

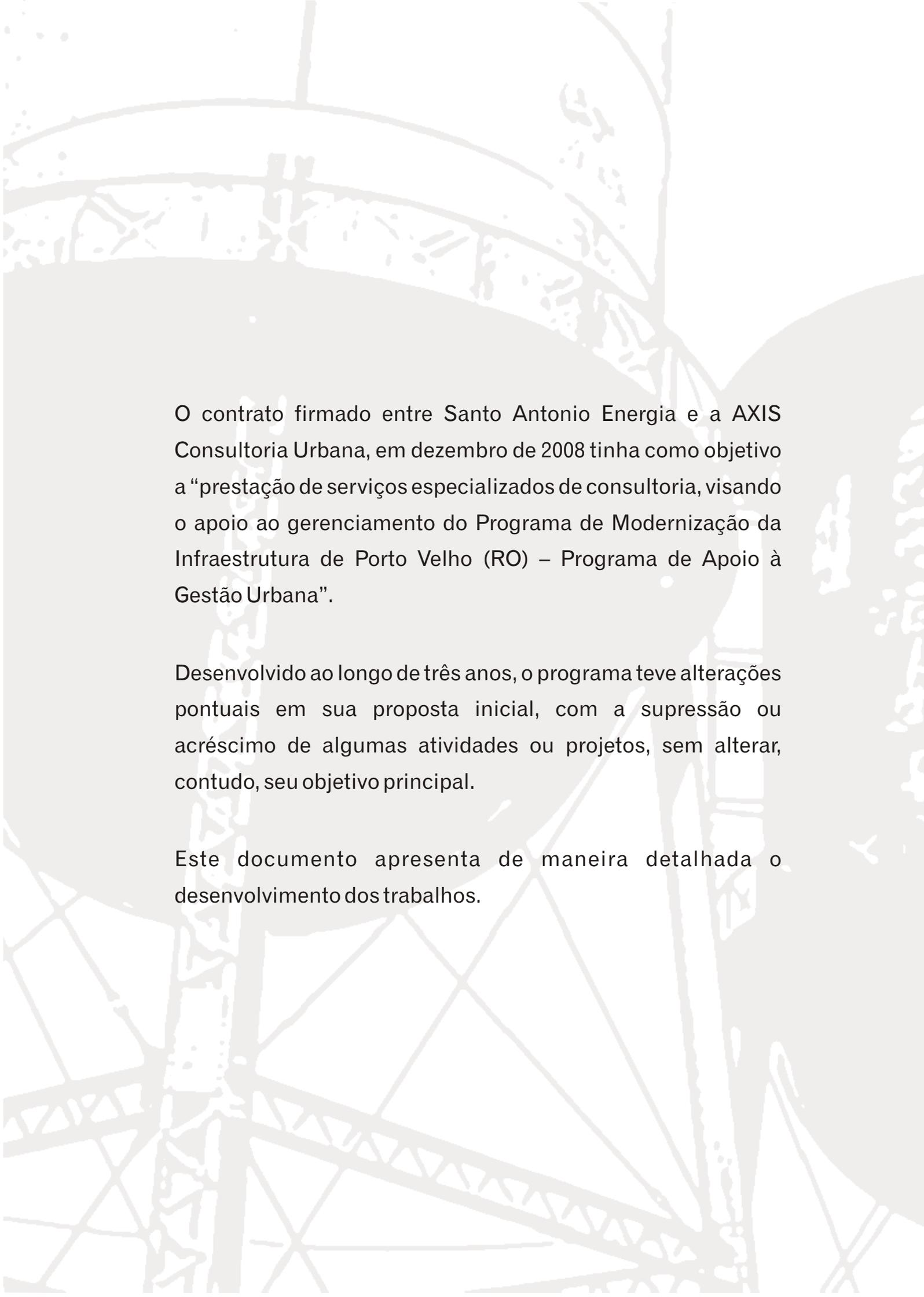


# RELATÓRIO FINAL

---

Contrato Santo Antonio Energia | Axis Consultoria Urbana

CONTRATO DS – SP – 007.2008



O contrato firmado entre Santo Antonio Energia e a AXIS Consultoria Urbana, em dezembro de 2008 tinha como objetivo a “prestação de serviços especializados de consultoria, visando o apoio ao gerenciamento do Programa de Modernização da Infraestrutura de Porto Velho (RO) – Programa de Apoio à Gestão Urbana”.

