

2026

Produto 1 - Plano de Trabalho

Versão Final

Estudo de Macroestruturação Estratégica do Município de Anápolis



Etapa 01 - Plano de Trabalho, Plano de
Comunicação e Mobilização Social



PREFEITURA DE
ANÁPOLIS
SEMPRE DO SEU LADO

**URB
TEC™**

Histórico de versões

Versão Preliminar: 07/04/2026

Revisão municipal: 08/05/2026

Versão Final: 08/05/2026

APRESENTAÇÃO

Este documento é parte do Estudo de Macroestruturação Estratégica de Anápolis (GO), referente ao Contrato nº 47/2026, firmado entre a Prefeitura Municipal de Anápolis e a URBTEC™. O presente relatório diz respeito ao Produto 1 – Plano de Trabalho, produzido durante a Etapa 1 do processo de elaboração do referido plano.

Equipe Técnica

Prefeitura Municipal de Anápolis

PLANEJAMENTO URBANO E ORDENAMENTO TERRITORIAL

Fausto Diego Da Silva Mendes

Subsecretário de Habitação e Regularização Fundiária

Secretaria Municipal de Obras, Habitação, Planejamento Urbano e Meio Ambiente

Gabriella Passos Victor Pfrimer

Assessora Técnica

Secretaria Municipal de Obras, Habitação, Planejamento Urbano e Meio Ambiente

MEIO AMBIENTE

Sandro Paulo Oliveira Dourado

Subsecretário de Meio Ambiente

Secretaria Municipal de Obras, Habitação, Planejamento Urbano e Meio Ambiente

Jordan Ribeiro Guimarães

Subsecretário de Zeladoria Pública e Gestão de Resíduos

Secretaria Municipal de Obras, Habitação, Planejamento Urbano e Meio Ambiente

MOBILIDADE URBANA

Igor Lino Siqueira - Presidente

Presidente – Companhia Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT)

Anna Paula Vieira Fitz

Assessora Técnica de Projetos

Secretaria Municipal de Obras, Habitação, Planejamento Urbano e Meio Ambiente

INFRAESTRUTURA

Richardo Zacharias Baiocchi

Subsecretário de Obras Públicas

Secretaria Municipal de Obras, Habitação, Planejamento Urbano e Meio Ambiente

Danielle Shizue Hatsugai Ribeiro

Diretora de Fiscalização de Obras Públicas

Secretaria Municipal de Obras, Habitação, Planejamento Urbano e Meio Ambiente

NÚCLEO JURÍDICO DE PATRIMÔNIO IMOBILIÁRIO

Állison Erick Gomes de Sena

Diretor do Patrimônio Imobiliário

Procuradoria Geral Do Município

João Pedro de Moraes Vicente

Diretor Jurídico de Habitação e Meio Ambiente

Secretaria Municipal de Obras, Habitação, Planejamento Urbano e Meio Ambiente

Equipe Técnica

URBTEC™

COORDENAÇÃO

Gustavo Taniguchi — MSc. Engenheiro Civil
Coordenador Geral

Débora P. Follador — Dra. Arquiteta e Urbanista
Coordenadora Adjunta

Douglas Christofari Viero — Esp. Engenheiro Civil
Coordenador Adjunto

EQUIPE TÉCNICA

Alceu Dal Bosco Jr.
MSc. Engenheiro Civil

Alessandro Lunelli de Paula
Me. Arquiteto e Urbanista

Augusto De Santos Pereira
Dr. Geógrafo

Helena Pauline Schulze Rotta
Engenheira Civil

Isabelle de Santis Souza
Designer Gráfica

Luciane Leiria Taniguchi
Esp. Advogada

Manoela Massuchetto Jazar
Dra. Arquiteta e Urbanista

Mariano de Matos Macedo
Dr. Economista

Máximo Alberto Silva Miqueles
Esp. Engenheiro Cartógrafo

Mirella Camara Carrilho
Arquiteta e Urbanista

Morgana Rocha Carneiro
Comunicadora Social

Paulo Dula Neto
Arquiteto e Urbanista

Seidi Kondo
Geógrafo

Sérgio Luiz Zacarias
MSc. Comunicador Social

Thiago Louro
Dr. Engenheiro Civil

Siglas e abreviaturas

COMCIDADE	Conselho da Cidade de Anápolis
DUI	Desenvolvimento Urbano Integrado
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
ETM	Equipe Técnica Municipal
GPS	Global Positioning System
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
PAI	Plano de Ação e Investimentos
PATI	Plano de Ação Tática Imediata
SbN	Soluções Baseadas na Natureza
SENATRAN	Secretaria Nacional de Trânsito
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	10
2.	ATOES ENVOLVIDOS.....	13
3.	OBJETIVOS E CONCEITOS NORTEADORES.....	18
4.	METODOLOGIA E ESTRUTURAÇÃO DOS TRABALHOS	23
4.1.	Etapas do Trabalho	23
4.1.1	Etapa 1 – Planejamento, Alinhamento Institucional e Mobilização	25
4.1.2	Etapa 2 – Diagnóstico Técnico-Participativo	26
4.1.3	Etapa 3 – Diretrizes Estratégicas e Formulação das Propostas.....	34
4.1.4	Etapa 4 – Consolidação dos Planos e Instrumentos	39
4.2.	Eventos Previstos	41
5	ENTREGAS E PROCESSO DE REVISÃO TÉCNICA	48
6.	CRONOGRAMA DE ATIVIDADES	51
5.	APÊNDICES	54
5.1.	Apêndice I — Equipe Técnica da Empresa Contratada.....	54
5.2.	Apêndice II – Dados primários solicitados	60
6.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	68

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Componentes do Estudo de Macroestruturação Urbana de Anápolis	11
Figura 2: Etapas do processo de elaboração do Estudo de Macroestruturação Urbana	24
Figura 3: Processos de correção dos produtos	49

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Pesquisas e levantamentos previstos para o Bloco B	31
Quadro 2: Síntese de produtos e eventos por etapa	45

1. INTRODUÇÃO

O presente documento corresponde ao Produto 1 – Plano de Trabalho, integrante do processo de elaboração do Estudo de Macroestruturação Urbana de Anápolis (GO), objeto da proposta técnica apresentada para o desenvolvimento integrado de instrumentos estratégicos de planejamento urbano, territorial, ambiental, climático e de mobilidade. Sua elaboração tem por finalidade estabelecer, de forma estruturada, os referenciais metodológicos, organizacionais e operacionais que orientarão a execução dos serviços ao longo de todas as etapas do trabalho, permitindo o alinhamento prévio entre a contratada, a Prefeitura Municipal e as demais instâncias envolvidas.

Este Produto 1 cumpre função estratégica no conjunto do estudo. Cabe a ele consolidar a lógica de desenvolvimento dos trabalhos, apresentar a estrutura geral das etapas, indicar os principais atores envolvidos, definir os objetivos e conceitos orientadores, explicitar os fluxos básicos de validação técnica e fornecer uma visão ampliada do processo de elaboração dos produtos subsequentes. Trata-se, portanto, do instrumento que organiza a entrada em operação do contrato e estabelece as bases para o acompanhamento técnico e institucional de todo o estudo.

O objeto do trabalho compreende a realização de um processo integrado de desenvolvimento urbano, estruturado em quatro componentes principais, conforme esquema apresentado na Figura 1: a revisão e atualização do Plano Diretor Municipal, incluindo a modernização da legislação urbanística e ambiental e a elaboração de Plano de Ação e Investimentos; a elaboração de um Masterplan em área a ser selecionada durante a fase de diagnóstico; a atualização e institucionalização do Plano de Mobilidade Urbana, incluindo os produtos correlatos previstos no Termo de Referência; e a elaboração do Plano de Ação Climática, contemplando também o Plano Municipal de Arborização Urbana como medida não estrutural do componente climático.

Figura 1: Componentes do Estudo de Macroestruturação Urbana de Anápolis



Fonte: Elaboração própria.

A proposta técnica estabelece que esses componentes devem ser compreendidos como partes articuladas de um mesmo processo de Desenvolvimento Urbano Integrado, assegurando coerência normativa, compatibilidade metodológica e convergência entre planejamento territorial, mobilidade urbana, proteção ambiental, adaptação climática e qualificação do desenho urbano. Assim, o presente Plano de Trabalho adota como premissa a integração entre escalas, políticas públicas e instrumentos, reconhecendo que os desafios urbanos contemporâneos demandam respostas combinadas e institucionalmente coordenadas.

Nesse sentido, este documento busca apresentar, de maneira clara e sistematizada, o caminho metodológico a ser percorrido para a construção dos produtos técnicos. Sua estrutura foi organizada em consonância com o escopo contratual e com as exigências estabelecidas no Termo de Referência, especialmente no que diz respeito à centralidade conferida à introdução, à identificação dos atores envolvidos, à explicitação dos objetivos e conceitos norteadores e à descrição das etapas do trabalho, eventos previstos, entregas e cronograma.

Além de orientar internamente a execução do contrato, o Plano de Trabalho também cumpre papel de pactuação institucional, tornando explícitos

os produtos, procedimentos e marcos básicos de acompanhamento. O objetivo é que sua existência contribua para reduzir ambiguidades, fortalecer a previsibilidade do processo e favorecer a atuação coordenada entre as equipes de trabalho junto à administração municipal. Desse modo, constitui um documento de referência para o monitoramento do andamento dos serviços e para a compatibilização entre expectativas institucionais e resultados técnicos.

Por fim, importa destacar que o presente Produto 1 não esgota o detalhamento de todos os instrumentos auxiliares necessários ao processo. Em especial, o componente relativo à comunicação, mobilização e participação social será objeto de documento próprio, a ser desenvolvido de forma específica ao longo da Etapa 1, sem prejuízo de sua menção e articulação geral neste Plano de Trabalho. Essa opção permite preservar a objetividade do presente documento, ao mesmo tempo em que reconhece a centralidade da mobilização social e da transparência pública para a legitimidade e efetividade do estudo.

2. ATORES ENVOLVIDOS

A elaboração do Estudo de Macroestruturação Urbana de Anápolis demanda a atuação articulada de diferentes atores institucionais, técnicos e sociais. Considerando o caráter integrado do trabalho, que reúne componentes relacionados ao planejamento urbano, ao ordenamento territorial, à mobilidade, à agenda climática e à qualificação ambiental, torna-se necessária uma estrutura de acompanhamento capaz de assegurar interlocução contínua, alinhamento institucional e adequada análise dos produtos ao longo de todas as etapas.

Os atores envolvidos no processo são aqui apresentados conforme sua função principal no desenvolvimento do trabalho: coordenação institucional, acompanhamento técnico, execução técnica e participação ampliada. A organização busca tornar mais compreensíveis os papéis de cada instância, bem como os fluxos básicos de interlocução entre contratante, contratada e demais agentes envolvidos.

Prefeitura Municipal

Na condição de contratante, a Prefeitura Municipal de Anápolis exerce a coordenação institucional do processo. Cabe ao Município assegurar as condições político-institucionais necessárias ao desenvolvimento dos trabalhos, promovendo a articulação entre secretarias, órgãos e demais instâncias da administração municipal, bem como com instituições de outras esferas de governo, quando pertinente.

Em razão da abrangência temática do objeto, essa atuação deverá ocorrer de forma transversal, com envolvimento dos setores relacionados ao planejamento urbano, mobilidade, obras, habitação, meio ambiente, defesa civil, desenvolvimento econômico, serviços urbanos, procuradoria e finanças, entre outros que venham a ser mobilizados ao longo da execução. Neste momento inicial, essa articulação é especialmente importante na obtenção dos dados necessários à elaboração dos estudos. A relação preliminar de dados

necessários é apresentada no Apêndice II – Dados primários solicitados deste documento.

Compete ainda à Prefeitura acompanhar o andamento geral do contrato, apoiar os fluxos de análise institucional e contribuir para que os prazos de apreciação dos produtos ocorram de modo compatível com o cronograma estabelecido. Seu papel, portanto, está associado à sustentação institucional do processo e à viabilização das condições necessárias para sua adequada condução.

Equipe Técnica Municipal – ETM

Como instância central de acompanhamento técnico do trabalho, a Prefeitura deverá instituir, por meio de ato administrativo próprio, a Equipe Técnica Municipal (ETM). Essa equipe constituirá o principal canal de interlocução técnica entre o Município e a contratada, exercendo papel estratégico no recebimento, análise e validação dos produtos elaborados ao longo do processo.

Recomenda-se que a ETM tenha composição multidisciplinar, em consonância com o caráter integrado do estudo, reunindo representantes das áreas municipais relacionadas ao escopo contratado. No desenvolvimento dos trabalhos, caberá à ETM acompanhar tecnicamente as atividades, apoiar a interlocução com os diferentes setores da administração municipal, inclusive para a obtenção dos dados necessários ao estudo, contribuir para o encaminhamento de demandas e esclarecimentos institucionais e atuar na análise dos produtos apresentados pela contratada. Também lhe caberá colaborar para a manutenção da coerência geral do processo, favorecendo a articulação entre os diferentes componentes previstos no escopo do estudo.

Equipe Técnica da Contratada

A equipe técnica da contratada será responsável pela execução técnica dos serviços, em conformidade com o Termo de Referência, a proposta técnica

e os documentos contratuais aplicáveis. Sua atuação compreende a organização metodológica dos trabalhos, a elaboração dos produtos previstos e a sistematização técnica dos conteúdos desenvolvidos ao longo das etapas do estudo.

A equipe deverá apresentar composição compatível com a complexidade do objeto, contemplando os perfis profissionais necessários ao desenvolvimento das atividades contratadas. A relação dos profissionais integrantes, com suas respectivas formações e experiências, consta no Apêndice I — Equipe Técnica da Empresa Contratada deste Produto.

