Econômico e Social, Transportes, Mobilidade e Logística

Após breve apresentação dos participantes e a apresentação do panorama da sub-região, a coordenadora deu início ao debate.

A reunião teve como destaque os temas de economia, transporte, mobilidade e acesso viário, trabalho, educação, saúde e turismo.

ACAC-Santa Gertrudes disse que sobre conexões entre municípios, existe uma interação forte entre Santa Gertrudes e Rio Claro, um grande fluxo por parte do Bairro Jardim Flórida. “Existe ainda uma tendência de conurbação com Cordeirópolis, que vem chegando. A interação entre esses municípios se dá pelo comércio, serviços e educação de Santa Gertrudes”.

Sobre a questão da educação e capacitação, falou sobre os estudos de viabilidade de uma sala descentralizada de Etecs para o município, com cursos que se adequem às necessidades de Santa Gertrudes, em especial para o setor ceramista. São 130 adolescentes estudantes do Senai que se deslocam de Santa Gertrudes para Rio Claro. A prefeitura é a responsável por fornecer o transporte para esses estudantes.

Sobre transporte coletivo, disse que o município não possui transporte intermunicipal.

Falou ainda que seria importante a integração dos municípios na questão da segurança pública, como monitoramento e a necessidade dos municípios pequenos se estruturarem.

Citou as conquistas no que se refere a pavimentações e estradas vicinais, o que ajudará na locomoção de carga, em especial da indústria ceramista.

Sobre a saúde disse que dependem de Hospital Regional e que as prefeituras fazem o transporte das pessoas.

Quanto ao turismo, citou apenas a Fazenda Gertrudes, mas que não tem muito foco nesse segmento.

RN-FIPE chamou atenção para as salas descentralizadas das Etecs e perguntou se está claro para os municípios qual a demanda de capacitação, se média e baixa tecnologia. Se os municípios sabem identificar qual a demanda de qualificação de mão de obra para suas atividades econômicas e se a análise feita pela equipe está correta.

EC-Rio Claro disse que fez sentido a apresentação da equipe, que o município verificou a parte econômica, a pujança em Rio Claro e que os gráficos sobre as indústrias, o comércio, são semelhantes. Disse ainda ser necessária a implantação de monitoramento integrado para melhorar a comunicação entre as guardas e a segurança pública.

IR-Águas de São Pedro colocou que Águas de São Pedro é uma cidade pequena e possui características que a diferenciam dos outros municípios: não tem agroindústria (tem pouco agro). Por ser fronteira a São Pedro, a cidade foi planejada para receber as pessoas, tratar a saúde e jogar – a cidade possui um cassino e balneário de cura e uma estrutura hoteleira. Para Águas de São Pedro, o desenvolvimento regional é importante, especialmente para a área do turismo. Chamar atenção dos turistas para outros atrativos da região impulsionaria a economia do município, uma vez que possui a estrutura hoteleira citada anteriormente.

Em relação a malha viária, colocou que a SP 304, corta a cidade, o que é ruim, pois caminhões de carga passam pela cidade. Informou que no Plano Diretor consta a construção de um anel viário e que pela concessão tem até 8 anos para conclusão. Disse ainda que poderia ser executado como o sistema Anchieta-Imigrantes, direcionar o fluxo de carga pesada para outra via e que o assunto está sendo discutido no município.

Sobre Cidades Inteligentes colocou que poderiam ser desenvolvidos sistemas integrados em várias vertentes do serviço público, como na saúde, além da segurança, com instalação de câmeras inteligentes, cujas informações iriam para a Prodesp, seriam armazenadas na nuvem, o que possibilitaria a detecção, a identificação rápida de roubos, por exemplo.

A implementação de um comando regionalizado da Polícia Militar, com estrutura de monitoramento inteligente, com suporte de bases locais.

SC-Santa Maria da Serra colocou que Santa Maria está em vias de execução do censo, que a cidade está defasada e que seus índices não refletem a Santa Maria hoje.

Sobre turismo, disse que Santa Maria tem peculiaridade da agro, mas tem potencial turístico muito forte. Com Projeto Município Turístico, vão se valer da rede hoteleira de outros municípios que possuem esse tipo de estrutura.

Possuem o turismo rural, de pesca, cachoeiras, a barragem próxima, a Serra do Itaqueri, a Festa da mandioca – Santa Maria é conhecida como a capital da Mandioca, a produção de eucalipto para produção do óleo. Existem muitos atrativos a serem explorados e podem agregar valor com outro segmento econômico. Santa Maria também produz eucalipto para fabricação do óleo.

Reforçou a necessidade de descentralização de salas das Etecs de acordo com as demandas dos municípios e colocou ainda que vão participar do polo tecnológico para alavancar, resgatar o município e tentar reverter os índices ruins de Santa Maria, mas que não tem nada pontual ainda.

Quanto à questão da saúde, o município tende a buscar atendimento em Botucatu.

RN-FIPE colocou a necessidade de organização da cadeia de turismo, listar os potenciais, elaborar um calendário do turismo e divulgar. Já tem o Salão do Humor em Piracicaba, turismo rural em Santa Maria. Pensar quais os eventos que atrairão ao longo do ano, criar um circuito metropolitano de turismo.

RN-FIPE abordou outra questão relevante: as vias estruturais que já estão concedidas e são objeto de contrato e tem 8 anos de prazo para o anel viário. “Podemos tratar no PDUI, colocar como diretriz as prioridades de investimentos que os municípios demandam, também para contornar as questões urbanas. Podemos listar um anel viário, classificar investimentos prioritários, que impactam algum segmento. PDUI pode dizer a ordem de prioridade das cidades ou da região. Podemos indicar como diretriz. O anel viário tem caráter regional, tem impacto no dia a dia na cidade e pode fazer parte do diagnóstico. As vias têm que ter prioridade para tirar o transporte de carga da cidade e levar para outras vias pelo entorno”.

ML-FIPE perguntou aos participantes se poderiam falar um pouco sobre a questão da mobilidade: como se dá o deslocamento dentro do município, qual o modal e o deslocamento intramunicipal, se o transporte é eficiente, se tem integração, horários compatíveis. Como é a mobilidade inter-regional.

AACAC-Santa Gertrudes disse que o município não tem transporte público municipal, só tem intermunicipal. “Muitas pessoas vêm trabalhar em Santa Gertrudes na cerâmica. Tem os horários de turnos em que se vê mais motocicletas e bicicletas. Os horários dos intermunicipais atendem bem no itinerário Santa Gertrudes–Rio Claro. Algumas empresas fretam e conduzem os seus funcionários, e o mesmo ocorre em Cordeirópolis: usam fretados para o deslocamento de seus funcionários. Muitas pessoas saem de Santa Gertrudes por uma estrada interna duplicada para trabalhar em Rio Claro. Nesse itinerário usam moto ou bicicleta. Para Cordeirópolis a moto é mais utilizada”.

Revelou ainda que Santa Maria dispõe de ciclovia que corta a cidade toda. “O município faz um trabalho de educação para o trânsito com as Comissões Internas de Prevenção de Acidentes (Cipas) com o objetivo de conscientizar os funcionários e evitar acidentes nas vias, principalmente no horário das 22 horas”.

SC-Santa Maria da Serra disse ter estudos que apontam a capacidade de Rio Claro ter o Porto Seco, na região sentido Piracicaba, entre a Washington Luis e a Wilson Finardi. “Além das rodovias, temos as ferrovias”. Informou que o estudo foi feito pela Unesp.

RN-FIPE perguntou se poderiam enviar esse estudo da Unesp para a equipe do PDUI e qual o escopo do produto a ser desembaraçado.

SC-Santa Maria da Serra comentou sobre transporte e mobilidade dizendo que a cidade é muito pequena, não tem transporte municipal, tem o intermunicipal, mas que é insuficiente. “O transporte sentido Botucatu, tem final em Santa Maria, é o final da linha, e não atende como deveria”.

Em relação aos atendimentos da saúde coloca que os municípios utilizam transporte próprio para atendimento em outras cidades.

Propostas

- Inserir no Panorama Regional o Geoparque que alinha o turismo regional com a agricultura local tradicional.
- Aprofundar no PDUI as ocupações irregulares, principalmente em áreas de APP.
- Inserir no macrozoneamento as zonas de exploração mineral porque elas interferem muito no crescimento urbano.
- Convidar o Gaema e o MP para as reuniões e audiências públicas.
- Envolver os vereadores nas discussões antes das audiências públicas.

Demandas

- Disponibilizar mapa dos municípios com o macrozoneamento em outra escala.

IV.3. Oficina Regional de Limeira

Data: 21/10/21

Horário: 14h às 17h

Municípios: Araras, Conchal, Cordeirópolis, Leme, Limeira, Pirassununga, Santa Cruz da Conceição.

Representantes das Prefeituras Municipais e GESP

- Secretário de Desenvolvimento, Turismo e Inovação de Limeira
- Secretário de Urbanismo de Limeira
- Assessora da Prefeitura Municipal de Pirassununga
- Secretaria de Planejamento de Leme
- SIMA/CPLA
- Centro de Promoção Social Municipal (CEPROSOM)

Representante da Sociedade Civil

- Unicamp Limeira

Sala1: 10 participantes

Sala 2: 11 participantes

A abertura foi realizada pela coordenadora técnica do projeto **RN-FIPE** que ressaltou a importância da parceria da secretaria de Desenvolvimento Regional e a FIPE com os municípios que compõem a Região Metropolitana de Piracicaba (RMP). Apresentou a equipe técnica e explicou que as análises que seriam apresentadas foram elaboradas a partir de dados secundários e que precisam ser atualizadas e complementadas pelos municípios.

Acrescentou ainda que nessa fase inicial dos trabalhos a FIPE quer saber: Essas análises estão corretas? Qual a principal demanda, em nível regional que deve ser enfrentada? Em seguida falou sobre a organização da Oficina Regional.

Na sequência, o coordenador do projeto, Andrea Calabi, e o secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi, saudaram os participantes.