Desenvolvido ao longo de três anos, o programa teve alterações pontuais em sua proposta inicial, com a supressão ou acréscimo de algumas atividades ou projetos, sem alterar, contudo, seu objetivo principal.

Este documento apresenta de maneira detalhada o desenvolvimento dos trabalhos.

## SUMÁRIO

### PROGRAMA DE TRABALHO

#### 1. **Elaboração de Termos de Referência**

Mobilidade Urbana  
Geoprocessamento  
Aperfeiçoamento de Recursos Humanos

#### 2. **Estudos básicos**

Plano de Desenvolvimento Municipal  
Plano de Organização Territorial de Jacy-Paraná  
Monitoramento Hidrológico das Enchentes

#### 3. **Programa de Treinamento**

#### 4. **Implantação do Plano Diretor**

Delimitação do perímetro urbano  
Delimitação topográfica das Zonas de Uso do Solo  
Revisão das propostas das leis de Uso do Solo e Parcelamento Urbano  
Regulamentação/implantação do IPTU Progressivo  
Outorga Onerosa do Direito de Construir/Direito de Preempção  
Revisão da legislação que institui as ZEIS

#### 5. **Modernização da Gestão Municipal de Porto Velho**

#### 6. **Outros projetos**

Consolidação da Área Industrial  
Programa de Arborização Urbana  
Projeto “Tráfego Calmo”  
Programa de Recuperação de Áreas Verdes  
Projeto “Ruas Modelo”

### REPROGRAMAÇÃO

Instalação e configuração de Rede de Dados com Tecnologia Via Radio Digital – “wireless”  
Elaboração de um Plano Estratégico para a PMPV

### RESULTADOS OBTIDOS



## **PROGRAMA DE TRABALHO**

Os projetos cuja execução estava prevista no contrato dividem-se em dois blocos, o primeiro incluído no Programa de Apoio à Gestão Urbana, e o segundo organizado sob o título de Programa de Modernização da Infraestrutura de Porto Velho – PROPORTOVELHO (anexo 1).

### **1. Elaboração de Termos de Referência**

O **Programa de Apoio à Gestão Urbana** prevê a elaboração de três termos de referência, relacionados à implantação de um Projeto de Mobilidade Urbana, à implantação de Sistema de Geoprocessamento e criação de um programa de treinamento de Recursos Humanos.

#### **■ Programa de Mobilidade Urbana**

No que diz respeito à elaboração do Termo de Referência de Mobilidade Urbana, cabe observar que, ao iniciar-se o processo, a Secretaria Municipal de Transportes apresentou uma versão, elaborada pela própria Secretaria, de um TR relacionado ao tema. Examinado o documento, a AXIS considerou-o inadequado aos seus propósitos porque, por um lado, propunha uma grande quantidade de pesquisas de custo elevado e utilidade discutível, e por outro, mais importante, porque ignorava totalmente as diretrizes de mobilidade urbana estabelecidas no Plano Diretor da cidade.

Para estabelecer um novo TR a AXIS contratou uma especialista com larga experiência nacional e internacional no tema, a Eng. Maria da Graça Silveira.

Uma versão preliminar do documento elaborado pela consultora foi entregue em abril (CT N° 012/AXIS) à SEMEPE, à SEMPLA e à SEMTRAM, com a solicitação de fosse objeto de análise e discussão, e para a realização de eventuais ajustes.

Embora reiteradas solicitações nesse sentido, pessoalmente ou por carta (CT 27/AXIS – 10/06/09) a AXIS nunca recebeu nenhuma resposta formal sobre a aceitação ou não do documento. Na reunião de 21 de outubro, já mencionada, o projeto foi formalmente dado como cancelado.