No âmbito de suas atribuições, compete à contratada:

- a. elaborar os produtos previstos no escopo contratual, observando coerência metodológica, consistência técnica e articulação entre as diferentes frentes de trabalho;
- b. desenvolver as análises necessárias à elaboração dos diagnósticos, diretrizes, proposições e demais conteúdos requeridos para os instrumentos contratados;
- c. assegurar a integração técnica entre os componentes do estudo, de modo que sua elaboração ocorra de forma coordenada e compatível com a lógica do Desenvolvimento Urbano Integrado adotada no trabalho;
- d. participar das reuniões técnicas, oficinas, audiências públicas, apresentações e demais atividades previstas no processo, realizando os devidos registros e sistematizações dos encaminhamentos pertinentes;
- e. produzir e entregar os documentos técnicos nos formatos e prazos estabelecidos, observando os padrões de apresentação e qualidade compatíveis com o objeto contratado;
- f. proceder aos ajustes e revisões dos produtos, quando cabíveis, a partir das manifestações formalmente encaminhadas pela

Prefeitura e pela ETM, nos termos dos fluxos de acompanhamento definidos neste Plano de Trabalho;

- g. prestar os esclarecimentos técnicos necessários ao processo de análise e validação dos materiais;
- h. manter interlocução contínua com a Prefeitura e com a ETM, de modo a assegurar alinhamento técnico e institucional ao longo da execução contratual.

Instâncias de Acompanhamento Ampliado

Além da estrutura institucional diretamente vinculada à contratante e à contratada, o processo poderá contar com a participação de instâncias de acompanhamento ampliado, formadas, em especial, pelo Conselho da Cidade de Anápolis (COMCIDADE) que reúne representantes da sociedade organizada anapolina, incluindo entidades de classe, universidades, organizações da sociedade civil, sindicatos, movimentos sociais, setor produtivo, da Câmara Municipal e outras instituições com atuação pertinente ao objeto.

O COMCIDADE e demais conselhos vinculados às políticas ambiental e de mobilidade poderão participar da elaboração dos estudos de Macroestruturação Urbana por meio dos eventos participativos e técnicos previstos ou por meio da apreciação e do acompanhamento dos conteúdos no âmbito de seus próprios colegiados.

Nessa lógica institucional do processo, a ETM permanece como núcleo principal de acompanhamento técnico e interlocução cotidiana com a contratada, enquanto os conselhos e demais instâncias colegiadas contribuem para ampliar a legitimidade, a pluralidade institucional e o debate qualificado sobre os produtos elaborados.

Sociedade Civil e Atores Estratégicos do Território

A sociedade civil, por fim, constitui componente fundamental do processo de elaboração do estudo, na medida em que reúne conhecimentos

territoriais, experiências cotidianas e demandas concretas capazes de contribuir para a qualificação das análises e proposições. Em um trabalho que articula planejamento territorial, mobilidade, meio ambiente e adaptação climática, a escuta dos diferentes segmentos sociais favorece a aderência das propostas à realidade local e reforça sua legitimidade pública.

Poderão participar desse processo representantes de associações comunitárias e de bairro, movimentos sociais, entidades empresariais, sindicatos, organizações não governamentais, sociedade em geral e demais atores com inserção territorial ou temática relacionada ao objeto. Sua participação ocorrerá nos espaços e instrumentos de mobilização e participação social a serem oportunamente detalhados em documento específico.

3. OBJETIVOS E CONCEITOS NORTEADORES

O desenvolvimento do Estudo de Macroestruturação Urbana de Anápolis tem por objetivo geral estabelecer bases técnicas, institucionais e estratégicas para favorecer maior coerência entre ordenamento territorial, regulação urbanística, qualificação ambiental, agenda climática, mobilidade urbana e estruturação de intervenções de referência no município.

De forma mais específica, o estudo busca: promover a revisão e a atualização do Plano Diretor Municipal e de sua base normativa correlata; estruturar um Plano de Ação e Investimentos associado às diretrizes a serem consolidadas; desenvolver, em área a ser oportunamente delimitada, um Masterplan capaz de aprofundar diretrizes urbanísticas, ambientais e territoriais; estabelecer a articulação do componente de mobilidade no interior da lógica geral do estudo, em consonância com o escopo definido para essa frente; e elaborar o Plano de Ação Climática, incluindo o Plano Municipal de Arborização Urbana como componente vinculado à qualificação ambiental e à adaptação climática.

Esse amplo trabalho exige a construção de uma leitura comum sobre a cidade, capaz de relacionar forma urbana, uso do solo, distribuição de infraestrutura, condições de deslocamento, vulnerabilidades ambientais, capacidade institucional e prioridades de ação. É justamente essa leitura articulada que dá sentido aos conceitos norteadores apresentados a seguir.

O primeiro eixo conceitual do estudo é o do Desenvolvimento Urbano Integrado – DUI. Neste Plano de Trabalho, o termo designa uma abordagem orientada à articulação entre políticas, instrumentos, projetos e instâncias institucionais, de modo a evitar tratamentos fragmentados do território. Em vez de compreender cada frente como campo autônomo de atuação, essa perspectiva reconhece que as decisões sobre expansão urbana, regulação do solo, qualificação dos espaços livres, mobilidade e adaptação climática produzem efeitos cruzados e, por isso, devem ser formuladas de maneira coordenada.

Essa compreensão é convergente com abordagens que ressaltam a interdependência entre dimensões urbanísticas, institucionais e socioambientais do planejamento contemporâneo, como em Secchi (2006), Ascher (2004), e em formulações recentes sobre urbanismo integrado e governança territorial. Essa perspectiva, ainda, encontra forte respaldo em contribuições brasileiras que insistem na necessidade de compreender o espaço urbano como totalidade dinâmica, como se observa em Santos (2006); tem-se aqui a leitura do espaço como conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações permite compreender o território para além de sua materialidade física, destacando a relação entre técnica, infraestrutura, uso, circulação e poder.

Um segundo fundamento é o da função social da cidade e da propriedade, que fornece base normativa e política para a leitura das dinâmicas urbanas e para a formulação de diretrizes comprometidas com o interesse coletivo. A adoção desse referencial permite examinar o território tanto como suporte físico da urbanização quanto (e principalmente) como espaço de realização de direitos, acesso desigual a bens urbanos e materialização de disputas sobre localização, infraestrutura e valorização fundiária.

Nesse campo, o debate dialoga com a tradição inaugurada por Lefebvre (1968) e posteriormente desenvolvida por autores como Harvey (2013), especialmente no que se refere ao direito à cidade, à centralidade da vida urbana e à crítica às formas excludentes de produção do espaço. Para o contexto brasileiro, cuja urbanização foi marcada por segregação, informalidade, assimetrias de acesso à terra urbanizada e dissociação entre cidade legal e cidade real, vale a complementação proposta por Maricato (2001), que enfatiza que o planejamento urbano no Brasil precisa ser analisado à luz de suas contradições históricas, de seus limites institucionais e da persistência de padrões excludentes de produção do espaço. Rolnik (2015) contribui para ampliar essa leitura quando analisa as relações entre terra urbana, moradia, financeirização e disputa pelo acesso à cidade.

Associada a esse fundamento, a noção de equidade socioespacial contribui para orientar a avaliação das assimetrias territoriais e a construção de proposições voltadas à ampliação do acesso a infraestrutura, serviços,

oportunidades urbanas e condições mais adequadas de habitabilidade. No contexto de um estudo desta natureza, essa ideia é particularmente importante porque desloca o enfoque do simples ordenamento físico para uma compreensão mais ampla das desigualdades inscritas no território, permitindo que diretrizes e instrumentos sejam formulados com atenção à distribuição dos benefícios e ônus da urbanização. Nesse ponto, também são pertinentes contribuições de Bonduki (1998), especialmente por sua leitura histórica sobre habitação, política urbana e formação das desigualdades de acesso à cidade no Brasil.

Outro conceito central é o de resiliência urbana, que trata da capacidade de o território, seus sistemas e suas instituições lidarem com perturbações, pressões crônicas e eventos adversos sem perder sua possibilidade de funcionamento, adaptação e reorganização. Para o presente estudo, essa noção interessa menos como formulação abstrata e mais como orientação prática para aproximar planejamento urbano, redução de vulnerabilidades, adaptação climática, qualificação ambiental e fortalecimento institucional. Essa linha de entendimento encontra respaldo em autores que articulam sustentabilidade, ecologia urbana e resiliência, como Ahern (2011), Newman et al. (2009) e Beatley (2000), especialmente ao enfatizarem a necessidade de redes ambientais, desenho urbano responsivo e planejamento preventivo.

No mesmo campo, ganham destaque os conceitos de infraestrutura verde e de soluções baseadas na natureza. Ambos reforçam a compreensão de que os sistemas ambientais urbanos não devem ser tratados como elementos residuais ou meramente paisagísticos, mas como parte constitutiva da estrutura urbana. Arborização, drenagem, sombreamento, conectividade ecológica, regulação microclimática e qualificação dos espaços livres podem, nesse sentido, ser compreendidos como componentes capazes de contribuir simultaneamente para conforto ambiental, saúde urbana, adaptação climática e melhoria da paisagem. Essa perspectiva é compatível com os trabalhos de Ahern (2011) e Beatley (2000), que valorizam a integração entre natureza, desenho urbano e desempenho socioambiental das cidades.

No âmbito da mobilidade e da forma urbana, o estudo também se aproxima de referenciais que defendem maior articulação entre distribuição dos usos, acessibilidade, vitalidade dos espaços públicos e eficiência dos deslocamentos. Entram nesse campo noções como mobilidade sustentável, acessibilidade universal, cidade caminhável, qualificação do desenho urbano e adensamento associado à capacidade instalada. Em conjunto, tais ideias ajudam a compreender que a mobilidade, muito além de se resumir a sistema viário ou a transporte motorizado, se relaciona à forma de organização da cidade, à proximidade entre atividades urbanas e à experiência cotidiana de circulação. Autores como Jacobs (1961) e Gehl (2010) apresentam algumas das teorias basilares para sustentar essa leitura, enfatizando noções da vida urbana, da escala humana e da importância da rua como espaço de convivência e uso qualificado; no debate sobre articulação entre urbanização e acessibilidade, contribuições de Cervero (1998) também oferecem respaldo importante. No contexto brasileiro, Santos (2006) também oferece contribuição relevante ao destacar o papel das redes técnicas, dos fluxos e da acessibilidade na organização desigual do espaço.

Outro referencial pertinente é o da governança colaborativa. Sua incorporação ao Plano de Trabalho decorre da compreensão de que estudos dessa natureza exigem coordenação entre múltiplos setores da administração pública, instâncias colegiadas e canais de interlocução com a sociedade. O valor desse conceito está em evidenciar que a produção de diretrizes urbanas mais consistentes depende não apenas de conteúdo técnico, mas também de mecanismos institucionais de cooperação, circulação de informações, pactuação e acompanhamento. Nessa linha, a literatura de Ansell e Gash (2008) ajuda a compreender a governança colaborativa como arranjo voltado à construção compartilhada de decisões em contextos complexos e interdependentes. No caso brasileiro, esse debate pode ser enriquecido pelas contribuições de Arantes et al. (2000), especialmente quando se observa a dimensão política do planejamento e a necessidade de problematizar consensos aparentes, disputas de projeto urbano e formas de condução institucional das políticas territoriais.

Também merece destaque a ideia de planejamento orientado por leitura territorial consistente. Mais do que indicar procedimentos específicos, esse princípio reafirma que diagnósticos, diretrizes e proposições devem decorrer de interpretação técnica fundamentada sobre as dinâmicas urbanas, ambientais, institucionais e espaciais do município. Isso significa reconhecer que boas proposições dependem de capacidade analítica, de leitura crítica do território e de articulação entre diferentes escalas de observação, evitando soluções genéricas ou descoladas das condições locais.

Por fim, o estudo dialoga com a Agenda 2030 e com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, em especial o ODS 11, voltado a cidades e comunidades sustentáveis, sem prejuízo de interfaces com outros objetivos relacionados à água, infraestrutura, ação climática, proteção ambiental e fortalecimento institucional. Neste Plano de Trabalho, essa referência cumpre função orientadora, contribuindo para situar o conjunto dos produtos em uma agenda mais ampla de qualificação urbana, sustentabilidade e redução de vulnerabilidades, permitindo balizar a formulação de prioridades, diretrizes e ações.

Considerado em seu conjunto, esse quadro conceitual oferece suporte para que o Estudo de Macroestruturação Urbana de Anápolis seja conduzido com clareza analítica, coerência interna e aderência aos desafios contemporâneos da gestão urbana. Sua utilidade, portanto, não está apenas em nomear princípios gerais, mas em orientar a construção de produtos tecnicamente consistentes, institucionalmente aplicáveis e compatíveis com a realidade local.

4. METODOLOGIA E ESTRUTURAÇÃO DOS TRABALHOS

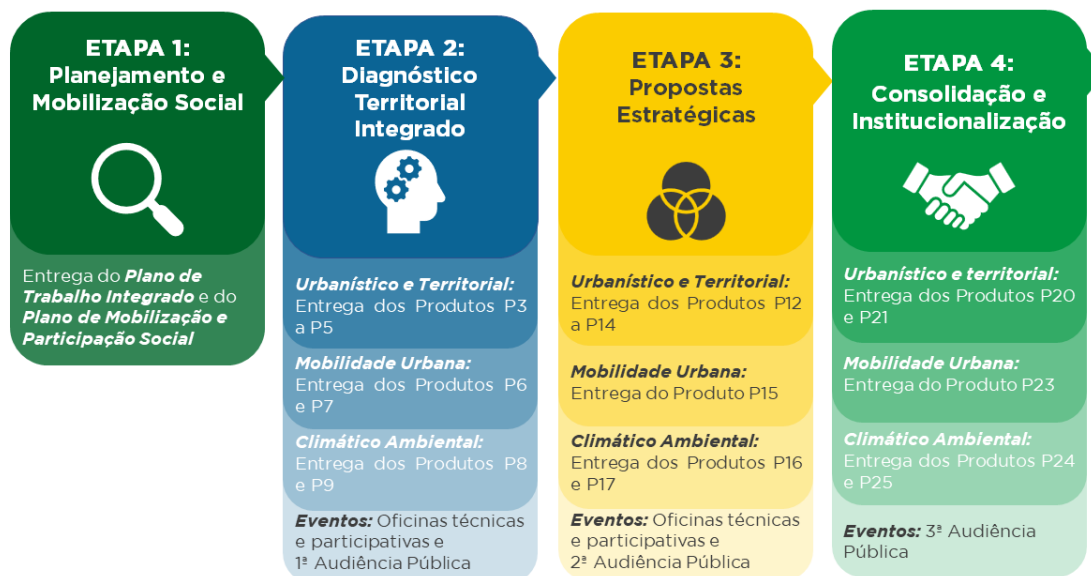
4.1. Etapas do Trabalho

O Estudo de Macroestruturação Urbana do Município de Anápolis será desenvolvido por meio de uma metodologia organizada em quatro etapas sucessivas e interdependentes. Essa estrutura tem por finalidade ordenar o desenvolvimento dos serviços, estabelecer uma progressão lógica entre os diferentes momentos do trabalho e assegurar condições adequadas de acompanhamento técnico e institucional ao longo de todo o processo.