A coordenadora da UR SM fez a apresentação de uma visão geral da região e, seguida, os participantes foram divididos nas duas salas de debates de acordo com o interesse de cada um.

As apresentações estão disponíveis na Plataforma Digital da Unidade Regional

<https://rmp.pdui.sp.gov.br>

Sala 1: Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

Participaram os seguintes municípios: Limeira, Pirassununga e Leme

As técnicas da FIPE **LT e MY** apresentaram o panorama regional que contém dados, informações, o mapeamento sobre a questão urbana e ambiental e a proposta de macrozoneamento.

Os principais pontos debatidos foram sobre o macrozoneamento e o zoneamento municipal. Os representantes de Limeira apontaram conflitos entre a área de proteção aos mananciais de Limeira e a área rural no limite do município de Araras, de Limeira com Cordeiro e de Limeira com Cosmópolis.

Há um conflito entre a zona sustentável de Limeira com área rural e proximidade com distrito industrial, no limite dos municípios. A questão levantada foi sobre o que deve ser priorizado Macrozona de Uso Sustentável. Comentaram que o grande problema dos municípios é a regularização fundiária. “Trata-se de um problema que precisa ser resolvido em âmbito regional pelo poder público. O Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) pode ajudar na definição de diretrizes que possam subsidiar a revisão dos planos municipais.

Limeira tem mais de 350 núcleos irregulares de ocupação indevida na área de proteção aos mananciais e, atualmente, não são núcleos de baixa renda. A maior parte possui chácaras para aluguel e condomínios de classe média. Isso cria problema para a prefeitura porque nesses locais é preciso levar infraestrutura. Limeira tinha uma agricultura forte que foi acometida por pragas e as plantações acabaram. Nesses locais surgiram núcleos urbanos sem infraestrutura. Esses lotes são vendidos por criminosos, sem licenciamento.

Dessa maneira, desenhar uma proposta regional de regramento dará amparo aos prefeitos que necessitam de apoio do poder público estadual. Defender os limites municipais é uma questão a ser resolvida num plano regional. A representante de Leme colocou que um dos problemas do município é a grande quantidade de novos loteamentos que estão entrando na prefeitura para licenciamento e o desdobro de lotes.

Foi solicitado aos representantes municipais avaliar o conteúdo do Panorama Regional, atualizar e enviar documentos para subsidiar o PDUI.

Principais destaques do debate

MF-representante de Limeira ressaltou que o grande problema a ser enfrentado é a falta de regularização fundiária. “O município tem 350 núcleos irregulares na região de proteção aos mananciais. Não são núcleos só de baixa renda. A maior parte são chácaras para aluguel na zona rural”.

AL-Pirassununga comentou que recentemente, uma tempestade atingiu fortemente a cidade. “Estão trabalhando com o Plano Diretor antigo até que a revisão termine”. Considerou a conservação da biodiversidade uma ação que a prefeitura tem que priorizar.

MF-prefeitura Limeira sugeriu uma clareza maior nos mapas que identificam a macrozona de uso sustentável e macrozona de proteção aos mananciais. Também mapas de conflito entre Limeira e Araras e limite da área de proteção aos mananciais e a agropecuária. Comentou que há um alto uso para desenvolvimento industrial dentro da área de proteção aos mananciais. Perguntou como tratar a área de conflito entre Limeira/Araras e Limeira/Cordeirópolis. “Qual permanecerá? Uso sustentável ou proteção aos mananciais?” Sugeriu formulação das diretrizes da macrozona de uso sustentável e estratégias de ação na revisão do Plano diretor.

LT-FIPE lembrou que os dados utilizados nessa primeira são brutos e precisam ser detalhados a partir do contato com os municípios. Ressaltou a importância da revisão dos planos diretores e o quanto o plano regional pode subsidiar esse trabalho.

MF-prefeitura Limeira ressaltou que um grande problema da região é o crescimento de grandes loteamentos horizontais e a expansão dos condomínios de logística. Isso cria uma nova leitura de expansão urbana. Preocupa-se também com os 350 lotes irregulares na área de proteção aos mananciais que hoje são núcleos de baixa renda. Informou que havia um programa da prefeitura para solucionar essa questão, mas, foi retirado.

“Uma boa parte desses lotes são chácaras para aluguel. Tem núcleos de moradia, mas na zona rural, tudo sem regularização. Precisa de uma fiscalização mais eficiente. É na área de proteção aos mananciais que a ocupação é irregular. O eixo de expansão urbana licenciada está na região Sul”.

JFA-secretário de Desenvolvimento, Turismo e Inovação de Limeira destacou que Limeira tinha uma agricultura forte, mas, teve uma praga que praticamente dizimou as plantações. Observou que é muito difícil tirar a ocupação irregular e, também, levar infraestrutura para lá. “A tônica da questão fundiária é que quem ganha dinheiro com a venda de lotes irregulares são criminosos”.

MF-prefeitura Limeira disse que a divisão e a desvalorização da terra, somada com a decadência da agropecuária gera núcleos urbanos sem infraestrutura. “Como trabalhar isso? Como o principal problema é o preço da terra, talvez, seja melhor retomar a agricultura”.

JFA-secretário de Desenvolvimento, Turismo e Inovação de Limeira falou que existe um problema político que julga poder ser resolvido com o desenho de um regramento regional para tirar do poder público local a atribuição de resolver a questão fundiária. Daí o prefeito deixa de ser o vilão.

ML-FIPE observou que o plano regional pode ajudar a defender os limites municipais, como uma questão regional. “O preço da terra não se resolve só com lei. As FPCIS têm que pensar estratégias não só de caráter territorial, mas, também, econômicas”.

ADB-prefeitura de Leme informou que em Leme a questão da regulação fundiária não é crítica. “Os novos loteamentos passam por análise com base nas Zonas Especiais Interesse Social (ZEIS). Tem o problema do desdobro que faz com que um lote vire dois. As regiões são bem definidas e as ZEIS ficam nas franjas do município. Existem quatro regiões mais distantes do aglomerado urbano, mas, são caracterizadas como urbanas. A legislação municipal existe separada, parcelamento do solo, zoneamento municipal e código de obras, sendo que, no zoneamento contém diretrizes para áreas rurais”. Se comprometeu a enviar para a equipe da FIPE.

R-estudante da UNICAMP disse que Limeira tem muito a oferecer. Pode ajudar muito fornecendo dados e informações. Se comprometeu a encaminhar contatos da universidade que podem ajudar nas análises e na elaboração do diagnóstico.

ML-FIPE encerrou a discussão dizendo que foi muito produtiva e resumiu dizendo que é importante uma articulação das prefeituras da região para potencializar o turismo de negócios e de lazer porque tem muitas cachoeiras. “É preciso pensar como que o PDUI pode ajudar a definir diretrizes para resolver a questão da regularização fundiária na macrozona de uso sustentável. O crescimento desordenado surgiu em todas as oficinas da região”.

Comentou ainda que o macrozoneamento precisa, também, pensar no enfrentamento do conflito do transporte rodoviário que uso o viário urbano.

Sala 2: Desenvolvimento Econômico e Social, Transportes, Mobilidade e Logística

Após a apresentação do panorama específico da sub-região pela coordenadora da região de Piracicaba, SM, foi dado início aos debates com as seguintes questões norteadoras:

- ❑ Quais os desafios à potencialização das atividades produtivas na região: consolidação de vocações, articulação das dinâmicas locais, convergência de projetos, sistemas unificados de gestão de serviços.
- ❑ Dificuldades do sistema viário e transportes: quais as conexões viárias intrarregião e do transporte coletivo e intermunicipal, relação viário urbano com viário principal e transporte de cargas.
- ❑ Demandas de atendimento social: se a rede hospitalar é satisfatória, equipamentos de qualificação de mão de obra (EtcS, Fatecs, Senai) se adequados às demandas, planejamento integrado e segurança pública.

- ❑ Cidades inteligentes: existem programas e ações para centros de monitoramento de segurança e transporte, iluminação inteligente, espaço de inovação, *coworking*.

As questões sobre transporte e mobilidade tiveram grande destaque. Sobre esse tema, **MR-Limeira** chamou a atenção para o conflito entre rodovias e vias urbanas, como por exemplo, o eixo da Anhanguera que faz ligação com a Região Metropolitana de Campinas (RMC) e parte dos municípios da região. “Existem conflitos no trecho de Mogi Mirim-Limeira, em que é necessário circundar a rodovia para a chegada em Limeira, momento em que ocorrem fugas de pedágio e que, para sanar esse problema, foi criado um pedágio na estrada que liga Limeira-Cordeirópolis. Diz que foi apresentada uma proposta de um rodoanel para conexão da SP 133 com a SP 147 e que entendem que este deva ser estadual Campinas-Piracicaba sem passar pelo viário de Limeira, o que possibilitaria maior capilaridade. Mesmo assim, na rota leste-oeste é necessário passar pelo anel viário de Limeira, que é intraurbano.

RN-FIPE colocou que a questão apresentada por MR – Limeira sobre a ligação de Limeira a Campinas e pergunta se a SP 147 é concedida.

MR-Limeira respondeu que a SP 147 cruza o anel viário com a Rodovia do Açúcar e que não está concedida, pertence ao DER. Complementou dizendo que a interligação sul americana-Santa Bárbara, parte sudeste de Limeira e Piracicaba são muito conectados e existe uma simbiose mais concentrada na parte sul. Ainda sobre a questão do sistema viário, disse que o município de Pirassununga possui anel viário, igualmente gerador de grande conflito, pois passa pela área urbana, que não suporta a circulação de veículos de carga. “Foi elaborado um projeto para alteração do sentido do anel viário, porém não foi implantado”.

Outra questão diz respeito ao aeroporto regional de Viracopos, que está muito próximo a Limeira, mas cujo foco é a logística.