Os documentos relacionados ao tema estão incluídos no Anexo 2.



## ■ Sistema de Geoprocessamento

Em relação ao Termo de Referência sobre Geoprocessamento, a AXIS apresentou uma proposta preliminar para realização deste trabalho (anexo3) em reunião realizada na SEMPLA em Agosto de 2009, com a presença de vários Secretários. Soube-se depois, informalmente, que os secretários (ou representantes) da SEMPLA, da SEMAD e da SEMUR haviam realizado visitas a várias empresas especializadas para saber que tipos de produtos estas poderiam oferecer. A AXIS não foi comunicada oficialmente sobre os resultados dessas visitas, ou sobre a aceitação ou não da proposta por ela apresentada. Posteriormente, em reunião realizada no dia 21 de outubro de do mesmo ano, o projeto foi considerado cancelado.

## ■ Aperfeiçoamento de Recursos Humanos

O Termo de Referência sobre o programa de aperfeiçoamento de recursos humanos no âmbito da Prefeitura Municipal de Porto Velho que, basicamente deveria orientar a aplicação do montante financeiro alocado com esta finalidade no programa de trabalho do PROPORTOVELHO não foi contratado, já que, à época, o Secretario Pedro Beber informou possuir recursos para este fim, em maior volume, proveniente de outra fonte, e propôs a utilização dos recursos programados para outra atividade<sup>1</sup>.

Por sua vez, o segundo item dos trabalhos contratados, o **Programa de Modernização da Infra-estrutura de Porto Velho – PROPORTOVELHO** previa a realização de vários estudos, englobados sob os itens Estudos Básicos, Programa de Treinamento, Implantação do Plano Diretor e Modernização Administrativa.

## 2. Estudos básicos

O item Estudos Básicos inclui a elaboração do Plano de Desenvolvimento Municipal de Porto Velho, o Plano Diretor de Jacy-Paraná e o Monitoramento Hidrológico das Enchentes.

### ■ Plano de Desenvolvimento Municipal

Em 31 de Julho de 2009 (CT No. 049/AXIS) a AXIS encaminhou à SEMEPE e à SEMPLA “para seu conhecimento e para colher sugestões de sua equipe” a versão preliminar do perfil de projeto referente à elaboração do Plano de Desenvolvimento Municipal de Porto Velho (anexo 4).

<sup>1</sup> Posteriormente o Secretario da SEMPLA propôs a utilização desses recursos para a contratação de prestação de serviços em Planejamento Estratégico e Desenvolvimento Institucional para a Prefeitura de Porto Velho



Para responder às críticas de que os consultores costumam apresentar “pratos feitos”, isto é, produtos elaborados sem a participação dos interessados, a AXIS propôs a elaboração de um TR em forma coletiva, com a participação de todas as Secretarias envolvidas. A proposta não foi aceita, sob a alegação de que as Secretarias não dispunham nem de pessoal nem de tempo para participar de um processo deste tipo.

Em várias oportunidades a AXIS reiterou a necessidade de que fosse tomada uma decisão sobre o assunto; em reunião realizada na SEMPLA em 23 de setembro de 2009, com a presença de vários Secretários (SEMPLA, SEMUR, SEMAD, SEMFAZ) apresentou um “power point” com a proposta de elaboração do PDM. Ficou acertado na oportunidade que os secretários se reuniriam novamente na semana seguinte para definir e indicar à AXIS o conteúdo desejado para o Plano, o que não ocorreu. Posteriormente o projeto foi formalmente cancelado.

Paralelamente, por solicitação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo, e com anuência da SEMPLA, a AXIS contratou uma consultoria especializada para a elaboração do Termo de Referência para elaboração do Plano Municipal de Turismo de Porto Velho. Concluído o trabalho, este foi encaminhado à SEMPLA e à SEMDES (Anexo 5).