A organização em etapas permite distinguir com maior clareza os momentos de estruturação inicial, leitura analítica, formulação de diretrizes e consolidação final dos instrumentos contratados, conforme Figura 2. Embora essa divisão tenha caráter operacional, as etapas não devem ser compreendidas como compartimentos estanques. Ao contrário, constituem momentos encadeados de um mesmo percurso metodológico, no qual os resultados produzidos em cada fase subsidiam, condicionam e qualificam os desdobramentos posteriores.

Em razão da natureza do objeto contratado, essa metodologia não se organiza como um conjunto de percursos paralelos e autônomos para cada plano ou produto. O que se propõe é um processo único de trabalho, no qual os diferentes componentes previstos no escopo (Plano Diretor Municipal, Masterplan, Plano de Mobilidade Urbana, Plano de Ação Climática e Plano Municipal de Arborização Urbana) são desenvolvidos segundo uma lógica comum de articulação institucional, leitura territorial, formulação estratégica e consolidação técnica.

Figura 2: Etapas do processo de elaboração do Estudo de Macroestruturação Urbana



Fonte: Elaboração própria.

Essa diretriz evitará sobreposições, incompatibilidades ou dispersão metodológica entre os produtos. Assim, ainda que cada componente exija tratamento próprio e aprofundamentos específicos, sua elaboração deverá ocorrer com base em referências comuns, fluxos coordenados de interlocução e permanente compatibilização entre conteúdos.

Importante mencionar que, além dos Produtos que serão descritos para cada etapa ao longo deste capítulo, é prevista a entrega de Relatórios de Acompanhamento mensal. Seus principais objetivos são:

- acompanhar a evolução física e técnica das atividades previstas no cronograma;
- registrar as ações desenvolvidas no período de referência;
- identificar eventuais ajustes de cronograma, riscos e pontos de atenção;
- subsidiar a gestão, a fiscalização e a tomada de decisão por parte do Município de Anápolis.

4.1.1.1 Etapa 1 – Planejamento, Alinhamento Institucional e Mobilização

A Etapa 1 corresponde ao momento de organização inicial do trabalho. Seu objetivo é estabelecer as condições técnicas, institucionais e operacionais necessárias ao desenvolvimento das etapas subsequentes, definindo a base comum a partir da qual o estudo será conduzido. Trata-se, portanto, da fase em que se estruturam os referenciais metodológicos, os fluxos de interlocução, os procedimentos de acompanhamento e os marcos gerais de execução do contrato.

Nessa etapa, serão desenvolvidas atividades voltadas ao alinhamento entre contratada e Prefeitura Municipal de Anápolis, à consolidação da governança do processo, ao detalhamento do cronograma executivo e à formalização dos instrumentos iniciais que orientarão o desenvolvimento do estudo. Inserem-se nesse momento a consolidação do Plano de Trabalho (P1) e a elaboração do Plano de Comunicação e Mobilização Social (P2), cada qual com função específica no arranjo geral da contratação.

Também caberá à esta etapa consolidar os canais prioritários de interlocução com a ETM, esclarecendo fluxos de análise, responsabilidades institucionais, procedimentos de validação e formas de articulação entre os diversos setores envolvidos. Mais do que uma fase preparatória, trata-se do momento em que se pactuam as bases de funcionamento do processo, de modo a conferir maior previsibilidade ao desenvolvimento dos serviços. No âmbito metodológico, a Etapa 1 compreende, entre outras atividades:

- a. realização de reunião inicial de alinhamento técnico-institucional;
- b. apresentação da estrutura geral do estudo, de seus produtos e de sua lógica de desenvolvimento;
- c. definição dos procedimentos de interlocução entre contratada, Prefeitura e ETM;
- d. compatibilização do cronograma com a dinâmica institucional da contratante;
- e. consolidação dos instrumentos orientadores da execução inicial;

- f. estruturação das bases gerais para o desenvolvimento da mobilização institucional e social.

No que se refere à mobilização e à participação social, esta etapa deverá estabelecer seus fundamentos organizacionais, sem absorver o detalhamento completo das ações correspondentes. Esse detalhamento será objeto de documento específico, a saber, o Plano de Comunicação e Mobilização Social (P2), ao qual caberá disciplinar os procedimentos, formatos, públicos e estratégias de engajamento previstos ao longo do estudo.

Importante informar que, como procedimento integrante desta etapa, já foi encaminhada à equipe municipal a relação inicial de insumos necessários ao desenvolvimento dos trabalhos, conforme indicado no Apêndice II – Dados primários solicitados. Essa relação deverá ser entendida como instrumento orientador de apoio à execução, podendo ser complementada ao longo do processo conforme o avanço das análises e a necessidade de esclarecimentos adicionais. Sua apresentação nesta fase busca apenas organizar o início do trabalho e favorecer maior fluidez na preparação dos conteúdos das etapas seguintes.

A Etapa 1 possui, assim, caráter estruturante. É nela que se estabelecem as condições de governança do processo, se alinham procedimentos, se organizam os fluxos institucionais e se definem as bases que sustentarão o desenvolvimento articulado dos produtos subsequentes.

4.1.2 Etapa 2 – Diagnóstico Técnico-Participativo

A Etapa 2 constitui a base analítica do estudo. Seu objetivo é desenvolver uma leitura técnica e participativa do território municipal, capaz de subsidiar a formulação das diretrizes, propostas e instrumentos previstos nas etapas posteriores. Trata-se do momento em que se organizam, interpretam e articulam os conteúdos necessários à compreensão das dinâmicas urbanas, ambientais, institucionais, climáticas e de mobilidade pertinentes ao objeto contratado.

A construção do diagnóstico deverá ocorrer de forma multidisciplinar, combinando leitura territorial, análise técnica dos temas abrangidos no escopo, interlocução com os setores municipais e incorporação das contribuições obtidas nos espaços participativos previstos. O resultado tanto reunirá informações setoriais quanto consolidará uma base interpretativa capaz de evidenciar condicionantes, conflitos, potencialidades, fragilidades e oportunidades estratégicas para o município.

Embora esta etapa se desenvolva segundo uma lógica de articulação entre os diferentes componentes do estudo, será necessário explicitar, com maior nitidez, os recortes analíticos de cada produto, em razão das distintas escalas, conteúdos e objetivos envolvidos. Essa diferenciação, entretanto, não altera a diretriz metodológica geral: as leituras específicas deverão convergir para uma síntese territorial comum, apta a sustentar desdobramentos estratégicos.

4.1.2.1 Diagnóstico da Revisão e Atualização do Plano Diretor Municipal (P3)

No âmbito da revisão e atualização do Plano Diretor Municipal, o diagnóstico terá como finalidade construir uma leitura abrangente do território de Anápolis, de modo a subsidiar a definição de diretrizes, estratégias e instrumentos voltados ao ordenamento territorial do município. Esse diagnóstico deverá considerar, de forma articulada, as dimensões urbana, rural, socioeconômica, ambiental e institucional, permitindo compreender tanto a configuração atual do território quanto os principais desafios e condicionantes para sua transformação.

Deverão ser contempladas, entre outras, análises relativas à caracterização do território municipal; à identificação de centralidades, eixos estruturantes, áreas em consolidação e vazios urbanos; às dinâmicas demográficas e às densidades; às desigualdades socioespaciais; à organização da infraestrutura e dos serviços públicos; às áreas de expansão; à regularização fundiária; à habitação de interesse social e às possibilidades de delimitação de ZEIS; bem como à estrutura ecológica e ambiental do município.

Também deverá integrar esse diagnóstico a avaliação do modelo territorial vigente e da efetividade do Plano Diretor atual, considerando sua aplicabilidade, seus limites operacionais e sua capacidade de responder às dinâmicas urbanas contemporâneas do município. Essa leitura será importante para identificar temas que demandam atualização normativa, também para reconhecer continuidades, lacunas e aspectos que necessitam de reorientação no processo de revisão.

Como suporte a essas leituras, poderão ser mobilizadas bases de dados como IBGE, Cadastro Imobiliário Municipal, cartografias oficiais, bases fundiárias e territoriais do Município, dados municipais de infraestrutura urbana, mapas ambientais, MapBiomas, legislação municipal vigente, planos setoriais correlatos, cadastros administrativos, informações de habitação e regularização fundiária, além de outros documentos já produzidos pela Prefeitura e por instituições relacionadas ao território municipal.

4.1.2.2 Diagnóstico do Masterplan (P4)

No que se refere ao Masterplan, um diagnóstico preliminar deverá fornecer os elementos necessários à definição da área a ser posteriormente aprofundada. Para esse fim, será desenvolvida uma leitura comparativa de áreas inseridas no perímetro urbano, considerando aspectos como: estrutura urbana; inserção territorial; infraestrutura; centralidades, densidades e vazios urbanos; dinâmica imobiliária; e condicionantes ambientais, com vistas à seleção técnica da área piloto.

Após a definição da área-piloto, será desenvolvido o diagnóstico específico do Masterplan, com nível de aprofundamento compatível com a escala de intervenção proposta. Diferentemente da leitura mais abrangente realizada no âmbito do Plano Diretor, este diagnóstico terá como foco a compreensão do recorte selecionado, de modo a subsidiar a formulação de diretrizes urbanísticas, ambientais e territoriais para sua estruturação.

Essa etapa deverá contemplar a caracterização física, topográfica, ambiental, hidrológica e fundiária da área; a análise do uso e ocupação do solo, das densidades, do parcelamento e dos padrões de ocupação existentes; a

leitura das dinâmicas socioeconômicas e imobiliárias incidentes sobre o recorte; a avaliação das condições de infraestrutura urbana, circulação, transporte coletivo e mobilidade ativa; o reconhecimento dos espaços públicos, áreas livres e áreas verdes; bem como a identificação de conflitos, fragilidades, condicionantes e potencialidades relevantes para a qualificação urbana da área selecionada.

Além de aprofundar a compreensão das condições atuais do território escolhido, o diagnóstico deverá permitir a identificação dos elementos que possam orientar sua futura estruturação, considerando suas relações com o entorno, seu papel na dinâmica urbana municipal e sua capacidade de funcionar como referência para o desenvolvimento de soluções articuladas no âmbito do estudo.

Para subsidiar essas análises, poderão ser considerados os insumos técnicos e territoriais pertinentes ao objeto, bem como os levantamentos e sistematizações produzidos no diagnóstico territorial geral, sempre que compatíveis com a escala e com os objetivos específicos desta subetapa.

4.1.2.3 Diagnóstico da Legislação Urbanística e Ambiental (P5)

Esta subetapa tem por finalidade examinar o conjunto de normas urbanísticas e ambientais vigente no Município de Anápolis, de modo a subsidiar o processo de revisão, consolidação e aperfeiçoamento do marco regulatório relacionado ao ordenamento territorial. O trabalho deverá produzir uma leitura crítica de sua estrutura, de sua articulação interna e de sua capacidade de responder às dinâmicas urbanas, ambientais e institucionais do município.

Esse diagnóstico deverá identificar incompatibilidades, lacunas, conflitos, sobreposições e eventuais desarticulações entre os instrumentos normativos em vigor, com atenção especial aos reflexos dessas questões sobre a aplicação das políticas urbanas, ambientais e de mobilidade. Nesse sentido, tal leitura assume papel estratégico no conjunto do estudo, pois permitirá reconhecer entraves regulatórios e apontar temas que exigem atualização, integração ou redefinição nas etapas posteriores.

Deverão ser objeto de exame o Plano Diretor Municipal vigente (Lei Complementar nº 349/2016, alterado pelas Leis Complementares n.º 376/2018, n.º 431/2019, n.º 438/2020 e n.º 516/2022), as normas complementares relacionadas ao uso e ocupação do solo, parcelamento, edificações e posturas, bem como os dispositivos vinculados à mobilidade urbana e à regulação ambiental municipal. O conteúdo desta subetapa deverá compreender, de forma articulada, o levantamento da legislação aplicável, a sistematização dos principais pontos de conflito ou insuficiência normativa e a elaboração de apontamentos técnicos preliminares voltados à futura revisão do conjunto regulatório.

Para o desenvolvimento dessa leitura, deverão ser considerados os instrumentos legais e documentos institucionais pertinentes ao objeto contratado, observando-se também sua compatibilização com os marcos regulatórios federais e estaduais aplicáveis, em especial aqueles relacionados à política urbana, à mobilidade e à proteção ambiental. Entre esses referenciais, destacam-se o Estatuto da Cidade, a Política Nacional de Mobilidade Urbana e os instrumentos normativos correlatos do campo ambiental, de modo a assegurar maior coerência entre a normativa municipal e o quadro jurídico mais amplo em que ela se insere.

4.1.2.4 Diagnóstico da Atualização do Plano de Mobilidade Urbana (P6 e P7)

No âmbito da atualização do Plano de Mobilidade Urbana, incluindo o estudo de reestruturação do transporte coletivo e o futuro Plano de Ação Tática Imediata (PATI), o diagnóstico deverá ser desenvolvido em articulação com a leitura geral do município, sem prejuízo de seu escopo técnico específico. Essa subetapa deverá contribuir para a compreensão das condições atuais de circulação e deslocamento em Anápolis, bem como das relações entre mobilidade, estrutura urbana, centralidades e organização do uso do solo.