Falou ainda sobre a ideia de uma rodoviária interligada e intermodal: ferroviário e rodoviário. Sobre o aeródromo de Limeira, está desativado, mas há proposta de instalação em local isolado da área urbana, buscam-se recursos federais para sua continuidade.

RN-FIPE colocou que a região de Piracicaba tem oito aeródromos e perguntou se entraram na concessão.

MR-Limeira informou que o aeródromo de Limeira está desativado e que existe uma proposta de mudança de local desse aeródromo. “Será em uma área isolada da área urbana, uma área pública, que parte da pista já está implantada, mas que a prefeitura busca recursos junto a um dos ministérios para continuação da obra. Todos os licenciamentos foram feitos e o Plano Diretor já indica essa área como macrozona aeroportuária. A ideia é de concessão”.

ML-FIPE perguntou se existem estudos de projeção de demanda para esse aeródromo.

MR-Limeira respondeu que não tem estudos a esse respeito e disse que a ideia era de transporte de carga e de passageiros, mas prevaleceu o foco no transporte de cargas.

Ainda sobre o tema de transporte informou que estavam estudando a possibilidade de reativar o trem entre os municípios de São Paulo e Americana e que Limeira queria que essa linha fosse até o município.

Além disso, Limeira está com a ideia de criar uma rodoviária interligada e intermodal. O objetivo é fazer outra rodoviária do lado oposto a ferroviária, que teria função de terminal intermodal com eixo ferroviário e receberia as linhas que não vem a Limeira ou que vêm com grande espaçamento de horários. Esperam que com a criação da Região Metropolitana de Piracicaba (RM) exista a possibilidade de o modal ferroviário chegar até Limeira.

RN-FIPE colocou que o trem não virá até Americana, somente até Campinas. Que o projeto foi revisto e só haverá uma estação que irá até Campinas, pois não há demanda suficiente para suportar a tarifa. Disse ainda que a proposta de Limeira pode até ser apresentada, mas neste PDUI não há possibilidade de levar essa linha até Americana, menos ainda até Limeira e que a questão pode ser colocada futuramente como revisão do PDUI.

MR-Limeira ponderou que sobre a questão das concessões as negociações são fundamentais, disse que em Limeira, na concessão da Autoban, houve deficiência das tratativas que são políticas e Limeira ficou de fora de algumas obras. “Nas renovações das concessões é importante negociar, acesso, marginais, novos prolongamentos, anéis viários. Sobre o anel viário de Campinas, deve acontecer a integração entre os secretários, provavelmente as propostas se fortalecerão, pois a integração entre os municípios em nível mais amplo e integrado, tem mais peso”.

MR-Limeira disse que sobre o tema da regularização fundiária, informou que Limeira tem lei específica, mas não trata de interesse social. Não possuem favelas, tem pouca incidência de parcelamento de solo irregular.

“Os maiores problemas são na área rural, cuja característica de ocupação é voltada às chácaras de lazer, demandadas de Campinas”. Ressaltou que é uma questão séria e importante. “Hoje Limeira não é mais a capital da laranja, que agora está em Batatais e Matão. Que essa região outrora de Limeira, não tem outro uso, fato que abriu espaço para os parceladores ilegais, não para produção, mas para parcelamento imobiliário”.

Outro destaque envolveu o tema do turismo na região, que é diversificado.

MR-Limeira colocou que Limeira tem classificação de cidade de interesse turístico e que o forte do município é o turismo de negócios. “Polo de turismo de negócios devido a que outras cidades próximas a rodovia Anhanguera têm produção e venda de joias folheadas”. Informou ainda que Limeira tem Plano de Turismo e que será compartilhado com a equipe do PDUI.

JFA-Limeira disse que a iniciativa de regionalização já existe e citou a região turística da Serra do Itaqueri que é uma das regiões mais destacadas na articulação do turismo. Disse ainda que estão fazendo as rotas de turismo na tentativa dessa regionalização, como por exemplo, as rotas de alambiques e que isso pode ser potencializado.

MR-Limeira afirmou que Limeira tem UPA ativa, além dos hospitais. Chamou atenção para a falta do ícone relacionado a presença dessas UPAs no mapa apresentado da região pela equipe.

EOL-Pirassununga colocou que o turismo de Pirassununga provém mais de relatos. O município fazia parte do Conselho Municipal de Turismo (Comtur) em 2021 e foi elaborado um projeto com melhorias nesse aspecto. “Pirassununga possui a Cachoeira das Emas, que hoje abriga a festa da morte do Padre Donizete e turistas de Tambaú vêm para a cachoeira”. Informou que nunca fizeram um levantamento de pessoas que passavam por esse trajeto, mas que está por volta de 40, 50 mil pessoas. “Contingente grande para um local sem estrutura, sem investimento. Fizemos um projeto para embarque e desembarque, mas não foi implementado. O projeto foi terceirizado e, antes mesmo de iniciar, houve falha no cumprimento do contrato”.

Em relação ao circuito de destilarias, afirmou que foi elaborado com a inclusão da academia da força aérea. “Hoje a entrada na academia é restrita, necessita de autorização. Embora a presença da academia dê destaque para a cidade, causa certo impacto, como por exemplo, a questão da frota de Pirassununga que chega a mais de 55 mil, somando a frota da academia, da USP, das pessoas de fora, o que impacta no sistema viário, atendimento na área de trânsito – temos apenas três agentes de trânsito, uma pessoa que faz a sinalização e estrutura precária”.

Em suma, Pirassununga é mais voltada ao turismo ambiental, como a Cachoeira de Emas, e turismo festivo, circuito dos alambiques, mas que necessitam maior articulação entre os municípios próximos.

Sobre a questão do turismo, RN e SM-FIPE colocaram que é importante que o PDUI receba das prefeituras a relação desses ativos identificados e classificados e que o PDUI pode fazer propostas sobre o calendário turístico, as insuficiências para as estruturas, como áreas de estacionamento, de apoio, mão de obra capacitada, dentre outras.

Disseram ainda ser necessária a integração entre os municípios, o que cada um pode fornecer, seja a festa propriamente dita, a infraestrutura de hotéis, limpeza, via de chegada. Para tanto, os municípios devem elaborar um mapa de turismo para que sejam pensadas propostas a serem incluídas no PDUI.

EOL-Pirassununga, em relação ao tema viário e transportes colocou que a realidade de Pirassununga é bem diferente de Limeira. A cidade possuianel viário, mas cresceu desordenadamente. Oanel viário corta o centro da cidade, a carga é escoada pelo centro, o que causa retrabalho relativo aos reparos constantes das vias.

Informou que foram feitos estudos e elaboração de um projeto para alteração do sentido doanel viário que passaria pela USP, mas que não foi implantado por falta de recursos e viabilidade política.

Disse ainda que está constando do Plano Diretor o estabelecimento de horários para carga e descarga das carretas que circulam pela cidade durante o dia e que não é suportada pela estrutura.

Sobre os temas de saúde, educação e segurança, **EOL-Pirassununga** disse que estes serviços no município são satisfatórios, porém existe um problema com a Santa Casa.

“No geral o atendimento é bom, a cidade está em desenvolvimento, com investimentos e loteamentos”.

Quanto à segurança pública, Pirassununga tem base da Polícia Militar, Civil, exército e Guarda Municipal muito atuantes, e cujo índice de criminalidade é baixo.

Ao final a coordenadora da região, **SR**, diz que a reunião foi rica, apesar de termos apenas dois representantes de municípios presentes. Levantou-se a questão do sistemas viário e transportes, os conflitos existentes entre sistema viário urbano, a necessidade de anéis viários para contornar as cidades, conflitos entre transporte de carga e área urbana, além dos temas de regularização fundiária e turismo. Agradeceu a participação de todos e encerra a última oficina regional.

Encaminhamentos

- ❑ **Macrozoneamento Regional:** ver como o PDUI pode ajudar a definir diretrizes sobre a questão da regularização fundiária na macrozona de uso sustentável.
- ❑ **Transporte:** pensar plano de mobilidade de transporte, mobilidade e logística com vistas a solução dos conflitos viário/urbano; articulação de prefeitos de proposta para o conjunto dos municípios da região; necessidade de os municípios negociarem com as concessionárias.
- ❑ **Turismo:** listar e classificar o conjunto de ativos de turismo; apontar infraestruturas já existentes e as necessárias; elaboração de roteiros, propor um calendário de eventos; articulação entre prefeituras pensar propostas regionalmente.
- ❑ **Documentação:** representantes das prefeituras presentes ficaram de enviar os Planos de Turismo à coordenação do PDUI.
- ❑ Representantes de Limeira e Leme ficaram de encaminhar a legislação municipal disponível.

Encaminhamentos da reunião

- ❑ Municípios identificarem as demandas de qualificação de mão de obra de acordo com as atividades econômicas.
- ❑ Organizar a cadeia de turismo, listar os potenciais, elaborar calendário do turismo para divulgação.
- ❑ Anel viário regional: definir as prioridades de investimento alinhadas com as demandas dos municípios.
- ❑ Santa Maria da Serra enviar à equipe do PDUI o estudo da Unesp sobre o Porto Seco.

V. REGIÃO METROPOLITANA DE RIBEIRÃO PRETO

SUB-REGIÃO JABOTICABAL

SUB-REGIÃO MOCOCA

SUB-REGIÃO RIBEIRÃO PRETO

SUB-REGIÃO BATATAIS

V.1. Oficina Regional de Jaboticabal

Data: 13/10/2021

Horário: 9h às 12h

Municípios: Guariba, Jaboticabal, Monte Alto, Pitangueiras, Taiúva, Taquaral.

Representantes das Prefeituras Municipais e do GESP

- Prefeito de Jaboticabal
- Secretário de Infraestrutura de Pitangueiras
- Ex-Prefeito de Piracicaba

Sala 1: 19 participantes

Sala 2: 10 participantes

A abertura da oficina foi feita pelo prefeito de Jaboticabal que apoiou o projeto do Governo do Estado de São Paulo sobre a nova regionalização destacando a importância do PDUI na busca de solução para os principais problemas da região. Ele ressaltou que a integração entre os municípios e deles com o Estado, viabiliza a ação concreta a partir da realidade local. Por solicitação de vários prefeitos da RMRP, informou o desejo de que o PDUI insira nos debates propostas sobre Cultura. Todos sugerem um aprofundamento nas análises sobre esse tema.