O diagnóstico deverá contemplar a avaliação crítica do conteúdo já existente, de modo a identificar seus limites, atualidade e capacidade de resposta às dinâmicas atuais do município. A partir dessa base, deverão ser examinados aspectos relacionados à estrutura viária e sua hierarquização, às

condições de capacidade e funcionamento da rede, aos principais gargalos e pontos de conflito, à segurança viária, ao desempenho do transporte coletivo, considerando sua cobertura e qualidade do atendimento, às condições de circulação a pé e por bicicleta, à acessibilidade universal e aos padrões de deslocamento da população.

Também deverão compor essa leitura a análise da articulação entre mobilidade e ordenamento territorial, a relação entre os deslocamentos e as centralidades urbanas, bem como a dimensão institucional e normativa da política municipal de mobilidade, tendo em vista sua importância para a formulação das diretrizes e proposições das etapas subsequentes.

Como bases para esse componente, pode-se utilizar informações como cadastro viário municipal, dados de trânsito, registros de sinistros, contagens e levantamentos existentes, informações operacionais do transporte coletivo, linhas e itinerários, localização de pontos e terminais, dados de acessibilidade, mapas de calçadas e infraestrutura cicloviária, estudos anteriores de mobilidade, bases do DENATRAN/SENATRAN, IBGE, dados administrativos do Município e demais registros que permitam compreender as condições atuais de deslocamento no território.

Além disso, estão previstas pesquisas de campo, conforme indicado no Quadro 1. Esse levantamento deverá complementar o diagnóstico da mobilidade ao fornecer elementos adicionais para a leitura das condições de circulação e para o aprofundamento das análises previstas nesta etapa.

Quadro 1: Pesquisas e levantamentos previstos para o Bloco B

Pesquisa/ Levantamento Considerado	Quantidade Prevista
Pesquisa Origem-Destino Domiciliar	Até 50 zonas agregadas de tráfego
Contagem Volumétrica Classificatória	Máximo de 15 interseções, algumas das quais podendo ser substituídas por dados de radares
Inventário físico	Máximo de 5 km de vias no município

Fonte: Elaboração própria.

Para o transporte público coletivo, são necessários dados operacionais do sistema fornecidos pela atual operadora e dados de bilhetagem eletrônica e GPS, caso disponíveis, para identificação dos padrões de deslocamento para esse modo de transporte.

4.1.2.5 *Diagnóstico do Plano de Ação Climática (P8)*

No âmbito do Plano de Ação Climática, o diagnóstico deverá examinar as relações entre a configuração territorial do município, os efeitos associados às mudanças climáticas, as vulnerabilidades socioambientais existentes e a capacidade institucional de prevenção, adaptação e resposta. Esta subetapa tem por finalidade construir uma leitura que permita compreender como os processos climáticos e ambientais incidem sobre o território de Anápolis e de que modo tais dinâmicas devem ser consideradas na formulação das estratégias posteriores.

Para esse fim, o diagnóstico deverá contemplar o levantamento e a sistematização de informações relacionadas ao comportamento climático do município, à ocorrência de eventos adversos, à identificação de situações de risco e exposição, às fragilidades ambientais e urbanas mais relevantes, bem como à avaliação da capacidade institucional instalada para enfrentamento, adaptação e resposta.

Esta subetapa deverá produzir uma interpretação capaz de articular território, ambiente, risco e gestão pública, permitindo reconhecer áreas mais sensíveis, temas prioritários e condicionantes que deverão orientar a construção das diretrizes e ações do Plano de Ação Climática.

Para subsidiar essas análises, poderão ser considerados os insumos técnicos, registros institucionais, informações territoriais e documentos pertinentes à agenda ambiental e climática, observada sua relevância para os objetivos desta etapa e sua articulação com os demais componentes do estudo.

4.1.2.6 *Diagnóstico do Plano Municipal de Arborização Urbana (P9)*

Como componente vinculado ao eixo climático e ambiental do estudo, o diagnóstico do Plano Municipal de Arborização Urbana deverá examinar a presença, a distribuição e o papel da arborização no território urbano de Anápolis, considerando sua contribuição para a qualificação da paisagem, o conforto ambiental, a estruturação dos espaços públicos e o fortalecimento da infraestrutura verde municipal.

Esta subetapa deverá contemplar o reconhecimento da arborização existente e de sua distribuição espacial, com atenção aos principais corredores de mobilidade, às centralidades urbanas e aos espaços públicos de maior relevância territorial. Também deverão ser considerados aspectos relacionados ao microclima urbano, às condições de sombreamento, à ocorrência de ilhas de calor, à presença de corredores ecológicos e às oportunidades de conexão entre áreas vegetadas e espaços livres.

Além de caracterizar a situação atual, o diagnóstico deverá permitir a identificação preliminar de áreas prioritárias para plantio, manejo e qualificação ambiental, de modo a subsidiar a formulação posterior de diretrizes e ações voltadas ao fortalecimento da arborização urbana como componente da estrutura territorial e ambiental do município.

Para subsidiar essa leitura, poderão ser considerados os insumos cartográficos, registros institucionais e demais informações territoriais pertinentes ao objeto, observada sua adequação aos objetivos desta subetapa e sua articulação com os demais componentes do estudo.

4.1.2.7 Sistematização Integrada do Diagnóstico

Embora desenvolvidas a partir de recortes temáticos e escalas distintas, as análises produzidas no âmbito da Etapa 2 deverão convergir para uma sistematização conjunta, voltada à construção de uma compreensão abrangente do território municipal. Essa consolidação tem por finalidade relacionar os achados das diferentes subetapas, evidenciando nexos entre ordenamento do solo, mobilidade, infraestrutura, centralidades, condições ambientais, vulnerabilidades climáticas, áreas sensíveis e oportunidades de qualificação urbana.

Essa sistematização deverá permitir a construção de uma síntese interpretativa capaz de explicitar convergências, tensões, condicionantes e temas estratégicos para o desenvolvimento do município. Para esse fim, está prevista a elaboração de matriz de inter-relação entre os diferentes âmbitos de análise, bem como a produção de uma síntese estratégica que poderá contar

com o apoio de matriz SWOT, como instrumento de apoio à organização dos principais elementos identificados ao longo do diagnóstico.

Essa consolidação deverá subsidiar diretamente a formulação das diretrizes e propostas da etapa subsequente e resultar, no âmbito do Diagnóstico da Revisão e Atualização do Plano Diretor Municipal (P3), em capítulo específico de conclusão e síntese, voltado à articulação geral das leituras produzidas no conjunto da etapa.

Desse modo, a Etapa 2 deverá constituir uma base analítica inter-relacionada, na qual as leituras específicas de cada produto contribuam para uma compreensão mais ampla das dinâmicas territoriais do município e para a sustentação técnica das definições posteriores.

4.1.3 Etapa 3 – Diretrizes Estratégicas e Formulação das Propostas

A Etapa 3 corresponde ao momento em que os conteúdos produzidos no diagnóstico passam a orientar a formulação das diretrizes, estratégias e proposições do estudo. Trata-se da fase em que a leitura analítica do território é desdobrada em referências propositivas voltadas à qualificação do desenvolvimento urbano municipal, estabelecendo a transição entre a etapa interpretativa e a definição dos encaminhamentos técnicos subsequentes.

Sua função central é transformar os achados do diagnóstico em base estruturada para a construção de instrumentos e orientações aplicáveis ao planejamento municipal, assegurando que as proposições resultem de leitura territorial consistente e de articulação entre os diferentes temas abrangidos no escopo contratado.

No âmbito desta etapa, busca-se consolidar uma perspectiva de Desenvolvimento Urbano Integrado, orientada à compatibilização entre ordenamento territorial, mobilidade, qualificação ambiental e agenda climática. Essa diretriz é importante para evitar descompassos entre os diversos componentes do estudo e para favorecer a formulação de propostas convergentes, capazes de responder de maneira coordenada às dinâmicas e aos desafios identificados no município.

A construção dessa base propositiva deverá apoiar-se em instrumentos metodológicos voltados à organização das prioridades, à avaliação de alternativas e à definição de um referencial estratégico para o horizonte de planejamento adotado. Nesse contexto, a elaboração de cenários prospectivos e de uma visão de futuro assume função orientadora, contribuindo para qualificar a formulação das propostas antes de sua consolidação nas etapas posteriores.

4.1.3.1 Metodologia de Construção de Cenários e Visão de Futuro (Horizonte 2036)

A formulação das diretrizes e propostas desta etapa poderá apoiar-se na construção de cenários prospectivos e de uma visão de futuro para o horizonte de 2036, como instrumentos de apoio à interpretação das tendências em curso, à identificação de riscos e potencialidades e à qualificação das escolhas estratégicas do estudo. Essa abordagem busca ampliar a capacidade de leitura sobre os possíveis desdobramentos das dinâmicas atuais, contribuindo para a definição de proposições mais consistentes e aderentes aos desafios do município.

Considerando o horizonte temporal adotado, as proposições poderão ser examinadas à luz de diferentes contextos futuros, especialmente no que se refere a condicionantes de natureza territorial, econômica, climática e demográfica. O emprego dessa perspectiva prospectiva tem por finalidade apoiar a avaliação da consistência das diretrizes formuladas e oferecer maior clareza quanto às alternativas de encaminhamento a serem consideradas no processo de planejamento.

Para esse fim, a metodologia poderá contemplar a construção de cenários analíticos voltados à compreensão de distintas trajetórias possíveis para o município:

- Cenário **tendencial**: voltado à compreensão da continuidade das dinâmicas atuais, permitindo identificar os desdobramentos associados à manutenção do modelo vigente e os efeitos da ausência de intervenções estruturantes;

- Cenário **crítico**: destinado à análise de contextos adversos, considerando situações que possam ampliar vulnerabilidades urbanas, ambientais, climáticas, sociais ou econômicas, com vistas à avaliação da capacidade de resposta do município;
- Cenário **otimista**: orientado à exploração mais favorável das potencialidades locais, considerando condições que ampliem oportunidades de desenvolvimento e qualificação urbana;
- Cenário **desejado**: destinado à consolidação do referencial estratégico a ser perseguido pelo conjunto das propostas, reunindo os objetivos e diretrizes considerados prioritários para o futuro do município.

Esses cenários deverão ser compreendidos como instrumentos de apoio à formulação das propostas, e não como previsões determinísticas, servindo para testar diretrizes, explicitar implicações e qualificar a definição dos caminhos a serem priorizados.

De forma complementar, a visão de futuro deverá funcionar como síntese orientadora da etapa, reunindo os princípios e objetivos mais amplos que darão unidade às proposições a serem desenvolvidas. Sua construção poderá considerar, entre outros aspectos, os seguintes eixos estruturadores:

- **Sustentabilidade**: voltada à proteção dos recursos naturais, à qualificação ambiental do território e à incorporação de diretrizes compatíveis com a adaptação climática e com um modelo de desenvolvimento de menor impacto;
- **Inovação**: relacionada ao aprimoramento dos instrumentos de gestão, ao fortalecimento da capacidade institucional e à incorporação de soluções que contribuam para maior eficiência na condução das políticas urbanas;
- **Integração**: associada à articulação entre políticas públicas, instrumentos urbanísticos, escalas territoriais e diferentes

componentes do estudo, de modo a favorecer maior coerência no planejamento municipal;

- **Desenvolvimento econômico:** orientado ao fortalecimento das bases produtivas do município em consonância com sua organização territorial, sua infraestrutura e suas potencialidades estratégicas.

Esses eixos deverão ser interpretados de forma articulada aos conteúdos identificados no diagnóstico e ao escopo dos instrumentos em elaboração, funcionando como referências para a definição das propostas a serem desenvolvidas nesta etapa.

4.1.3.2 *Desenvolvimento das Propostas por Blocos Temáticos (DUI)*

Para fins de organização metodológica, a Etapa 3 estrutura-se em blocos temáticos, visando conferir maior clareza à formulação das propostas. Estrutura permite agrupar conteúdos afins, explicitar a função de cada frente de trabalho e facilitar a articulação entre os diferentes instrumentos previstos no escopo contratado.

Destaca-se que, embora apresentados separadamente para fins expositivos, os blocos não devem ser compreendidos como conjuntos autônomos ou desconectados. Antes, sua formulação deverá ocorrer de forma compatibilizada, de modo a assegurar convergência entre as diretrizes territoriais, os encaminhamentos relacionados à mobilidade e as proposições voltadas à agenda climática e ambiental.

Os blocos temáticos da Etapa 3 estão organizados em i) Ordenamento Urbanístico e Territorial; ii) Mobilidade Urbana e Acessibilidade, e; iii) Resiliência Climática e Qualificação Ambiental.

Bloco A – Ordenamento Urbanístico e Territorial

Este bloco reúne as proposições relacionadas à revisão do Plano Diretor Municipal (P12), à Consolidação Normativa (P13) e ao Masterplan (P14). Seu foco está na formulação de diretrizes territoriais, urbanísticas e regulatórias

voltadas ao aperfeiçoamento do ordenamento municipal e à qualificação da estrutura urbana

No âmbito deste bloco, deverão ser desenvolvidos os conteúdos voltados à revisão da base normativa municipal, à definição das diretrizes de estruturação territorial e à organização do Plano de Ação e Investimentos (PAI), entendido como instrumento de apoio à implementação das proposições formuladas, nos termos previstos no escopo contratado.

Também integra este bloco o desenvolvimento do Masterplan para a área-piloto (a ser selecionada a partir do diagnóstico), com vistas ao aprofundamento de diretrizes urbanísticas, ambientais e espaciais em recorte específico do território municipal, em articulação com a leitura geral produzida nas etapas anteriores.