O ex-prefeito de Piracicaba, BN, saudou a todos e convocou os prefeitos da região para participarem efetivamente do processo de elaboração do PDUI, indicando técnicos das prefeituras municipais para comporem as câmaras temáticas. Ele lembrou que os planos mais recentes e a legislação sobre planejamento urbano indicam que os grandes problemas são regionais. Daí a importância do trabalho integrado.

Na sequência, houve a saudação do coordenador do projeto, Andrea Calabi, e do secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi. Após a abertura, a coordenadora da Região Metropolitana de Ribeirão Preto, **CL-FIPE**, fez a apresentação do Panorama Regional e os técnicos da equipe da FIPE, **FD, F e IV** detalharam as seguintes temáticas: Dinâmica Ambiental, Saneamento e Recursos Hídricos e Macrozoneamento.

O debate suscitou dúvidas sobre o cálculo apurado sobre o índice de perdas no abastecimento de água de Pitangueiras. Foi esclarecido que os dados utilizados são os oficiais e que esse Panorama Regional tem que ser avaliado pelos municípios, pois trata-se de documento elaborado pela equipe da FIPE para ser modificado e alimentado pelas prefeituras com dados da realidade.

A coordenadora da UR destacou que o importante é trabalhar em parceria com os municípios. Por exemplo, na elaboração do macrozoneamento, a participação compartilhada é fundamental para que ele possa ser utilizado na revisão dos planos municipais. Embora legislar sobre o uso do solo urbano seja de competência do município, as questões regionais poderão ser contempladas nos planos municipais. A equipe da FIPE também esclareceu que a leitura unificada da legislação tem que ser validada pelo município e que o próximo passo será enviar aos municípios o documento produzido para ser avaliado e sofrer as adequações necessárias de acordo com cada realidade local.

O fechamento foi realizado pelo prefeito de Jaboticabal que se comprometeu a incentivar a participação dos prefeitos da RMRP.

As apresentações estão disponíveis na Plataforma Digital da Unidade Regional:

<https://rmp.pdui.sp.gov.br>

Principais questões levantadas nos debates:

Sala1 – Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

A coordenadora da UR, **CL-FIPE** explicou aos participantes os objetivos da oficina e o processo de trabalho conjunto que a FIPE propõe aos municípios para a construção do PDUI da região e fez a apresentação do Panorama Regional.

CL-FIPE explicou que o maior objetivo é trabalhar com as informações levantadas e, dependendo do componente do trabalho, algumas são mais escassas ou tem problemas de metodologia.

“Dessa maneira, a nossa posição não é trazer uma análise como uma questão fechada, pelo contrário, a análise foi elaborada com as informações que conseguimos obter até o momento. Mas, realmente tudo o que precisamos é que as prefeituras nos alimentem com informações porque ninguém sabe melhor o que acontece em cada município do que vocês que estão na linha de frente, lidando no dia a dia com as questões locais”, enfatizou.

Ela explicou ainda que todas as contribuições vão gerar um segundo documento que é o diagnóstico que trará elementos mais consistentes sobre o que ocorre na região. “Portanto, fiquem à vontade para questionar e criticar a nossa análise porque o que importa é fazer essa troca que julgamos bastante rica. Nós fomos atrás de referências bibliográficas, banco de dados, mas algumas questões, só os municípios podem dizer o que é certo ou errado”, destacou.

FD-FIPE complementou dizendo que apesar de terem usado informações oficiais das bases da secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente, muitas vezes, estão desatualizadas com relação ao que está em desenvolvimento no município. Por isso, a contribuição de vocês é fundamental para a alimentação e atualização dessas bases.

F-FIPE disse ainda ser importante que os técnicos fossem alertados caso tenha alguma questão que não tenha sido abordada – e que seja importante para caracterizar a região. “Tragam que nós vamos atrás das informações e se vocês enviarem dados mais atualizados do que esses que estão disponíveis hoje, podemos agregar na análise”.

CL-FIPE citou como exemplo, as áreas de unidade de conservação. “Se o município tem áreas, mesmo que ainda não estejam legisladas, mas que sejam relevantes podemos incorporar no trabalho”.

Vamos iniciar a apresentação dos especialistas que vão mostrar com mais detalhe as questões que só falei de forma muito geral. Vamos começar com Felipe que é especialista em planejamento e gestão do território e que vai falar sobre a dinâmica ambiental da região.

FD-FIPE. “Este é o momento de intensificarmos a visualização dessas informações. Vamos apresentar a dinâmica ambiental, algumas características mais gerais da região e falar também sobre saneamento básico e depois apresentaremos a proposta de macrozoneamento”, explicou.

Após a apresentação da dinâmica ambiental, **F-FIPE**, especialista em gestão ambiental, apresentou os dados e informações sobre saneamento básico.

F-FIPE começou a apresentação, explicando o trabalho elaborado sobre saneamento básico com seus quatro componentes abastecimento de água: esgotamento sanitário, resíduos sólidos e drenagem urbana. Esclareceu que dúvidas e complementações podiam ser feitas durante a exposição e que os participantes podiam usar o chat para comunicação.

Após a apresentação desses dois blocos – dinâmica ambiental e saneamento básico – foi aberto um espaço para debate.

RAT-secretário de Infraestrutura de Pitangueiras Pergunta no chat como foi apurado o índice das perdas no abastecimento de água de Pitangueiras.

F-FIPE Esclareceu que dados foram retirados do Sistema Nacional de Informações (SNIS) que é formado por informações autodeclaradas pelos municípios. Sobre o tratamento, a fonte foi a tabela da Cetesb que consta do Relatório de Qualidade de Água que é um dado fornecido pelo próprio município. Quanto às perdas, os dados foram retirados do Sistema Nacional de Informações (SNIS) de 2019 que é o último levantamento disponível no site. A situação pode ter sido alterada em vários municípios.

RAT-secretário de Infraestrutura de Pitangueiras perguntou, via chat, se não seria possível ter uma metodologia única para todos os municípios.

F-FIPE explicou que o SNIS traz uma metodologia, mas o entendimento de um município pode ser diferente de outro e isso pode gerar discrepâncias entre municípios. No próprio relatório do sistema, ele aponta essa diferença de entendimento.

“Seria excelente ter uma metodologia única porque tem pouca informação sobre saneamento e as que existem divergem porque não há um entendimento único para todos os municípios. Muitas vezes, o sistema é alimentado de forma deficitária. A Plataforma Digital abrindo, também será um canal de comunicação que vocês poderão utilizar para enviar questões, propostas e anexar documentos”, destacou.

CL-FIPE disse ser possível combinar de fazer essa ponte por meio da Plataforma Digital porque ela está praticamente pronta e será um espaço de contato. “Todos poderão preencher o formulário e anexar documentos que julguem importante, além da comunicação direta com a nossa equipe. Vocês também devem envolver outros técnicos especialistas em determinados assuntos para participarem desse projeto”, disse. Ele apresentou a geógrafa, especialista em geoprocessamento, **IV-FIPE**, que apresentou o que a equipe conseguiu fazer sobre o macrozoneamento. “Até agora, eu falei mais dos conceitos, do que se trata, mas ela vai mostrar a proposta de macrozoneamento que também necessita de uma avaliação e de informações dos municípios. Essa etapa é da leitura unificada da legislação existente.”

IV-FIPE esclareceu que a leitura unificada é só um facilitador para poder fazer a análise regional dos dados de todos os municípios posteriormente, não sendo, portanto, o macrozoneamento em si.

RAT-secretário de Infraestrutura de Pitangueiras pediu, por meio do chat, informação sobre a participação dos municípios no macrozoneamento e como fazer a unificação com o mapeamento do zoneamento municipal.

CL-FIPE esclareceu que o processo do macrozoneamento começa com o levantamento da legislação municipal, mas o Macrozoneamento Regional não é uma transcrição direta dos planos diretores, ele é elaborado em outra escala por tratar de questões regionais. “Tem que ser feito em parceria com os municípios, tanto que cada relatório da leitura unificada dos municípios é validado com a prefeitura por meio de um documento formal que é enviado por e-mail e que, depois de ser avaliado, deverá ser devolvido com as observações que julgarem pertinentes. Ele só é aprovado quando há um consenso entre o que nós entendemos e o que a prefeitura entende da leitura unificada. O macrozoneamento é um passo seguinte e ele será parte integrante da lei do PDUI que deverá ser aprovada na Assembleia Legislativa”.

Foi explicado que os municípios terão que fazer uma adequação, caso seja necessário, porque como é um trabalho em parceria, é possível que alguns ajustes precisem ser feitos dentro de um determinado prazo. “Não tenho certeza, mas parece que o prazo para os municípios se adequarem é de 3 anos após a publicação da lei do Plano. Isso é normal acontecer, por exemplo, na Região Metropolitana de São Paulo em que alguns municípios terão de se adequar na área de proteção aos mananciais”.

Nessas áreas, as leis específicas são desenvolvidas em parceria com os municípios e se chega a um consenso, com uma visão regional pactuada entre todos os municípios que, posteriormente, incorporam em seus planos diretores. “A experiência mostrou que quando esse processo é feito de forma realmente compartilhada, o resultado que se chega é fruto de um consenso de todos.

Muitos planos diretores estão em fase de revisão, então, é uma oportunidade dos municípios se sentirem mais apoiados nesse processo de construção do PDUI para terem elementos que vão ajudar no embasamento dessa visão regional. Alguns municípios fizeram revisão do Plano Diretor recentemente e os elementos contidos nesses planos dão algumas pistas regionais. Por exemplo, Ribeirão Preto tem uma proteção da área de recarga do Aquífero Guarani, mas, após a aprovação da lei do PDUI, os municípios vão ter um prazo para compatibilizar os seus planos diretores com o macrozoneamento. Necessariamente, vai ser raro que uma macrozona definida regionalmente seja muito contraditória com o que um município definir. A tendência é que haja uma coerência com relação às macrozonas que o município indica e o que o macrozoneamento propõe. Mas, de qualquer maneira, essa é a importância de termos esse diálogo constante com os municípios. Não faremos um plano de gabinete. Queremos trabalhar em parceria”.

Foi explicado ainda que em um cruzamento regional na Região Metropolitana de São Paulo – que tem 39 municípios com uma realidade extremamente complexa – foi possível fazer o macrozoneamento com muita participação dos municípios. “Não é uma responsabilidade de um ente federado porque quem tem a competência – pela Constituição – para legislar sobre o uso e ocupação do solo é o município.

RAT-secretário de Infraestrutura de Pitangueiras perguntou, via chat, quais são os próximos passos.

CL-FIPE. “Estamos reforçando esse pedido de documentos para as prefeituras e quando forem encerradas as quatro oficinas regionais da região, a equipe de macrozoneamento fará novamente o levantamento do que a gente tem e o que falta”.

Foram feitas várias ligações quando os convites ainda não tinham sido enviados, daí fica um pouco mais difícil, mesmo assim recebemos muitas respostas e quando conseguimos falar com a área responsável, a resposta vem rápida.

“Então, o próximo passo é encaminhar todos os documentos para cada município avaliar e se apropriar da leitura e do entendimento que tivemos. Vamos encaminhar o relatório e a planilha do macrozoneamento para cada município validar. Precisamos saber se estamos entendendo a mesma coisa. Depois disso, será elaborado o Macrozoneamento Regional. Se tiver alguma incoerência, será feito contato com os municípios para fazer esse ajuste”.

Sala 2. Desenvolvimento Econômico e Social, Transporte, Mobilidade e Logística

Após uma breve apresentação dos participantes e a apresentação do panorama da sub-região pela coordenadora de OR, **FC**, e os técnicos **BB** e **HD**, foram colocadas as perguntas norteadoras sobre dinâmica econômica e infraestrutura, transporte, mobilidade e logística, e começou o debate.

FC-FIPE perguntou se alguém gostaria de fazer algum comentário sobre o que foi dito nas apresentações citando nominalmente o atual prefeito e o ex-prefeito, BN.

PERC-Jaboticabal disse que os dados são importantes porque com números, tanto na parte da quantificação quanto da qualificação, é impossível qualquer prefeito se direcionar para estabelecer política pública, seja no seu município, seja pensando numa perspectiva mais macro. “Assustei com os dados, inclusive sobre a questão do automóvel porque até imaginei que era mais em Jaboticabal, apesar de, como foi dito, são situações que podem variar de município para município, de ano para ano. Nós achávamos que em Jaboticabal, os dados registrados no departamento de trânsito municipal – cerca de 62 mil veículos cadastrados para uma população de 78.028 habitantes – é um número maior do que este que foi apresentado aqui. Outra questão que me surpreendeu – que é um confronto de informações – foi o número do percentual econômico em relação a produção agrícola em Jaboticabal que, aqui no município, quase equiparamos essa situação. Estamos aqui tratando de uma relação mais macro que é a região metropolitana, então não posso ficar trabalhando apenas com o localismo, temos que pensar numa perspectiva maior, que é macro. Fico imensamente feliz com as informações e, de fato, essa é uma situação que percebemos hoje de como fazer com que os municípios que se encontram em situações divergentes, como foi apresentado, os vulneráveis, os equitativos, aqueles que se encontram numa linha mais difícil, e os que estão dinâmicos como Jaboticabal, como fazer eles se integrem. Percebemos que um dos setores que mais cresceu na pandemia foi a produção agropecuária, nós entendemos dessa maneira. Na nossa região a vocação é agroindustrial. Com relação a educação, temos quatro grandes universidades importantes, duas públicas e duas privadas em Ribeirão Preto e Jaboticabal, sem falar das faculdades de tecnologia como as de São Paulo, Distrito Federal entre outras, que auxiliam muito nessa formação profissional, tais como as Etecs e as escolas do Senai, Sesc, Senac. O que chama atenção é o que vamos pensar pós-pandemia, o que os municípios poderão fazer, quais serão os desafios, quais as possibilidades para fazer com que os setores econômicos se sintam atraídos pelos municípios. Como prefeito de primeiro mandato tenho uma série de dificuldades no município, principalmente no que diz respeito ao desenvolvimento socioeconômico. Temos uma população hoje, cerca de 3 mil pessoas que vive em um núcleo populacional, com uma média de 247,00 reais para sobreviver por dia. Temos que levar um alento para essas famílias. Estamos falando de Jaboticabal, obviamente, mas pensando numa relação macro porque as cidades vizinhas não fogem a essa situação”.

HD-FIPE respondeu ao prefeito: “Para elucidar, o senhor comentou sobre o número de veículos, mas na apresentação que fizemos, esses dados se referem apenas a automóvel particular. O número de carros em Jaboticabal, o carro particular que as pessoas têm em casa era de 31 mil. De fato, é como o senhor falou, e o senhor conhece, temos dados de Jaboticabal no ano de 2020 é um total de 60.409 veículos, que inclui todos, moto, ônibus ou transporte agrícola, o senhor está certíssimo. São 31 mil automóveis, é um número significativo para cidade, tem bastante impacto”.

BN-FIPE convidou alguém para fazer um comentário sobre as questões colocadas. “Não sei se ele está na sala, aparentemente sim”.

PERC-Jaboticabal questionou se os slides serão disponibilizados aos prefeitos para subsidiar possíveis discussões?

FC-FIPE respondeu que sim. “O material ficará na Plataforma Digital que será o instrumento de comunicação entre nós, os prefeitos, o poder público, a sociedade civil e a população. Nela ficarão as apresentações e todos os documentos produzidos pela equipe da FIPE. Na Região Metropolitana de Ribeirão Preto faremos quatro oficinas: Jaboticabal, de Ribeirão Preto, Mococa e Batatais e todo o material ficará disponível para que possamos trocar informações, inclusive essas questões que foram colocadas nas apresentações sobre a dinâmica econômica, transporte, dentre outros, com destaque, pois temos questões a serem respondidas pelos senhores. A Plataforma irá ao ar nos próximos dias”.

ML-FIPE explicou ao prefeito que é o responsável pelo Panorama Regional junto com os técnicos de cada unidade regional. “Em novembro traremos um panorama completo de todas as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, objeto desse estudo. Queremos saber sobre a questão do transporte, se Jaboticabal, como um centro da sub-região, tem deficiências, gargalos, seja de mobilidade das pessoas para trabalho, estudo ou lazer e carga. O senhor poderia falar um pouco desse panorama da sub-região, dos gargalos que existem e que podem ser tratados pelo PDUI?”

PERC-Jaboticabal respondeu que em Jaboticabal, quanto à questão da mobilidade do transporte, sempre se buscou apoio de profissionais que trabalham no departamento de trânsito do município, proprietários de autoescolas, engenheiros de trânsito do município e do pessoal do DER que tem contribuído bastante.

“Jaboticabal é uma cidade que, apesar de apresentar no seu plano diretor diretrizes bonitas, não sentimos isso na prática. A cidade cresceu de maneira desordenada e as diretrizes de acessibilidade ao transporte só foram aplicadas porque algumas empreendedoras da área de loteamento, por exemplo, tiveram a sensibilidade e a sensatez de apresentar malhas viárias mais adequadas e, também, a possibilidade, por exemplo, de ciclovias, ciclofaixas, pedestre. Fizeram uma organização junto com a empresa exploradora permissionária do transporte coletivo para transportar a população, por exemplo, para o distrito industrial, que é um local onde grande parte da população trabalha. Temos três distritos industriais com logística adequada. Ficam fora do perímetro urbano da cidade, mas constam do zoneamento municipal. Um deles fica bem posterior à principal via, Brigadeiro Faria Lima, rodovia que passa por Jaboticabal. Como esse distrito industrial fica ao lado, é mais fácil transportar a população até lá com ampla capacidade de locomoção. O município tem grandes dificuldades. Destaco o que acontece no Centro da cidade que tem ruas estreitas porque são de 1928, quando o bairro foi organizado o que dificulta fazer com que Jaboticabal tenha uma cultura de rotatividade de veículos no centro ou com área azul, ou então com os estacionamentos privados. Jaboticabal, para terem ideia, por três vezes foram instaladas e desinstaladas área azul, porque não tivemos a capacidade de gestão do deslocamento de veículos centrais. A cidade, apesar de ter o plano direto, cresceu de maneira desordenada para atender a interesses particulares de grupos, o que a levou a uma situação de desorganização. Um exemplo, pela primeira vez depois de dez anos, conseguimos organizar algo simples, que é a Onda Verde, abertura dos semáforos de maneira sincronizada. Mas não temos os corredores de ciclismo no centro da cidade, o que dificulta o estímulo aos usuários desse modal ou qualquer outro semelhante. Além disso, os nossos moradores passaram, nos últimos tempos, muita dificuldade com o transporte coletivo. Tivemos a quebra de uma empresa de Piracicaba que nos servia há muito tempo, que é a Piracema. Houve uma ruptura do contrato dessa permissionária por uma série de problemas no período da pandemia e ficamos sete meses e 28 dias sem transporte coletivo.

Depois, a gestão anterior criou um projeto chamado Tarifa Zero que fazia a gestão do Fundo Municipal de Transporte Coletivo e gerenciaria os recursos, inclusive dos trabalhadores que têm o direito do passe pela indústria e pelos prestadores de serviço. Mas esse fundo não foi regulamentado e, no final, a prefeitura, sem o fundo regulamentado e já com uma dívida muito grande, teve que fazer uma reorganização para que fosse rompido o programa Tarifa Zero e voltasse a ser cobrada uma tarifa social adequada com uma contrapartida do município. Mas ainda precisamos melhorar. Estamos com esse sistema emergencial aqui em Jaboticabal. Agora estamos num processo licitatório em curso para que possamos ter a exploração definitiva de uma futura permissionária”.