Bloco B – Mobilidade Urbana e Acessibilidade

Este bloco corresponde à formulação das diretrizes relacionadas ao Plano de Mobilidade Urbana e ao Plano de Ação Tática Imediata (P15). Seu objetivo é assegurar que os conteúdos relativos à circulação, acessibilidade e transporte estejam articulados às proposições territoriais e às condições estruturais do município.

No âmbito desta frente, a etapa deverá consolidar diretrizes relacionadas à organização do sistema de mobilidade, à qualificação das condições de deslocamento e à articulação entre estrutura urbana, centralidades e rede viária, preservando a coerência com os demais componentes do trabalho. Essas diretrizes irão priorizar o transporte público coletivo e os modos ativos, conforme preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012). Para isso, serão elaborados cenários de curto, médio e longo prazo, levando em consideração a dinâmica urbana e articulação regional.

O Plano de Ação Tática Imediata (PATI), por sua vez, deverá reunir proposições de caráter mais imediato, em consonância com o escopo contratado e com os conteúdos produzidos no diagnóstico e na formulação estratégica da

mobilidade. O PATI deverá ser compatível com as diretrizes previstas para a temática, e irá reunir propostas de curto prazo, com impacto imediato.

Bloco C – Resiliência Climática e Qualificação Ambiental

O terceiro bloco reúne os conteúdos relacionados ao Plano de Ação Climática (P16) e ao Plano Municipal de Arborização Urbana (P17), com foco na formulação de diretrizes e ações voltadas à redução de vulnerabilidades, à adaptação climática, à qualificação ambiental e ao fortalecimento das infraestruturas verde e azul no município.

As proposições desenvolvidas deverão considerar os condicionantes e prioridades identificados no diagnóstico, de modo a articular a agenda climática à estrutura territorial, aos espaços públicos, à arborização urbana e às estratégias de qualificação ambiental. Nesse contexto, as Soluções Baseadas na Natureza (SbN) poderão constituir referência relevante para a organização de respostas territorialmente integradas, especialmente no que se refere ao conforto ambiental, à regulação microclimática, à drenagem urbana e à valorização das funções ecossistêmicas do território.

O Plano Municipal de Arborização Urbana deverá ser tratado como componente articulado a esse eixo, contribuindo para a formulação de ações relacionadas ao sombreamento, à estruturação de corredores vegetados, à melhoria das condições ambientais dos espaços públicos e ao fortalecimento da infraestrutura verde municipal, em diálogo com os demais objetivos do Plano de Ação Climática.

4.1.4 Etapa 4 – Consolidação dos Planos e Instrumentos

A Etapa 4 corresponde ao momento de consolidação dos conteúdos desenvolvidos ao longo do estudo. Com base nos diagnósticos, nas diretrizes e nas proposições formuladas nas etapas anteriores, serão organizadas e sistematizadas as versões finais dos produtos previstos no escopo contratado, de modo a conferir forma final aos instrumentos elaborados e assegurar compatibilidade entre seus diferentes componentes.

Trata-se da etapa em que os conteúdos técnicos passam a ser estruturados em documentos conclusivos, com grau de definição compatível com sua apreciação institucional e com sua futura utilização pela gestão municipal. Mais do que reunir materiais produzidos anteriormente, esta fase tem por finalidade ordenar, compatibilizar e finalizar os instrumentos resultantes do processo, preservando a coerência entre planejamento territorial, mobilidade urbana, agenda climática, qualificação ambiental e consolidação normativa.

Para fins de organização metodológica, a Etapa 4 mantém a estruturação em três blocos temáticos integrados:

Bloco A – Consolidação Urbanística e Territorial

Aqui serão consolidados os conteúdos relacionados ao Plano Diretor Municipal, à revisão normativa, ao Plano de Ação e Investimentos e ao Masterplan. Deve sistematizar, em sua forma final, as proposições territoriais, urbanísticas e regulatórias elaboradas ao longo do estudo, organizando-as em documentos compatíveis com o escopo contratado.

No âmbito do Plano Diretor, esta etapa deverá consolidar as diretrizes e definições resultantes do processo de revisão, bem como os conteúdos necessários à finalização das minutas normativas correspondentes. Também se insere neste bloco a consolidação do Plano de Ação e Investimentos, entendido como instrumento de organização das prioridades e referências de implementação associadas às proposições territoriais formuladas.

No caso do Masterplan, a etapa deverá sistematizar, em documento próprio, o conjunto das diretrizes e parâmetros orientadores desenvolvidos para a área-piloto selecionada, em consonância com a lógica geral do estudo.

Integram este bloco os seguintes produtos:

- P20 – Caderno Síntese do Plano Diretor Municipal;
- P21 – Relatório Final das Minutas de Leis e Códigos Urbanísticos-Ambientais;
- P22 – Caderno Síntese do Masterplan.

Bloco B – Consolidação da Mobilidade Urbana

Compreende a sistematização final dos conteúdos relacionados ao componente de mobilidade, reunindo em documento sintético as diretrizes e proposições desenvolvidas para essa frente.

Nesta etapa, deverão ser organizados os conteúdos finais vinculados ao Plano de Mobilidade Urbana e ao Plano de Ação Tática Imediata, de modo a apresentar os encaminhamentos relacionados à circulação, ao transporte coletivo, à acessibilidade e às ações previstas no componente de mobilidade.

Integra este bloco o seguinte produto:

- P23 – Caderno Síntese do Plano de Mobilidade Urbana.

Bloco C – Consolidação Climática e Ambiental

Apresenta os conteúdos finais relacionados ao Plano de Ação Climática e ao Plano Municipal de Arborização Urbana, com foco na organização de metas, ações, orientações e referências estratégicas voltadas à adaptação climática, à redução de vulnerabilidades e à qualificação ambiental do município.

Deverá reunir os encaminhamentos relativos à agenda climática e à arborização urbana, preservando as especificidades de cada instrumento e sua relação com os demais componentes do estudo. Nesse contexto, deverão ser organizadas as proposições relacionadas à infraestrutura verde, às SbN e às estratégias de qualificação ambiental e microclimática compatíveis com o escopo contratado.

Integram este bloco os seguintes produtos:

- P24 – Caderno Síntese do Plano de Ação Climática;
- P25 – Caderno Síntese do Plano Municipal de Arborização Urbana.

4.2. Eventos Previstos

Os eventos previstos ao longo do processo de Macroestruturação Urbana de Anápolis constituem parte integrante da metodologia participativa e

da estratégia de pactuação técnico-institucional dos produtos. Esses eventos têm por finalidade promover alinhamento institucional, qualificação técnica das análises e proposições, ampliação da participação social e pactuação pública dos conteúdos produzidos ao longo das etapas do trabalho.

Considerando a natureza integrada do estudo, os eventos não serão realizados de forma segmentada por plano, mas sim em formato articulado, abrangendo conjuntamente todos os planos previstos neste processo. Essa diretriz busca assegurar coerência entre os instrumentos em elaboração e favorecer um processo de discussão pública mais convergente e inteligível para os diferentes atores envolvidos. Estão previstos os seguintes eventos:

Reunião de Kick Off

Na Etapa 1 foi realizada uma Reunião de Kick Off, contemplando as equipes municipais vinculadas ao planejamento urbano, meio ambiente, defesa civil, mobilidade, obras, habitação e desenvolvimento econômico, além de representantes da sociedade organizada anapolina. Esse evento teve como finalidade promover o alinhamento inicial do estudo, apresentar seus objetivos, compatibilizar expectativas institucionais, mobilizar setores da sociedade envolvidos e recolher contribuições preliminares sobre temas prioritários.

Trata-se, portanto, do evento inaugural do processo, voltado à estruturação da governança técnica do estudo e ao engajamento institucional dos setores estratégicos da administração municipal.

Oficinas Técnicas

Na Etapa 2 — Diagnóstico, a proposta prevê a realização de uma Oficina Técnica, voltadas às áreas de meio ambiente, mobilidade urbana e desenvolvimento urbano, com foco na qualificação técnica das análises e na integração entre políticas setoriais.

Na Etapa 3 — Propostas, está prevista outra Oficina Técnica, também voltada às áreas de meio ambiente, mobilidade urbana e desenvolvimento urbano, agora com foco na análise crítica, no aperfeiçoamento técnico das

propostas e na articulação entre os instrumentos a serem elaborados neste processo.

Desse modo, são previstas duas Oficinas Técnicas ao longo do processo, distribuídas entre as etapas de diagnóstico e formulação de propostas.

Oficinas Participativas

No âmbito da Etapa 2 — Diagnóstico, a proposta prevê a realização de quatro Oficinas Participativas, destinadas ao envolvimento direto dos atores locais e à garantia da representatividade da sociedade civil organizada no processo de construção coletiva do estudo. Essas oficinas poderão ser organizadas de forma regionalizada, buscando otimizar os deslocamentos e ampliar a participação dos munícipes, reunindo representantes do poder público municipal, entidades da sociedade civil organizada, setor produtivo, instituições de ensino e pesquisa e lideranças comunitárias.

Na Etapa 3 — Propostas, estão previstas outras quatro Oficinas Participativas de Propostas, voltadas à construção, priorização e qualificação das diretrizes, estratégias e projetos estruturantes. Essas oficinas poderão ser organizadas de forma regionalizada ou temática, a depender da natureza dos conteúdos em discussão, e deverão utilizar metodologias participativas como mapeamento coletivo, dinâmicas de priorização, construção de cenários e painéis de propostas. Assim, o processo contará com cinco Oficinas Participativas no total, sendo duas voltadas ao diagnóstico e três à etapa de propostas.

Audiências Públicas Unificadas

Serão realizadas três Audiências Públicas Unificadas, distribuídas ao longo das etapas centrais e finais do estudo. A 1ª Audiência Pública Unificada será realizada após a conclusão das oficinas da Etapa 2, com a finalidade de apresentação e pactuação do diagnóstico, incluindo o registro sistematizado das contribuições recebidas. A 2ª Audiência Pública Unificada ocorrerá após a conclusão das oficinas da Etapa 3 e será destinada à apresentação e pactuação pública das propostas consolidadas.

Por fim, a 3ª Audiência Pública Unificada será realizada na Etapa 4 e terá por objetivo apresentar os produtos consolidados, abrangendo o Plano Diretor Municipal, o Masterplan, o Plano de Mobilidade Urbana, o Plano de Ação Climática e o Plano Municipal de Arborização Urbana, abrindo espaço para considerações finais da sociedade civil e promovendo a validação pública final dos instrumentos de planejamento elaborados.

Em síntese, a estrutura do trabalho é organizada em quatro etapas, sendo que a partir do Diagnóstico (Etapa 2), os produtos e análises são agrupados em três blocos temáticos integrados para garantir a coerência do Desenvolvimento Urbano Integrado (DUI). O Quadro 2, a seguir, sintetiza os produtos e eventos a serem realizados em cada uma das etapas do trabalho.

O detalhamento operacional dos procedimentos de convocação, divulgação, identidade visual, materiais de apoio, organização e estratégias de mobilização relacionados a esses eventos será apresentado no Plano de Comunicação e Mobilização Social (P2), sem prejuízo de sua articulação com o presente Plano de Trabalho.

Quadro 2: Síntese de produtos e eventos por etapa

Etapa	Bloco Temático	Produto	Descrição do Produto	Eventos Previstos
Etapa 01 - Planejamento	Produtos Participativos/Comuns	P1 - Plano de Trabalho Integrado	Estabelece as bases metodológicas, organizacionais e operacionais para a execução dos serviços e alinhamento entre as partes.	1 Reunião Técnica Kick Off
		P2 - Plano de Mobilização Social e Participação	Define a estratégia de comunicação pública e as ferramentas de participação social para todas as frentes do estudo.	
Etapa 02 - Diagnóstico	Bloco A - Urbanístico e Territorial	P3 - Diagnóstico da Revisão do Plano Diretor Municipal	Leitura técnica e integrada do território (urbano e rural), abrangendo dimensões socioeconômicas, ambientais e infraestrutura.	1 Oficina Técnica; 4 Oficinas Participativas; 1ª Audiência Pública Unificada
		P4 - Diagnóstico do Masterplan	Análise de vazios urbanos para seleção de área piloto e diagnóstico aprofundado da área escolhida.	
		P5 - Diagnóstico da Legislação Urbanística e Ambiental	Inventário e análise crítica do arcabouço legal vigente, identificando lacunas e conflitos normativos.	
	Bloco B - Mobilidade Urbana	P6 - Diagnóstico da Atualização do Plano de Mobilidade Urbana	Avaliação do sistema viário, transporte coletivo, mobilidade ativa e institucional da política de mobilidade.	
		P7 - Relatório de Pesquisas e Contagens de Tráfego	Levantamentos quantitativos de campo para subsidiar a modelagem de tráfego e propostas.	
	Bloco C - Climático e Ambiental	P8 - Diagnóstico do Plano de Ação Climática	Análise de vulnerabilidades, riscos climáticos, eventos extremos e capacidade de resposta institucional.	
		P9 - Diagnóstico do Plano Municipal de Arborização Urbana	Inventário da arborização, análise de ilhas de calor e corredores ecológicos.	
	Produtos Participativos/Comuns	P10 - Relatório de Oficinas Participativas de Diagnóstico	Sistematização das contribuições colhidas nas oficinas com a população.	
		P11 - Relatório da 1ª Audiência Pública Unificada	Registro da pactuação pública do diagnóstico integrado pela sociedade.	