O prefeito expôs a dificuldade de interligação no quesito mobilidade. “Em 2010 tivemos a apresentação do projeto do anel viário que contornaria a cidade. Esse projeto, salvo engano, foi concluído apenas em 33,36%, de modo que há uma grande demanda para que esse anel viário aconteça definitivamente e atenda às necessidades de deslocamento. A cidade tem dificuldade para fazer essa interligação. Tem, ao mesmo tempo, facilidade e dificuldade geográfica de interligação dos bairros ao centro. Facilidade porque todos os bairros foram constituídos em torno do centro da cidade como todas as cidades do interior, nesse modelo de colonização portuguesa que começa na igreja matriz central e vão crescendo nas localidades próximas. Porém, a dificuldade se torna grande porque com um número enorme de veículos circulando no município, não conseguimos colocar todos os veículos no centro da cidade ao mesmo tempo, conseqüentemente, os corredores adjacentes desse bairro também ficam prejudicados. A propósito, temos que mudar algumas culturas, alguns pensamentos dos moradores de Jaboticabal com relação ao centro da cidade. Temos que explorar outros modelos sustentáveis como transporte coletivo, desde que o transporte coletivo também seja sustentável, que não seja apenas de combustível fóssil. O ciclismo é forte no município, mas a topografia da cidade não ajuda muito por ser bem acidentada. Esse fato causa certa dificuldade para a volta das pessoas aos bairros situados em pontos mais elevados, o que desestimula o uso da bicicleta para o centro. O que temos feito é levar os equipamentos sociais, os equipamentos públicos para os bairros para atendê-los em suas demandas”.

HD – FIPE perguntou ao prefeito se a cidade conta com uma rodoviária intermunicipal que conecta as cidades vizinhas e tem transporte coletivo?

PERC-Jaboticabal disse que a rodoviária de Jaboticabal é intermunicipal, interestadual. “Podemos dizer também que é internacional porque temos ônibus de empresas que passam por aqui com destino a países como Paraguai e Uruguai. Desde 2017, 2019 o Marco Vinholi nos presenteou com um terminal de integração urbana que será colocado no centro da cidade. Nesse local, fica a praça central da matriz de Jaboticabal, Dr. Joaquim Batista, que é onde os ônibus fazem as conversões das mudanças de horário de motoristas e toda a população se encontra nesse centro. Próximas a essa praça temos três indústrias produtoras do setor farmacêutico animal, aliás uma indústria que está lá há muito tempo, tem 118 anos, e, salvo engano, emprega aproximadamente 400 funcionários, extremamente importante. De certa forma, essa situação acaba criando certo desconforto para todos. Temos muito carinho e respeito por essa empresa e, obviamente, apoio total indispensável a sua manutenção, mas temos problema com o tráfego de caminhões de carga e descarga, sem contar os 400 funcionários chegando nesse local com transporte coletivo, carro, moto e outros meios de locomoção. A mudança desse terminal de integração urbana para um

outro local, que será na Praça Dom Assis, a seis quarteirões da Praça da Matriz, vai facilitar muito porque é uma área que abriga o mercado municipal, o que estimularia também o comércio local, e a mudança obviamente de núcleo de pessoas, até porque é uma praça quase que inabitada”.

HD-FIPE perguntou ao prefeito se empresa chamada Coplana é de logística porque observou-se que recebe muitos caminhões.

PERC-Jaboticabal explicou que a Coplana é uma cooperativa de plantadores de cana, grãos, amendoim, milho e soja e atualmente emprega cerca de 720 pessoas e indiretamente quase 2 mil pessoas associadas de empresas e representantes.

“Uma das maiores da América Latina, fica na Rodovia Carlos Tonani que tem facilidade de entrada e saída e vários municípios da região acabam acessando a Coplana. Não só da região, mas também da Grande São Paulo, de outros estados como Mato Grosso, Minas Gerais, Paraná, o centro-oeste como um todo, Goiás, Mato Grosso do Sul, e do Sudeste como Espírito Santo e Minas Gerais, e do Sul, Paraná e Santa Catarina. Hoje, essa empresa é responsável por um grande percentual do PIB aqui de Jaboticabal”.

HD-FIPE disse que a empresa tem uma relação forte na área de impacto de transporte.

PERC-Jaboticabal destacou que a Coplana foi uma das responsáveis por ajudar no Marco Regulatório Nacional do Saneamento e ajudou na questão do planejamento agropecuário do país.

“É uma forte apoiadora da secretaria de Agricultura do Estado de São Paulo. A Coplana participa muito na constituição dos marcos, entre eles, o Programa de Regulamentação Ambiental, que foi aprovado e apresentado em Ribeirão Preto”.

BB-FIPE questionou se o investimento anunciado em laboratório de pesquisas de pragas da cana seria feito no município de Jaboticabal.

PERC-Jaboticabal disse que foi na Unesp de Jaboticabal.

FC-FIPE perguntou quais os cursos oferecidos na Unesp de Jaboticabal além agronomia e veterinária.

PERC-Jaboticabal disse que oferece cursos de Agronomia, Veterinária, Zootecnia, Administração de Empresas, Biologia. “Tem ainda o Colégio Técnico Agrícola com dois cursos de formação: Colégio Técnico na área agrícola e Colégio Técnico na área de informática”.

BB-FIPE questionou se o investimento foi realizado em laboratório?

PERC-Jaboticabal explicou que o investimento está sendo realizado. “Só não me lembro agora se o valor está entre 20 e 30 milhões de reais”.

FC-FIPE agradeceu ao prefeito de Jaboticabal pela ótima participação e encerrou a reunião.

V.2. Oficina Regional de Mococa

Data: 14/10/2021

Horário: 9h às 12h

Municípios: Cajuru, Cássia dos Coqueiros, Mococa, Santa Cruz de Esperança, Santa Rosa do Viterbo, Tambaú

Representantes das Prefeituras Municipais

- Chefe do Setor de Meio Ambiente de Santa Rosa do Viterbo
- Coordenadora de Desenvolvimento Econômico e Emprego de Tambaú
- Secretário de Obras de Cassia dos Coqueiros
- Diretor do Departamento de Trânsito de Mococa
- Secretaria de Meio Ambiente de Tambaú
- Prefeitura Municipal de Cajuru

Sala1: 18 participantes

Sala 2: 14 participantes

A abertura foi feita pelo assessor da Subsecretaria de Assuntos Metropolitanos da Secretaria de Desenvolvimento Regional que saudou os participantes e agradeceu a parceria na realização do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) que destacou que Mococa está decidindo se continua na Região Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP) ou se irá compor a Administração Regional de São João da Boa Vista.

Na sequência, a coordenadora técnica do projeto enfatizou a participação dos municípios como sendo fundamental na avaliação do trabalho que está sendo elaborado pela FIPE. Enfatizou que são os municípios que dirão quais são as principais demandas da região e qual é a sua potencialidade a ser explorada na elaboração do PDUI. Concluiu dizendo que é preciso trabalhar de forma integrada e transparente com os municípios.

Em seguida, o coordenador do projeto, Andrea Calabi, e o secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi, saudaram os participantes.

A coordenadora da Unidade Regional (UR) fez a apresentação do panorama regional preliminar e destacou que as apresentações estarão disponíveis na plataforma digital. Ela ressaltou a importância da parceria da Secretaria de Desenvolvimento Regional e da FIPE com os municípios para se obter, por meio do PDUI, um resultado que reflita a realidade local. Em seguida, os participantes foram divididos nas duas salas de debates de acordo com o interesse de cada um.

Sala 1: Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

Os sete municípios da sub-região participaram dos debates

Os técnicos F, F e IM da FIPE especificaram o panorama regional que contém dados, informações e mapeamento sobre a questão urbana e ambiental. As apresentações focaram na dinâmica ambiental da região, no saneamento básico e no macrozoneamento. Também destacaram a importância do PDUI como sendo uma ferramenta de atuação no território regional indicando, por exemplo, áreas com restrições ambientais e a necessidade de se implementar uma política pública de regularização fundiária.

Quanto ao macrozoneamento foi debatido a importância dele para a definição do zoneamento municipal porque ele irá orientar os planos municipais no que diz respeito a urbanização e a proteção dos ativos ambientais da região. A leitura unificada da legislação ambiental pode indicar conflitos entre leis e políticas municipais. Por essa razão, a parceria para realizar esse trabalho é de fundamental importância. Os municípios precisam adequar às suas realidades aos dados e informações apresentados no panorama regional. O próximo passo será enviá-lo, a todos, para avaliação, correção e complementação.

As apresentações estão disponíveis na plataforma digital da Unidade Regional

<https://rmp.pdui.sp.gov.br>

CL-FIPE enfatizou que o maior objetivo da oficina é trabalhar com as informações que levantadas e explicou que, dependendo do componente do trabalho, algumas são mais escassas ou têm problemas de metodologia.

“Dessa maneira, a nossa posição não é trazer nossa análise como uma questão fechada, pelo contrário. A análise foi elaborada com as informações que conseguimos obter até o momento. Mas, realmente tudo o que precisamos é que vocês, das prefeituras nos alimentem com informações porque ninguém sabe melhor o que acontece em cada município do que vocês que estão na linha de frente, lidando no dia a dia com as questões locais”.

Destacou ainda que todas as contribuições vão gerar um segundo documento que terá elementos mais consistentes do que ocorre na região que é o diagnóstico. “Portanto, fiquem à vontade para questionar e criticar a nossa análise porque o importante é fazer essa troca que julgamos bastante rica. Nós fomos atrás de referências bibliográficas, banco de dados, mas, algumas questões só os municípios é que podem dizer o que é certo ou errado”.