Etapa	Bloco Temático	Produto	Descrição do Produto	Eventos Previstos
Etapa 03 - Propostas	Bloco A - Urbanístico e Territorial	P12 - Propostas do Plano Diretor Municipal	Definição do modelo territorial, macrozoneamento, zoneamento e o Plano de Ação e Investimentos (PAI).	1 Oficina Técnica; 4 Oficinas Participativas; 2ª Audiência Pública Unificada
		P13 - Minutas Preliminares da Legislação Urbanística e Ambiental	Textos preliminares da nova Lei do Plano Diretor e leis de uso do solo, parcelamento, edificações e ambiental.	
		P14 - Propostas Estruturantes do Masterplan	Diretrizes de desenho urbano, infraestrutura e qualificação para a área piloto.	
	Bloco B - Mobilidade Urbana	P15 - Propostas do Plano de Mobilidade Urbana e PATI	Estratégias para transporte coletivo e mobilidade ativa, incluindo ações táticas imediatas.	
	Bloco C - Climático e Ambiental	P16 - Propostas do Plano de Ação Climática	Estratégias de mitigação e adaptação climática articuladas ao planejamento urbano.	
		P17 - Propostas do Plano Municipal de Arborização Urbana	Diretrizes para plantio e manejo como infraestrutura verde estratégica.	
	Produtos Participativos/Comuns	P18 - Relatório de Oficinas Participativas de Propostas	Consolidação das dinâmicas de priorização e construção coletiva das propostas.	
		P19 - Relatório da 2ª Audiência Pública Unificada	Registro da discussão e validação das propostas consolidadas perante a sociedade.	
Etapa 04 - Consolidação	Bloco A - Urbanístico e Territorial	P20 - Caderno Síntese do Plano Diretor Municipal	Documento executivo final com o modelo territorial	3ª Audiência Pública Unificada
		P21 - Minutas Finais de Leis e Códigos	Textos legais definitivos para institucionalização.	
		P22 - Caderno Síntese do Masterplan	Materialização final do desenho estratégico e parâmetros para a área piloto.	
	Bloco B - Mobilidade Urbana	P23 - Caderno Síntese do Plano de Mobilidade Urbana	Consolidação final das propostas estruturais e táticas (PATI) de mobilidade.	

Etapas	Bloco Temático	Produto	Descrição do Produto	Eventos Previstos
	Bloco C - Climático e Ambiental	P24 - Caderno Síntese do Plano de Ação Climática	Consolidação final com metas e ações de resiliência e adaptação climática.	
		P25 - Caderno Síntese do Plano Municipal de Arborização Urbana	Sistematização final das diretrizes de plantio, manejo e infraestrutura verde.	
	Produtos Participativos/Comuns	P26 - Relatório da 3ª Audiência Pública Unificada	Registro da pactuação final de todos os instrumentos planejados pela sociedade.	
Todas as Etapas	-	RA-01 até RA-12	Relatórios de Acompanhamento Mensal	-

Fonte: Elaboração própria.

5 ENTREGAS E PROCESSO DE REVISÃO TÉCNICA

A dinâmica de entregas dos produtos técnicos do processo de Macroestruturação Urbana do Município de Anápolis será orientada pelos princípios da rastreabilidade, da objetividade procedimental e da compatibilidade com o cronograma contratual. Considerando a natureza integrada do estudo e a necessidade de sucessivas validações institucionais ao longo de sua execução, as entregas deverão observar fluxo padronizado de apresentação, análise, revisão e consolidação, de modo a assegurar previsibilidade aos trabalhos e clareza quanto às responsabilidades de cada parte.

As entregas dos produtos serão realizadas **apenas por meio digital**. Essa opção busca conferir maior agilidade ao processo de análise, facilitar a circulação dos documentos entre os membros da ETM e preservar melhor controle sobre prazos, versões e registros de revisão. Os documentos serão encaminhados à Equipe Técnica Municipal em, no mínimo, dois formatos:

- Formato não editável (.pdf), para fins de registro, leitura consolidada e arquivamento;
- Formato editável, para fins de análise, comentários, sugestões de ajuste e controle de alterações.

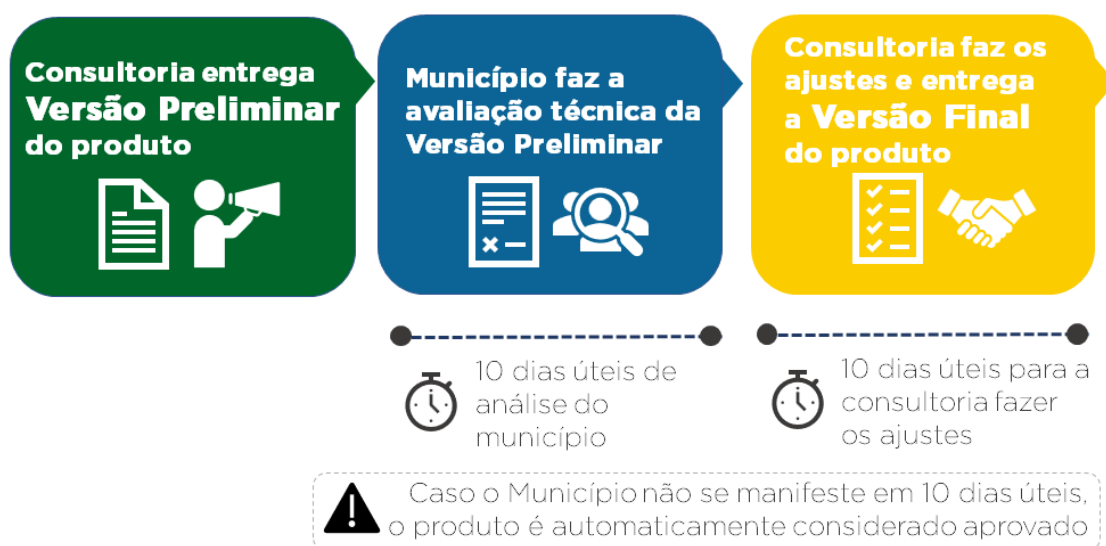
As versões preliminares poderão ser identificadas por marca d'água que evidencie seu caráter provisório, de modo a evitar confusão entre documentos ainda em análise e documentos já validados. No caso dos cadernos síntese é prevista a entrega de duas vias impressas, em versão colorida, com acabamento de alta durabilidade e diagramação profissional.

Cada produto técnico será submetido à Equipe Técnica Municipal inicialmente em sua Versão 1 (V1), para fins de apreciação e manifestação. A partir da data de recebimento formal do documento, a equipe municipal disporá de dez dias úteis para realizar sua análise e encaminhar à contratada os apontamentos, sugestões, solicitações de ajuste ou manifestação de concordância.

Recebidas as considerações da equipe municipal dentro do prazo estabelecido, caberá à contratada promover a revisão do documento e elaborar a Versão 2 (V2), correspondente à versão final, no prazo de até dez dias úteis. Essa segunda etapa deverá contemplar a incorporação dos ajustes considerados tecnicamente justificáveis, a qualificação editorial do produto e sua consolidação técnica final.

A observância dos prazos de revisão constitui condição essencial para a manutenção do cronograma físico do estudo. Em razão disso, não sendo encaminhada manifestação formal da ETM no prazo de dez dias úteis contados do recebimento da Versão 1, o respectivo produto será considerado validado tacitamente.

Figura 3: Processos de correção dos produtos



Fonte: Elaboração própria.

Nessa hipótese, a versão encaminhada para análise será automaticamente reconhecida como versão validada, para todos os fins de continuidade dos trabalhos, sem prejuízo do registro dessa circunstância nos controles internos do contrato. Tal regra se justifica pela necessidade de preservar a fluidez do processo e evitar que atrasos sucessivos de devolutiva comprometam o encadeamento das etapas seguintes e, por consequência, o prazo global de execução.

A ETM atuará como instância principal de recebimento, análise e validação dos produtos técnicos. Nesse sentido, caberá a ela organizar internamente sua dinâmica de apreciação dos materiais, consolidar os apontamentos recebidos dos diferentes setores representados e encaminhar devolutiva formal à contratada dentro do prazo estabelecido de forma estruturada e com validação institucional dos comentários apresentados.

Para conferir maior eficiência ao processo, recomenda-se que a ETM priorize a análise dos arquivos em formato editável, utilizando mecanismos de comentários e controle de alterações. Também é recomendável que os apontamentos sejam, sempre que possível, consolidados em manifestação única, evitando sobreposição de observações desconexas ou conflitantes (internos ou externos à ETM). A tempestividade da devolutiva municipal é elemento central para a estabilidade do cronograma. Assim, a ETM deverá tratar a revisão dos produtos como atividade prioritária no âmbito da governança do estudo, uma vez que atrasos reiterados nessa etapa podem repercutir diretamente sobre o andamento das etapas posteriores, dos eventos participativos e das entregas finais.

Uma vez concluído o processo de revisão, o produto passará a compor o conjunto de documentos validados do estudo, servindo como referência para o desenvolvimento das etapas subsequentes ou, quando aplicável, para fins de consolidação final do respectivo componente. As versões finais deverão ser disponibilizadas em site específico a ser organizado pela empresa contratada (conforme detalhado no Plano de Mobilização e Comunicação), com identificação adequada do produto e da etapa correspondente. Essa sistemática favorece o controle documental, a rastreabilidade das decisões técnicas e a adequada formação do acervo final do contrato.

Destaca-se que os Relatórios de Acompanhamento Mensal serão entregues até o quinto dia útil de cada mês e não estarão sujeitos ao processo formal de revisão, aprovação ou devolutiva, uma vez que não se configura como produto técnico finalístico, mas sim como instrumento de gestão e controle do contrato.

6. CRONOGRAMA DE ATIVIDADES

O cronograma de atividades do processo de Macroestruturação Urbana de Anápolis tem por finalidade organizar, em perspectiva temporal, a execução das etapas, eventos e entregas previstas no âmbito do contrato, permitindo o acompanhamento sistemático da evolução dos trabalhos e a compatibilização entre produção técnica, validação institucional e participação social. Trata-se de instrumento fundamental para a gestão do processo, na medida em que explicita a sequência dos procedimentos, os marcos de entrega dos produtos e a distribuição das atividades ao longo do período de execução.

Conforme a proposta técnica, o desenvolvimento dos serviços será estruturado em quatro etapas principais, organizadas de forma sequencial e articulada: a Etapa 1, voltada ao planejamento, alinhamento institucional e mobilização; a Etapa 2, correspondente ao diagnóstico técnico participativo; a Etapa 3, destinada à formulação das diretrizes estratégicas e propostas; e a Etapa 4, referente à consolidação dos planos, instrumentos e documentos finais. O cronograma deverá refletir esse encadeamento metodológico, assegurando coerência entre as atividades técnicas, os eventos participativos e os fluxos de revisão e validação dos produtos.

A organização temporal dos trabalhos deverá considerar, de forma integrada, não apenas a elaboração dos documentos técnicos, mas também a realização das oficinas técnicas e participativas, a promoção das audiências públicas unificadas e os prazos necessários à revisão dos produtos. Nesse sentido, o cronograma não se limita a indicar datas de entrega, mas constitui instrumento de coordenação entre as diferentes frentes de trabalho que compõem o estudo.

A proposta técnica estabelece que os produtos preliminares deverão ser submetidos à análise da equipe municipal, que disporá de até dez dias úteis para manifestação, cabendo à contratada o mesmo prazo para revisão e consolidação da versão final. Dessa forma, o cronograma deverá incorporar expressamente esses intervalos de revisão, uma vez que eles interferem diretamente na programação das etapas subsequentes. A adequada observância desses prazos

é condição essencial para a manutenção da coerência temporal do estudo e para a prevenção de descontinuidades no fluxo de trabalho.

O cronograma físico-financeiro, a seguir, é apresentado contendo a distribuição das atividades por etapa, produto, evento e período de execução, de modo a facilitar a visualização do encadeamento dos trabalhos e o monitoramento de sua evolução. Por fim, importa destacar que o cronograma deverá ser interpretado de forma indissociável dos fluxos de revisão técnica apresentados no capítulo anterior. A tempestividade na análise dos produtos por parte da ETM constitui pressuposto para a viabilidade do cronograma proposto. A ausência de manifestação dentro dos prazos estabelecidos implicará validação tácita dos produtos, justamente para evitar o comprometimento da programação geral dos trabalhos e assegurar a continuidade do estudo em conformidade com o planejamento inicialmente pactuado.

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO PARA O ESTUDO DE MACROESTRUTURAÇÃO ESTRATÉGICA DE ANÁPOLIS

ETAPA	Produto	Descrição	A partir da OS	%	Valor	MÊS 01		MÊS 02		MÊS 03		MÊS 04		MÊS 05		MÊS 06		MÊS 07		MÊS 08		MÊS 09		MÊS 10		MÊS 11		MÊS 12	
						ABRIL		MAIO		JUNHO		JULHO		AGOSTO		SETEMBRO		OUTUBRO		NOVEMBRO		DEZEMBRO		JANEIRO		FEVEREIRO		MARÇO	
						15	30	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180	195	210	225	240	255	270	285	300	315	330	345	365
I	1	Plano de Trabalho Integrado	30	2,578%	86.824,25																								
	2	Plano de Mobilização Social e Participação	30	1,723%	58.002,77																								
II	3	Relatório de Diagnóstico do Plano Diretor Municipal	135	4,531%	152.572,14																								
	4	Relatório de Diagnóstico do Masterplan	75	4,332%	145.883,78																								
	5	Relatório de Diagnóstico da Legislação Urbanística e Ambiental	60	1,701%	57.293,00																								
	6	Relatório Técnico de Diagnóstico da Atualização do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob)	135	7,099%	239.037,66																								
	7	Relatório Técnico de Pesquisas e Contagens de Tráfego	90	1,749%	58.896,19																								
	8	Relatório de Diagnóstico do Plano de Ação Climática	75	1,674%	56.383,07																								
	9	Relatório Diagnóstico do Plano Municipal de Arborização Urbana	105	1,872%	63.038,46																								
	10	Relatório de Oficinas Participativas	120	0,856%	28.830,71																								
	11	Relatório da Primeira Audiência Pública	150	0,856%	28.830,71																								
	12	Relatório de Propostas Estruturantes do Plano Diretor Municipal	225	7,122%	239.811,56																								
III	13	Relatório de Propostas Estruturantes do Masterplan	180	10,588%	356.519,83																								
	14	Relatório de Propostas Revisão das Leis e Códigos Urbanísticos-Ambientais	270	1,688%	56.824,71																								
	15	Relatório de Propostas Estruturantes do Plano de Mobilidade Urbana	270	9,344%	314.654,33																								
	16	Relatório de Propostas do Plano de Ação Climática	180	6,582%	221.637,81																								
	17	Relatório de Propostas do Plano Municipal de Arborização Urbana	225	6,467%	217.777,69																								
	18	Relatório de Oficinas Participativas	240	0,856%	28.830,71																								
	19	Relatório da Segunda Audiência Pública	270	0,856%	28.830,71																								
	20	Caderno Síntese do Plano Diretor Municipal atualizado	345	4,206%	141.614,36																								
	21	Relatório Final das Minutas de Leis e Códigos Urbanísticos-Ambientais	300	1,715%	57.752,58																								
	22	Caderno Síntese do Masterplan	330	2,617%	88.105,53																								
IV	23	Caderno Síntese do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob)	330	2,623%	88.311,03																								
	24	Caderno Síntese do Plano de Ação Climática	270	2,617%	88.105,53																								
	25	Caderno Síntese do Plano de Arborização	300	2,617%	88.105,53																								
	26	Relatório da Terceira Audiência Pública	365	0,856%	28.830,71																								
	RA	Relatório de Acompanhamento Mensal		10,274%	345.968,56																								
Total				100%	3.367.273,94																								
%																													