FD-FIPE complementou essa informação dizendo que, apesar terem usado informações oficiais, às vezes estão desatualizadas e citou como exemplo o que está nas bases da Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente com o que está em desenvolvimento no município. “Então, é bastante interessante a contribuição de vocês para alimentação e atualização dessas bases. Nesse pri-

meiro bloco vamos apresentar alguns estudos que estamos fazendo sobre a dinâmica ambiental, saneamento e o macrozoneamento. No panorama regional vamos expor as características mais gerais da região. Pensar nessa região de Ribeirão Preto como um território que é alvo de um plano regional. Não vamos focar nos problemas específicos, mas, na dinâmica regional”.

F-FIPE apresentou o tema saneamento ambiental dividido nos seus quatro componentes: abastecimento de água, esgotamento sanitário, resíduos sólidos e drenagem urbana. Ressaltou a importância da participação dos municípios e se colocou à disposição para esclarecer possíveis dúvidas e abriu para os participantes responderem perguntas elaboradas sobre os arranjos intermunicipais que existem. Questões sobre a dinâmica ambiental também foram esclarecidas. Abriu a possibilidade das dúvidas ou informações serem colocadas no chat ou enviadas por e-mail para a equipe da FIPE.

FD-FIPE disse que seria bom ouvir alguém que quisesse se colocar sobre como os municípios vêm enfrentando os impactos ambientais apresentados.

IM-FIPE apresentou a metodologia usada no macrozoneamento.

Não houve debate entre os participantes

CL-FIPE solicitou aos participantes que replicassem as apresentações nas prefeituras e identificassem quais são as pessoas que podem colaborar enviando informações importantes para o macrozoneamento que não estejam presente na oficina. “No chat há e-mails para contato, por meio dos quais é possível indicar outros nomes das prefeituras, enviar informações e, inclusive, sugerir nomes de entidades da sociedade civil que poderão ser convidadas para participar da construção do PDUI da região”.

F-FIPE perguntou se os resíduos da construção civil deveriam ser abordados. “O estudo não aborda no panorama regional, mas, a equipe da FIPE tem interesse em saber dos municípios se existe outro tipo de resíduo que não foi levantado”.

CL-FIPE pediu que o e-mail seja usado para todos os tipos de contatos que forem necessários. “Brevemente, as plataformas digitais estarão implantadas e será um canal de comunicação e colaboração onde serão disponibilizados os documentos produzidos pela equipe da FIPE e onde vocês também poderão anexar documentos.

Sala 2: Desenvolvimento Socioeconômico, Transporte e Mobilidade.

Após a apresentação do panorama específico da sub-região pela coordenadora da sala, **FC-FIPE** e pelos técnicos **BB-FIPE e HD-FIPE**, teve início o debate com as questões sobre dinâmica econômica e infraestrutura focando em perfil predominante da atividade econômica nas regiões e os desafios à potencialização das atividades produtivas; desequilíbrios no acesso ao emprego;

necessidades de acesso aos equipamentos de capacitação de mão de obra (Etecs, Fatecs, Senai); e cadeias produtivas na região.

Sobre transporte, mobilidade e logística, o debate focou na avaliação dos eixos rodoviários conectados a UR; circulação de cargas nas rodovias; transporte coletivo intermunicipal integrado e polos geradores de emprego e às áreas de produção agrícola; qualidade desse transporte; principais deslocamentos entre os municípios; serviço de transporte coletivo oferecido versus demandas de deslocamento.

ML-FIPE convidou S-Tambaú e M-Cássia dos Coqueiros para falar sobre a dinâmica econômica da sub-região de Mococa. “Como vocês identificam essa dinâmica nos últimos anos, o que pode potencializar as atividades produtivas da região, se faltam equipamentos para qualificação da mão de obra, que é um tema extremamente importante, visto em todas as unidades regionais que estamos analisando, seja do Vale do Paraíba, Ribeirão Preto, Franca, a qualificação da mão de obra parece ser uma urgência na agenda econômica das regiões”.

HD-FIPE convidou o representante de Cajuru para falar sobre o transporte coletivo, cujos dados indicam que não há transporte coletivo intramunicipal no município. “Pode nos dizer como se dá essa dinâmica?”

FMC-Cajuru disse que o município possui transporte intermunicipal, mas atualmente não conta com transporte público dentro do perímetro urbano. “Só ônibus da prefeitura e de algumas empresas que transportam turistas, mas, para transporte coletivo não tem”.

HD-FIPE pediu esclarecimento sobre o deslocamento de trabalhadores dentro do próprio município. “São as empresas, as indústrias que transportam seus funcionários?”

FMC-prefeitura de Cajuru respondeu que existem algumas indústrias de grande porte que fazem o transporte dos seus trabalhadores. “A população em geral se desloca por meios próprios, motocicleta, bicicleta, alguns a pé, mas em geral por meios próprios”.

HD-FIPE perguntou quais municípios o transporte intermunicipal conecta.

FMC-prefeitura de Cajuru disse existir alguns ônibus que seguem direto para Ribeirão Preto e que passam por Santa Cruz da Esperança e por Serra Azul. “Tem transporte direto para Mococa e Altinópolis, não são muitos horários e tem, também, para Batatais. Tem ainda um da Danúbio Azul saindo de Cajuru para São Paulo, que faz ligação para Santa Rosa do Viterbo a São Simão e Tambaú”.

HD-FIPE solicitou o nome da empresa intermunicipal de ônibus.

FMC-Cajuru: Responde que a empresa que presta serviço de transporte intermunicipal é a São Bento.

ML-FIPE perguntou se os horários atendem à demanda da região ou são horários muito espaçados que atrapalham esse deslocamento para o trabalho ou para estudo.

FMC-Cajuru: no caso do transporte para Ribeirão Preto o espaçamento é adequado, durante o dia, os horários variam entre 1 hora, 1 hora e meia. O problema que se apresenta em relação a esse transporte intermunicipal é que a população que trabalha em Ribeirão Preto e que entra muito cedo no trabalho, recorre a ônibus fretado particular, que sai de Cajuru por volta das 4h30, 5h da manhã. Há também o fretamento de ônibus para estudantes. Esse ônibus sai de Cajuru por volta das 6 horas da tarde.

HD-FIPE perguntou se a prefeitura disponibiliza ônibus para as pessoas que estudam nos municípios vizinhos ou elas vão por conta própria.

FMC-Cajuru disse que são ônibus particulares. “A prefeitura auxilia em alguma coisa, às vezes na falta de algum ônibus a prefeitura dá um socorro, mas no geral são ônibus particulares”.

HD-FIPE perguntou qual o destino das pessoas que saem de Cajuru para trabalho. “Ribeirão Preto, Mococa?”

FMC-Cajuru disse que o destino da grande maioria de trabalhadores é Ribeirão Preto. “Os que trabalham em Mococa e Santa Rosa estão em número bem reduzido”.

FC-FIPE relatou a participação de **AA-Mococa**, via chat, dizendo que no município também existe dificuldade com transporte público e o maior meio de transporte é particular. Diz ainda que o motivo de estudo é o principal e que há um deslocamento grande, que é feito por carro e moto e não por transporte público.

ML-FIPE finalizou a questão do transporte. “O que sentimos quando falamos de uma unidade regional formando um aglomerado é que haja uma conexão dinâmica entre as centralidades. Essa é uma parte do estudo importante em que buscamos entender como esses deslocamentos se dão, quais são as falhas e os gargalos, para propor diretrizes de melhoria na mobilidade urbana. Agradecemos pelas contribuições trazidas pelos municípios”.

ML-FIPE chamou atenção para uma colocação importante no chat sobre problema de transporte de carga pesada dentro da cidade. (a questão não foi finalizada devido a corte na transmissão na sala 2).

V.3. Oficina Regional de Batatais

Data: 19/10/2021

Horário: 9h às 16h30

Municípios: Altinópolis, Batatais, Morro Agudo, Nuporanga, Orlandia, Sales Oliveira, Santo Antonio da Alegria

Representantes das Prefeituras Municipais

- Secretário de Governo de Morro Agudo
- Secretaria de Meio Ambiente de Nuporanga
- Secretaria de Meio Ambiente de Batatais
- Dimutran – Divisão Municipal de Trânsito de Batatais
- Secretaria de Projetos de Santo Antonio da Alegria
- Secretaria de Convênios de Morro Agudo

A abertura foi realizada pela assessora da Secretaria de Desenvolvimento Regional, Luciana Damasceno, que saudou os participantes e agradeceu a presença de todos.

Na sequência, o coordenador do projeto, Andrea Calabi, e o secretário de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi, saudaram os participantes e a coordenadora da Unidade Regional do projeto, CL, falou sobre a importância da parceria entre a FIPE e os representantes municipais. Destacou a importância de realizar um trabalho conjunto e explicou que os documentos apresentados são preliminares e a avaliação, sugestões e críticas dos municípios serão fundamentais para a elaboração de um plano regional. Informou que, em breve, os documentos estariam disponíveis na plataforma digital de cada unidade territorial e iniciou a apresentação do panorama regional.

Os participantes foram divididos em duas salas, de acordo com o interesse de cada.

As apresentações estão disponíveis na plataforma digital da Unidade Regional

<https://rmp.pdui.sp.gov.br>

Sala 1: Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

A equipe técnica responsável pela Unidade Regional detalhou o panorama regional apresentando os estudos sobre dinâmica ambiental, saneamento básico e macrozoneamento.

Não houve debate, mas os municípios receberam, via chat, os e-mails de contato com a FIPE para encaminharem as sugestões para a equipe fazer as adequações necessárias ao panorama regional.

Sala 2: Desenvolvimento Econômico e Social, Transporte, Mobilidade e Logística

Após a apresentação do panorama específico da sub-região pela coordenadora da OR, FC, os técnicos **BB e HD-FIPE** iniciaram o debate com as questões norteadoras, quais sejam:

Dinâmica Econômica e infraestrutura

Qual o perfil predominante da atividade econômica nas regiões e os desafios à potencialização das atividades produtivas; desequilíbrios no acesso ao emprego; necessidades de acesso aos equipamentos de capacitação de mão de obra (Etecs, Fatecs, Senai); identificação de cadeias produtivas na região.