5. APÊNDICES

5.1. Apêndice I — Equipe Técnica da Empresa Contratada

a. Gustavo Taniguchi — MSc. Engenheiro Civil — Coordenador Geral

Taniguchi possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Paraná (UFPR, 1996), especialização em Transportes Urbanos pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), no Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção (1999), pós-graduação em Saneamento pela FAVENI (2022), pós-graduação em Mobilidade e Trânsito pela Universidade Futura ITCV (2017), pós-graduação em Engenharia de Tráfego pela FG (2019) e mestrado em Gestão Urbana pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUCPR, 2007). Quanto à sua experiência profissional, ele trabalha na área de planejamento urbano e regional, com ênfase em projetos de transporte urbano, mobilidade e sistemas de passageiros, tendo atuado principalmente com os seguintes temas: planejamento urbano, planejamento metropolitano, planos diretores e de mobilidade e demais planos setoriais de urbanização. Por fim, Taniguchi possui comprovada experiência na coordenação de planos diretores municipais e planos de mobilidade urbana.

b. Mariano de Matos Macedo — Dr. Economista

Macedo possui graduação em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG, 1975) e doutorado em Economia pelo Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP, 1988). No Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, exerceu o cargo de diretor de políticas sociais (1996–1999), e no Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social, exerceu os cargos de diretor presidente (1991–1994) e coordenador técnico (1984–1986). Macedo também foi coordenador de estudos socioeconômicos da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC) entre 1982 e 1983. Atualmente, é professor do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano da Universidade Federal do Paraná (UFPR), instituição na qual atua como docente desde 1980.

c. Luciane Leiria Taniguchi — Esp. Advogada

Luciane Taniguchi possui graduação em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUCPR, 1997), especialização em Direito Tributário e Processo Tributário (1999) pela mesma universidade, pós-graduação MBA em Direito Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas (FGV, 2003) pós-graduação em Mobilidade e Trânsito pela Universidade Futura ITCV (2017), e pós-graduação em Direito Urbanístico e Ambiental pela PUCMG (2020). Profissionalmente, Luciane Taniguchi atua nas áreas de direito público, administrativo, ambiental e urbanístico, além de possuir comprovada experiência em trabalhos de elaboração de legislação de ordenamento e uso do solo, e em acompanhamento e elaboração de legislação correlata a planos diretores municipais e planos de mobilidade urbana.

d. Débora Pinto Follador — Dra. Arquiteta Urbanista

Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (2008), com parte dela realizada na Università degli Studi di Ferrara, Itália (2007), mestrado (2011) e doutorado (2017) em Gestão Urbana (PPGTU) pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUCPR), com período sanduíche (2015) realizado na Université Laval, Quebec, Canadá — École supérieure d'aménagement du territoire et de développement regional (bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior — CAPES) e doutorado (2017) em Aménagement du Territoire et Développement Régional, na Université Laval, Quebec, Canadá (bolsista da Université Laval). Foi professora nos cursos de graduação em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) e na Universidade Positivo (UP); no Programa de Pós-graduação — Especialização em Direito à Cidade e Gestão Urbana, e no Programa de Pós-graduação — Mestrado em Gestão Ambiental (PGAMB), na Universidade Positivo. Com 18 anos de experiência comprovada na elaboração de Planos Diretores Municipais, Planos Setoriais, Planos de Desenvolvimento Regional e Metropolitano, suas linhas de pesquisa e atuação versam sobre as áreas de Teoria, Projeto e Planejamento Urbano nas diversas escalas territoriais, Arranjos Institucionais e Governança.

e. Manoela Massuchetto Jazar — Dra. Arquiteta e Urbanista

Jazar possui graduação em Arquitetura e Urbanismo (2014) pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná, e mestrado (2016) e doutorado (2020) em Gestão Urbana. Atualmente, é professora pesquisadora no PPGTU/PUCPR, com atuação em planejamento urbano e gestão do uso e da ocupação do solo, incluindo atividades de pesquisa e consultoria.

f. Mirella Camara Carrilho — Arquiteta e Urbanista

Carrilho possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná (2025), mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana da PUCPR (2026-2027). Possui experiência na área de planejamento urbano e geoprocessamento, tendo participado do Plano de Desenvolvimento Urbano da Região Metropolitana Integrada de Curitiba (PR).

g. Paulo Dula Neto — Arquiteto e Urbanista

Dula é Arquiteto e Urbanista formado pela Universidade Federal do Paraná (2024), com foco na área de Planejamento Urbano e Regional. Possui experiência na elaboração de Planos Diretores, de Mobilidade e Metropolitanos, integrando competências em geoprocessamento, design gráfico e participação social.

h. Alceu Dal Bosco Junior — Msc. Engenheiro Civil

Dal Bosco possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Paraná (2017), com período de mobilidade internacional na Loughborough University, na Inglaterra, e mestrado em Engenharia de Transportes pela Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. Ele atua em estudos de tráfego e transporte, na elaboração de planos de mobilidade urbana e transporte coletivo, e com pesquisas de demanda e oferta para a mobilidade.

i. Douglas Christofari Viero — Esp. Engenheiro Civil

Viero possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Paraná (2012), pós-graduação em Gerenciamento e Execução de Obras pelo Instituto IDD (2016) e pós-graduação em Gestão Pública pela Faculdade Unina (2020). Além disso, possui

experiência nas áreas de planejamento urbano e gestão pública, tendo participado: da coordenação da revisão do Plano Diretor Municipal de Colombo (PR), atuando dentro da Prefeitura Municipal de Colombo entre 2014 e 2020; e das revisões do Plano Diretor de João Pessoa (PB), na gerência do projeto, do Plano Diretor de Novo Hamburgo (RS), na coordenação do plano, e no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Curitiba (PR), atuando em empresa de consultoria.

j. Helena Rotta — Engenheira Civil

Rotta possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Paraná (2022) e tem experiência com planos regionais, planos de mobilidade urbana e planos de outorga de transporte coletivo, atuando nas áreas de análises temáticas, modelagem de transportes urbanos e concepção de sistemas de transporte coletivo.

k. Thiago Vinicius Louro — Dr. Engenheiro Civil

Louro possui graduação (2019) e mestrado (2021) em Engenharia Civil pela Universidade Estadual de Londrina (UEL) e doutorado (2026) em Engenharia de Transportes pela Universidade de São Paulo (USP), em programa de dupla titulação com a Universidade de Twente, nos Países Baixos. Atua em planos de mobilidade urbana, análise espacial de redes de transporte, processamento e modelagem de dados GTFS e análise de acessibilidade urbana.

l. Máximo A. S. Miqueles — Esp. Engenheiro Cartógrafo

Miqueles possui graduação em Engenharia Cartográfica pela Universidade Federal do Paraná (UFPR, 2004) e atua nas áreas de planejamento urbano municipal, metropolitano, regional e nacional. Também possui comprovada experiência em trabalhos de geoprocessamento, com imagens de satélite e de cartografia para o desenvolvimento urbano. Além disso, já foi coordenador de geotecnologia do Conselho de Arquitetura do Paraná, chefe da divisão de geoprocessamento do município de São José dos Pinhais no Paraná e coordenador geral de identificação do patrimônio da União através de mapeamento georreferenciado.

m. Augusto dos Santos Pereira — Dr. Geógrafo

Pereira possui graduação em Geografia pela Universidade Federal do Paraná (UFPR, 2009) e mestrado (2013) e doutorado (2018) em Geografia pela mesma universidade. Além disso, Pereira atua como técnico em informações geográficas e estatísticas no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, desempenhando a ocupação de chefe da agência do instituto em São José dos Pinhais (PR).

n. Seidi Matheus Kondo — Geógrafo

Kondo possui bacharelado (2025) em Geografia pela Universidade Federal do Paraná (UFPR), se especializando em geotecnologias, com ênfase em sistemas de informações geográficas. Possui também conhecimentos avançados em processamento de dados geoespaciais voltados ao mapeamento de processos erosivos. Experiência na elaboração de cartas de fragilidade ambiental e diagnósticos de conservação do solo através de ferramentas de geoprocessamento.

o. Sérgio Luiz Zacarias — MSc. Comunicador Social

Sérgio é graduado em Comunicação Social, com habilitação em Jornalismo, pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (2001) e tem especialização em Comunicação Para o Terceiro Milênio pela mesma universidade (2002) e especialização em Desenvolvimento Gerencial pela FAE Business (2010), além de ser mestre em Ciência Política pela Universidade Federal do Paraná (UFPR, 2020). Com formação complementar em cursos de comunicação na Irlanda e na República Tcheca, Sérgio possui ampla experiência profissional com produção de conteúdo jornalístico e midiático em órgãos governamentais, setores privados e organizações não governamentais (ONGs). Além disso, atua como docente em cursos de formação técnica do ensino profissional e presta serviços de consultoria de comunicação para planos, estudos e projetos de planejamento e desenvolvimento urbano.

p. Morgana Rocha Carneiro — Comunicadora Social

Carneiro possui graduação em Comunicação Social, com habilitação em Jornalismo, pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUCPR, 2019) e atua como

redatora, editora, revisora, assessora de imprensa, fotógrafa, mediadora e analista de mídias.

q. Isabelle de Santis Souza — Designer

Souza é bacharela em Design pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná (2022) e atualmente cursa especialização em Design Editorial no Núcleo de Estratégias e Políticas Editoriais (NESPE). Além disso, ela atua com a criação de artes gráficas e diagramação de mídias digitais e impressas, bem como com edição de vídeos.

5.2.Apêndice II – Dados primários solicitados

EIXO TEMÁTICO	ITEM	RECORTE	FORMATO	TIPO DE DADO
MUNICÍPIO	Zoneamento atual	Urbano	pdf/shapefile	lei e espacial
	Macrozoneamento atual	Municipal	pdf/shapefile	lei e espacial
	Perímetro Urbano atual	Urbano	shapefile/kml	espacial
	Bairros atualizados	Urbano	shapefile/kml/pdf	espacial
	Acordos de modificação da institucionalização do Plano Diretor	Municipal	pdf	atas e minutas
	Localização e limites atualizados dos assentamentos rurais	Municipal	shapefile/kml	espacial
	Localização atualizada de equipamentos de Lazer	Municipal	shapefile/kml	espacial
	Localização atualizada de equipamentos públicos de Educação (creches, escolas e universidades)	Municipal	shapefile/kml	espacial
	Localização atualizada de equipamentos públicos de Assistência Social	Municipal	shapefile/kml	espacial
	Localização atualizada de equipamentos públicos de Saúde	Municipal	shapefile/kml	espacial
	Localização atualizada de equipamentos públicos de Cultura	Municipal	shapefile/kml	espacial
	Localização atualizada de equipamentos públicos de Esporte	Municipal	shapefile/kml	espacial
	Localização atualizada de equipamentos públicos e institucionais	Municipal	shapefile/kml	espacial
	Projetos de equipamentos públicos previstos ou em implantação	Municipal	shapefile/kml	espacial e não espacial
	Processos de regularização fundiária em fase de tramitação ou aprovação com impacto sobre o sistema viário	Urbano	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Processos de parcelamento de grande porte em fase de tramitação ou aprovação	Urbano	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Processos de licenciamento de empreendimentos em fase de tramitação ou aprovação	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Processos de licenciamento de empreendimentos em fase de tramitação ou aprovação	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Processo de análise de EIV em fase de tramitação ou aprovação	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Cadastro Imobiliário atualizado	Urbano	shapefile/kml/pdf	espacial
	Lotes Urbanos atualizados	Urbano	shapefile/kml/pdf	espacial

Produto 01 — Plano de Trabalho

EIXO TEMÁTICO	ITEM	RECORTE	FORMATO	TIPO DE DADO
	Planos e projetos setoriais municipais (educação, saúde, assistência social, cultura, esporte, lazer, segurança pública, habitação, saneamento, drenagem etc)	Municipal	pdf	lei e não espacial
	Planos e projetos existentes - trânsito, transporte, pavimentação, diretriz viária, acessibilidade, etc.	Municipal	pdf	lei e não espacial
	Gestão institucional do transporte e trânsito (estrutura organizacional, organograma, etc)	Municipal	pdf	não espacial
	Instrumentos e mecanismos utilizados de financiamento da infraestrutura de mobilidade urbana	Municipal	pdf	não espacial
	Conselhos Municipais e afins	Municipal	pdf	não espacial
	Áreas municipais de potencial turístico relevante	Municipal	shapefile/kml	espacial
OCORRÊNCIAS CLIMÁTICAS	Registros de ocorrências com informações de data, horário, pessoas afetadas, locais e edificações afetadas (Defesa Civil ou órgãos competentes)	Municipal	shapefile/kml/pdf	lei e espacial
	Mapeamento de risco existente, hidrológico, geológico etc.	Municipal	shapefile/kml/pdf	lei e espacial
	Projetos em andamento relacionados a áreas de risco (relocação, medidas mitigadoras, soluções baseadas na natureza etc.)	Municipal	pdf/shapefile/kml	não espacial e espacial
CARGAS	Aeroporto - áreas de restrição	Municipal	shapefile/kml/pdf	lei e espacial
	Cargas em aeronaves	Municipal	pdf	não espacial
	Rotas de transporte de cargas, Caracterização dos fluxos de cargas rodoviárias	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Estacionamentos para carga e descarga - quantidade e localização	Urbano	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Polígono das áreas com restrição na circulação dos transportes de cargas rodoviárias	Urbano	shapefile/kml	espacial
NÃO MOTORIZADOS	Malha cicloviária existente	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Projetos de implantação de ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Projetos de implantação Paraciclos e bicicletários	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Pesquisas existentes sobre estado de conservação das calçadas	Municipal	pdf	não espacial
PÚBLICO INDIVIDUAL E ESCOLAR	Frota de Táxi	Municipal	pdf	não espacial
	Pontos de Táxi	Municipal	shapefile/kml	espacial
	Regulação de táxi	Municipal	pdf	lei
	Dados de demanda por transporte escolar na área rural	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Transporte Escolar (Frequência, Rotas, Demandas, pontos fixos, regulação)	Municipal	shapefile/kml/pdf	lei, espacial e não espacial

Produto 01 — Plano de Trabalho

EIXO TEMÁTICO	ITEM	RECORTE	FORMATO	TIPO DE DADO
PEDESTRES	Localização e características de Passarelas para pedestres	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Dimensionamento das calçadas	Urbano	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Pavimentação das calçadas	Urbano	shapefile/kml	espacial e não espacial
	Obras previstas e em andamento sobre calçadas e equipamentos de acessibilidade	Urbano	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
REDE VIÁRIA	Malha viária (com sentido do fluxo)	Municipal	shapefile/kml	espacial
	Sistema Viário	Municipal	pdf	lei
	Acordos de modificação da institucionalização da Hierarquia Viária	Municipal	pdf	atas e minutas
	Hierarquia Viária	Municipal	pdf	lei e espacial
	Pavimentação das Vias	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Obras viárias previstas - pavimentação, grandes intervenções, etc	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Pontes/Trincheiras/Travessias	Municipal	shapefile/kml	espacial
	Vias / áreas com acessos restritos ou controlados	Municipal	shapefile/kml	espacial
	Dimensionamento atual das caixas das vias	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Rodovias - Faixa de Domínio e Não Edificável	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
SEGURANÇA VIÁRIA	Sinalização horizontal e vertical - Condição e localização	Urbano	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Radars de Velocidade ou similares (quantidade, localização, dados de infrações, volumes, velocidade etc) para uma semana representativa. Os dados podem ser brutos, com o horário e características da passagem de cada veículo, ou agregados em 15 minutos	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Regulamentação e controle dos radares de velocidade ou similares	Municipal	shapefile/kml/pdf	lei e não espacial
	Dados ou estatísticas de acidentes - índice, causa, tipo, tipo de veículos e localização	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Estacionamentos públicos - localização, quantidade e acessibilidade (idoso, gestantes, PCDs)	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
DEMAIS DADOS	Dados sobre patrimônio histórico, artístico e cultural do município (edificações tombadas etc)	Municipal	shapefile/kml/pdf	espacial e não espacial
	Localização e caracterização atualizada de ocupações Irregulares / Núcleos urbanos informais consolidados	Municipal	shapefile/kml	espacial

EIXO TEMÁTICO	ITEM	RECORTE	FORMATO	TIPO DE DADO	OBSERVAÇÕES
DADOS TRANSPORTE COLETIVO					
USUÁRIOS	Quantidade de passageiros transportados, pelo menos, nos últimos 18 meses (mês a mês), por tipo e com as respectivas isenções e descontos (para realizar a equivalência). Se possível, enviar os dados dos últimos cinco anos, ou mais, a fim de realizar uma análise temporal.	Municipal			Modelo na planilha "Modelos_Compilação"
	Relatório de meia viagem - demanda de uma semana tipo (Dom, dias úteis e sábado), separados por linha, sentido, por veículo	Municipal			Modelo na planilha "Modelos_Compilação"
	Passageiros transportados com descontos, isentos e pagantes (pode estar contemplado nos dados anteriores)	Municipal			
	Percepção dos usuários (entrevistas, formulários de sugestão – SAC, entre outros) – se houver – dos últimos 18 meses.	Municipal			
COMUNICAÇÃO	Canais de comunicação existentes para os usuários (por exemplo, telefones, e-mail, etc.).	Municipal			
	Sistema de informações ao usuário existentes (por exemplo, informações no site, murais com horários e itinerários disponíveis, nome das linhas dos pontos de parada, entre outros).	Municipal			
HORÁRIOS E ITINERÁRIOS DAS LINHAS EXISTENTES	Quilometragem percorrida, dos últimos 18 meses – mês a mês (aberta por produtiva e ociosa.). Se possível, enviar os dados dos últimos cinco anos a fim de permitir uma análise temporal.	Municipal			

EIXO TEMÁTICO	ITEM	RECORTE	FORMATO	TIPO DE DADO	OBSERVAÇÕES
DADOS TRANSPORTE COLETIVO					
	Quilometragem morta (fora de serviço) -média mensal ao menos dos últimos 12 meses	Municipal			
	Mapeamento das linhas operantes atuais - trajetos georeferenciados em arquivos com coordenadas		Vetorial		
	Itinerários, horários ou Ficha de Controle de Veículos (FCVs) e trajetos das linhas existentes.	Municipal			
FROTA DE VEÍCULOS	Frota total (operante e reserva): tipo de veículo, ano de fabricação, passageiros sentados, área do corredor, passageiros em pé, capacidade total, número de portas, utilização (operação/reserva), veículos com/sem ar condicionado e com/sem transmissão automática; características mecânicas dos veículos (se houver).	Municipal			
	Veículos de apoio, por exemplo, frota de caminhão-oficina, caminhão-guincho, caminhoneta, automóvel (básico), motocicleta, entre outros.	Municipal			
	Esquema da padronização adotada para a frota de veículos (se houver) – identificação visual	Municipal			
	Formas de fiscalização e manutenção dos veículos – responsabilidade e periodicidade	Municipal			
TARIFA	Tipos de tarifa aplicados (embarcada, antecipada, escolar, isenções, entre outros).	Municipal			
	Evolução da tarifa nos últimos 5 anos, valor e nº decreto.	Municipal			
	Subsídios da tarifa (se houver)	Municipal			

EIXO TEMÁTICO	ITEM	RECORTE	FORMATO	TIPO DE DADO	OBSERVAÇÕES
DADOS TRANSPORTE COLETIVO					
PONTOS DE PARADA	Quantitativo, localização e mapeamento dos pontos de paradas	Municipal			
	Estado de conservação dos pontos de parada	Municipal			
	Tipologias (layout), por exemplo, com abrigo, por placa de identificação, entre outros.	Municipal			
	Manutenção e fiscalização – Periodicidade e responsável	Municipal			
TERMINAIS	Quantitativo, localização dos terminais	Municipal			
	Estado de conservação dos terminais	Municipal			
	Plantas dos Terminais Urbanos	Urbano			
	Manutenção e fiscalização dos terminais – periodicidade e responsável	Municipal			
GARAGEM	Quantitativo e localização de garagens existentes	Municipal			
ACESSIBILIDADE	Projetos existentes para o desenvolvimento da acessibilidade no transporte público	Municipal			
	Quantidade de veículos adaptados para pessoas com deficiência (PcD) e instalações exigidas	Municipal			
	Infraestruturas existentes adaptadas para PcD (quantitativo e localização)	Municipal			
CONCESSIONÁRIA	Nome da empresa e contrato firmado entre empresa concessionária e município	Municipal			
	Estudos ou pesquisas realizadas pela concessionária, com ou sem a participação do poder público				
	Despesa anual com seguro obrigatório por veículo	Municipal			
ACIDENTES	Registro dos acidentes de trânsito envolvendo transporte público	Municipal			

EIXO TEMÁTICO	ITEM	RECORTE	FORMATO	TIPO DE DADO	OBSERVAÇÕES
DADOS TRANSPORTE COLETIVO					
	(histórico, número de ocorrências, localização, motivo, entre outros)				
SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE	Descrição dos equipamentos utilizados para Bilhetagem Eletrônica	Municipal			
	Descrição dos equipamentos utilizados para Monitoramento da frota de veículos	Municipal			
DEMAIS INFORMAÇÕES	Dados de GPS de acordo com o modelo a seguir; .Log da localização de uma semana tipo a cada 30seg ou 1 min. para todas as linhas por carro, pode ser em txt. ou Excel	Municipal			Modelo na planilha "Modelos_Compilação"
	Dados de validação de bilhetagem eletrônica, mesma semana dos dados de GPS; de todas as entradas sendo utilizando cartão de transporte ou não	Municipal			Modelo na planilha "Modelos_Compilação"
	Estudos, projetos, planos e demais documentos oficiais relacionados ao transporte coletivo	Municipal			

MODELOS COMPILAÇÃO									
Histórico da demanda do transporte coletivo									
Mês	Ano	Passageiros							
JANEIRO	2015	XXXXX							
...	...	...							
Dados do cartão transporte (bilhetagem eletrônica)									
Tipo de Cartão	Cartão	Usuário	Nome	Data	Hora	Veículo	Linha	Sentido	
IDOSO, ESTUDANTE, NORMAL, DINHEIRO	CÓD.	CÓD.	XXXX NÃO NECESSÁRIO	11/05/2015	06:16:09	NÚMERO	CÓD.	Centro/bairro CASO DISPONÍVEL	

Dados de GPS dos ônibus (ex. para intervalo de 10 seg)									este está a cada 10 segundos		
Carro	Data Geral	Matricula	Motorista	Linha	Ponto/Sentido	Lat/Long	DESLOC. (m)	VEL.(K m/h)			
ÔNIBUS: 1850	16/05/2015 05:28:38	2133	CARLOS ANTONIO	10 Aroeira x Morada do Ribeirão	Terminal inicial-Garagem - Especial	-18.71189,-39.87775	0	0			
ÔNIBUS: 1850	16/05/2015 05:28:48	2133	CARLOS ANTONIO	10 Aroeira x Morada do Ribeirão	Terminal inicial-Garagem - Especial	-18.71189,-39.87775	0	0			
ÔNIBUS: 1850	16/05/2015 05:28:58	2133	CARLOS ANTONIO	10 Aroeira x Morada do Ribeirão	Terminal inicial-Garagem - Especial	-18.71189,-39.87775	0	0			
ÔNIBUS: 1850	16/05/2015 05:29:08	2133	CARLOS ANTONIO	10 Aroeira x Morada do Ribeirão	Terminal inicial-Garagem - Especial	-18.71189,-39.87775	0	0			
ÔNIBUS: 1850	16/05/2015 05:29:18	2133	CARLOS ANTONIO	10 Aroeira x Morada do Ribeirão	Terminal inicial-Garagem - Especial	-18.71189,-39.87775	0	0			
ÔNIBUS: 1850	16/05/2015 05:29:28	2133	CARLOS ANTONIO	10 Aroeira x Morada do Ribeirão	Terminal inicial-Garagem - Especial	-18.71189,-39.87775	0	0			
ÔNIBUS: 1850	16/05/2015 05:29:38	2133	CARLOS ANTONIO	10 Aroeira x Morada do Ribeirão	Terminal inicial-Garagem - Especial	-18.71189,-39.87775	0	0			
ÔNIBUS: 1850	16/05/2015 05:29:48	2133	CARLOS ANTONIO	10 Aroeira x Morada do Ribeirão	Terminal inicial-Garagem - Especial	-18.71189,-39.87775	0	0			
...	...	...	...	...	...	...	...	...			
Relatório de Meia Viagem											
Viagem	Veículo	Linha	Pontos/Sentido	Início	Fim	Tempo	Km	Total	Comum	Escolar	Gratuitos
206	1850	10 Aroeira x Morada do Ribeirão	Centro-Bairro	04:00:28	04:30:30	00:30:02	0,58	500	50	10	10
207	1850	10 Aroeira x Morada do Ribeirão	Bairro-Centro	04:00:29	04:30:31	00:30:03	0,59	500	50	10	10
208	1851	10 Aroeira x Morada do Ribeirão	Centro-Bairro	04:00:30	04:30:32	00:30:04	0,60	500	50	10	10
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AHERN, Jack F. From fail-safe to safe-to-fail: sustainability and resilience in the new urban world. **Landscape and Urban Planning**, [S. l.], v. 100, n. 4, p. 341-343, 2011.

<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2011.02.021>

ANSELL, Chris; GASH, Alison. Collaborative governance in theory and practice. **Journal of Public Administration Research and Theory**, [S. l.], v. 18, n. 4, p. 543-571, 2008.

<https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>

ARANTES, Otilia Beatriz Fiori; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

ASCHER, François. **Les nouveaux principes de l'urbanisme**. Paris: Éditions de l'Aube, 2004.

BEATLEY, Timothy. **Green urbanism**: learning from European cities. Washington, DC: Island Press, 2000.

BONDUKI, Nabil Georges. **Origens da habitação social no Brasil**: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nº 3.326, de 3 de junho de 1941, e nº 5.405, de 13 de abril de 1943, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

CERVERO, Robert. **The transit metropolis**: a global inquiry. Washington, DC: Island Press, 1998.

GEHL, Jan. **Cities for people**. Washington, DC: Island Press, 2010.

HARVEY, David. **Rebel cities**: from the right to the city to the urban revolution. London: Verso, 2013.

JACOBS, Jane. **The death and life of great American cities**. New York: Random House, 1961.

LEFEBVRE, Henri. **Le droit à la ville**. Paris: Anthropos, 1968.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Vozes, 2001.

NEWMAN, Peter; BEATLEY, Timothy; BOYER, Heather. **Resilient cities**: responding to peak oil and climate change. Washington, DC: Island Press, 2009.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2006.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2006.