Transporte, Mobilidade e Logística

Como avaliam os eixos rodoviários conectados a UR; como se dá a circulação de cargas nas rodovias; o transporte coletivo intermunicipal é integrado e atende aos polos geradores de emprego e às áreas de produção agrícola; qual a qualidade desse transporte; quais os principais deslocamentos entre os municípios; o serviço de transporte coletivo supre as demandas de deslocamento?

BB-FIPE respondeu questionamento de **RC-Morro Agudo** que se manifestou por meio do chat dizendo que até o momento a produção do açúcar é o grande produto de exportação da região. Para a exportação é usada a ferrovia. “Tem ainda uma produção importante de amendoim para o mercado nacional, mas também é exportado, a produção de café e carnes, a pecuária e a embalagem das carnes. Esses são os setores com maior expressividade na região”.

HD-FIPE complementou dizendo que ao olhar para os dados sobre origem/destino de cargas nas ferrovias, tanto na rodoferrovia da malha paulista quanto na ferrovia Centro Atlântica, o açúcar não é o único produto exportado via ferrovia.

BB-FIPE falou de outra pergunta colocada por **RC-Morro Agudo** sobre os serviços de alto conhecimento tecnológico. Ele questionou se a região consegue formar mão de obra para abastecer esse setor e **BB-FIPE** respondeu que sim.

“Existem escolas para isso e uma das coisas que a equipe fez foi levantar dados para elaborar esses documentos e os próximos. Trata-se de uma primeira aproximação da questão de formação de mão de obra”.

Disse ainda que na reunião do dia anterior foram levantadas algumas questões sobre a existência no Parque Tecnológico de Ribeirão Preto de um grupo de tecnologia da informação que está bastante atuante na região. “Existem outros serviços que se encaixam em toda essa cadeia agroindustrial que tem na região. Em outras regiões, Jaboticabal, por exemplo, há um setor de pesquisas ligado à produção de cana, que também se encaixa no setor de serviços, de pesquisa e geração de informações. Existem várias iniciativas e sua dúvida é pertinente. Temos dois lados: se haverá demanda para essa mão de obra, e se haverá oferta dela. Complementando o que foi dito e,

lembramos que a região é relativamente bem servida de oferta de cursos para formação superior. São quatro universidades na região, sendo duas públicas do estado de São Paulo, de alta qualidade, pelo menos do ensino superior. É uma região com boa oferta de educação. O que precisamos levantar mais detalhadamente é sobre a formação técnica, tecnológica, profissionalizante”.

FC-FIPE disse existirem várias técnicas, Fatecs, Etecs. “Essa é uma das questões que foram solicitadas nas oficinas anteriores, em que os municípios pedem a ampliação dessa oferta de cursos técnicos. Existe o Instituto Federal São Paulo, em Sertãozinho, que oferece cursos de nível superior e técnico. Pelo que depreendemos das notícias que lemos a respeito, é que não há carência desses cursos na região, que há uma oferta razoável. O que é pedido pelos municípios, ao menos nas outras oficinas, diz respeito a um reforço, uma ampliação para garantia de vagas, mas não constitui um problema”.

ML-FIPE questionou se o perfil desse ensino está adequado à estrutura produtiva.

FC-FIPE afirmou que não há nenhuma questão colocada nesse sentido já que a solicitação é de ampliação de vagas de cursos, não alteração de cursos ou adaptação curricular, mas não é feita nenhuma menção a não adequação do que já existe. “Não sei se não foi explorada essa questão, mas não apareceu como problema. Na oficina de Franca, por exemplo, foi dito que os cursos não eram adequados”.

FC-FIPE relatou a colocação de **RC-Morro Agudo** sobre o município ter parceria com o Senai e algumas prefeituras da região enviarem estudantes para a cidade em cursos técnicos. Questionou **RC-Morro Agudo** se essa oferta de cursos técnicos está adequada às necessidades do município e das empresas.

HD-FIPE apontou uma questão que não é só dos cursos, mas às vezes de distribuição entre os municípios da região, senão fica muito concentrada em Ribeirão Preto. “Em termos de curso técnico pelo que vimos ontem, inclusive, há uma distribuição até que razoável de curso técnico, não de universidade nos municípios de Batatais, Jaboticabal e Mococa. Para facilitar o acesso de outros municípios, talvez seja uma opção. O que eu não consegui perceber foi a questão da ligação desses municípios que oferecem os cursos com os municípios menores. Algumas questões não estão muito claras pelos dados que nós temos”.

BB-FIPE disse que tinha dúvidas sobre a capacidade de acesso dos moradores de municípios menores a esses cursos porque o que foi visto na apresentação do ED-FIPE é que a questão do transporte público ainda é muito diferente de acordo com cada um dos municípios. “Na oficina de ontem, salvo engano, R da Transerp, colocou que era comum os alunos utilizarem serviços de ônibus fretado para se deslocarem entre os cursos noturnos. O que não é um problema, mas uma solução”.

FC-FIPE observou que talvez não tenham serviço regular e isso é comum, mas não quer dizer que o acesso ao curso seja dificultado, apenas a forma de acesso.

BB-FIPE esclareceu que estava pensando na questão do deslocamento das pessoas que estão em áreas rurais dos municípios menores.

FC-FIPE relatou a colocação de **RC-Morro Agudo** que diz serem cursos voltados para a área de mecânica agrícola. “São cursos que estão atendendo às demandas de alguns municípios e de algumas empresas”.

HD-FIPE disse que na Região foi feita uma análise apenas para as interligações por motivo de estudo de nível superior, mas, podemos eventualmente, fazer um levantamento para ver quais são as ligações entre municípios. Apresentamos um módulo geral de fluxos para a gestão do território pelas empresas privadas e públicas.

FC-FIPE sugeriu deixar isso como tarefa porque é preciso aprofundar essa questão para a elaboração do diagnóstico. “Mesmo porque, pela informação que se tem até agora, isso não aparece como dificuldade. Dificuldade de não ter transporte, de ter uma demanda forte e não ter oferta, ou seja, não há um gargalo nessa situação, mas vamos analisar melhor”.

BJ-Batatais destacou como grande problema a mobilidade na rodovia Altino Arantes, desde Santo Antonio da Alegria até Morro Agudo. “Se faz necessária a duplicação da pista porque tem muitos acidentes no trecho entre Batatais e Sales Oliveira. É um trecho muito perigoso e precisamos de uma solução para essa questão”.

HD-FIPE perguntou se essa rodovia é muito utilizada para escoamento da produção da cana.

BJ-Batatais respondeu que, na verdade, é divisa de Santo Antonio da Alegria com São Sebastião do Paraíso sentido Minas Gerais. Nesse trecho tem muitos caminhões, não só para escoamento, mas de toda a produção agrícola até a chegada em Ribeirão Preto.

“Temos que dar atenção a essa questão da mobilidade. Por exemplo, em nossa sub-região temos um ônibus que vai para Altinópolis, mas não temos ônibus que faça o caminho inverso, Sales Oliveira a Morro Agudo. Temos um serviço na região de ônibus circular muito precário. Essas questões precisam ser resolvidas”.

HC-FIPE agradeceu pelas colocações.

FC-FIPE agradeceu a participação e lembrou a todos que poderão consultar os documentos produzidos pela equipe da FIPE e as apresentações feitas nas oficinas na plataforma do PDUI da Unidade Regional de Ribeirão Preto, além de elaborar propostas para serem contempladas no PDUI.

Encaminhamentos para os municípios

- ❑ **Educação e capacitação técnica:** elaborar uma proposta sobre a necessidade de adequação e ampliação de cursos em diversas áreas, principalmente os voltados à tecnologia agrícola.

Equipe Técnica

Coordenador Geral – Andrea Sandro Calabi
Coordenadora Adjunta – Marta Dora Grostein
Coordenadora Técnica – Rovena Negreiros
Coordenador Institucional – Marcos Campagnone

Equipes das Unidades Regionais

AU de Franca

Fabiana Coelho
Fernanda de Cássia Costa – coordenadora
Herlan Alcântara

RM de Jundiaí e RM de Piracicaba

Leticia Roberta
Mariana Yamamoto
Sandra Brandão
Sarah M Monteiro dos Santos – coordenadora

RM de Ribeirão Preto

Braulio Bracero
Claudia Helena Leite – coordenadora
Felipe Dutra Dias
Ivana Araújo

RM Vale do Paraíba Litoral Norte

Cynthia Gonçalves
Daniel Andrade
Helena Grundig
Zoraide Amarante Itapura de Miranda –
coordenadora

Coordenadores de Bloco

Bloco 1 – Organização da base de dados e cartografia

Bruno Oliva
Roberta Fontan

Bloco 2 – Ordenamento Territorial

Marta Dora Grostein

Bloco 3 – Panorama Regional

Maria Lucia Camargo

Bloco 4 – Diagnóstico

Marlon Longo

Bloco 5 – Processo Participativo

Luciana Souza Damasceno Casa

Bloco 8 – Comunicação Social

Margareth Cunha Lemos

Equipe Processo Participativo

Elsa Maglio
Geni Toffoli
Mauricio Hoffman

Equipe Comunicação Social

Andre Cury
Sueli dos Santos

Edição gráfica

Carlos Guena
Enzo Luis Nico Neto
Guen Yokoyama – responsável

Advogada – Ana Lucia Carvalho

Consultores

Camila Maleronka
Francisco Vidal Luna
Regina Prospero Meyer

Estagiárias

Ana Flavia Vicentini Benfica (AUF)
Carolina Abdalla Braga (RMP/RMJ)
Melissa da Silva Oliveira (RMVPLN)
Sarah Helena Caetano Rolindo (RMRP)

Secretária – Rosângela Monteiro