### ■ **Plano de Organização Territorial de Jacy Paraná**

Originalmente chamado de Plano Diretor, este projeto foi redefinido como Plano de Ordenamento Territorial de Jacy-Paraná, por ser este título mais compatível com o conteúdo do estudo a ser elaborado. Um “perfil de projeto” apresentado pela AXIS para este POT em 12 de maio, e posteriormente aprovado pela SEMEPE, serviu de base para a solicitação de propostas para sua elaboração a três firmas especializadas:

- **Camargo & Cordeiro Consultores Associados S.C. Ltda**
- **Cidade Planos Consultoria Ltda**
- **Masterplan Consultoria Urbana Ltda**

Das três convidadas, apenas a Masterplan indicou não ter possibilidade, naquele momento, de realizar o trabalho, sendo que as duas outras apresentaram suas respectivas propostas, ambas com valor acima do previsto no programa. A proposta da Ca&Co foi considerada melhor fundamentada e, em razão disso, solicitou-se a ela uma nova proposta, adequando-se a questão financeira. Feitos alguns ajustes, nova proposta foi apresentada, dentro de parâmetros financeiros compatíveis (anexo 6).



Não obstante os ajustes realizados nas área técnica e financeira, e apesar de reiteradas solicitações, feitas pessoalmente ou por carta, insistindo na necessidade e urgência do projeto, não se obteve autorização para dar início aos trabalhos.

Posteriormente, sob a alegação de que a SEMUR poderia realizar o estudo proposto, o projeto foi cancelado.

### ■ **Monitoramento Hidrológico das Enchentes**

O projeto que prevê a realização do monitoramento hidrológico das enchentes que, vez por outra, atingem a cidade de Porto Velho foi objeto de negociações entre a AXIS e o Sistema de Proteção da Amazônia – SIPAM, entidade responsável por sua implantação. Como a SIPAM não pode firmar contratos ou convênios com uma empresa privada, como é o caso da AXIS, ficou, em princípio, estabelecido que a AXIS adquiriria os equipamentos indicados pelo SIPAM (anexo 7) e contrataria o pessoal (estagiários) necessário à execução do projeto, que seriam orientados por aquela instituição.

A AXIS cumpriu as tarefas previstas para sua participação no projeto adquirindo um conjunto de equipamentos – seis estações pluviométricas, uma estação fluviométrica, dois note-books e um GPS - e proporcionando a capacitação de estagiários para implantação do sistema.

## **3. Programa de treinamento**

Não há nada a relatar em relação a este item uma vez que, conforme anteriormente indicado, a SEMEPE, e posteriormente a SEMPLA, solicitaram à Santo Antonio Engenharia S.A. que os recursos a ele alocados tivessem outra destinação.

## **4. Implantação do Plano Diretor**

O programa de trabalho relacionado à Implantação do Plano Diretor comporta vários itens, a saber:

### ■ **Delimitação do perímetro urbano**

A delimitação do perímetro urbano, prevista na Lei Complementar 311, que aprovou o Plano Diretor de Porto Velho, foi objeto de um contrato firmado entre a AXIS e a GEORONDON. Os trabalhos de campo foram concluídos e entregues à SEMPLA.



Cabe a observação de que o contrato em tela previa a implantação de 50 marcos geodésicos; não obstante, a empresa contratada realizou, por solicitação do DGU, a implantação de 75 marcos, o que provocou um aumento considerável dos custos, sem previsão no contrato.

Além disso, a SEMPLA solicitou que as coordenadas, originalmente apresentadas em UTM fossem convertidas para coordenadas em LTM, o que não estava previsto no contrato firmado entre a AXIS e a GEORONDON, cuja minuta havia sido aprovada pela SEMEPE. Não obstante o fato de esse trabalho representar um acréscimo de custos à proposta original, a AXIS procedeu à transformação, sem custos adicionais para a PMPV.

O Anexo 8 inclui o relatório correspondente.

### ■ **Delimitação topográfica das Zonas de Uso do Solo**

O contrato AXIS/GEORONDON incluía, além da delimitação do perímetro, urbano, a delimitação topográfica das Zonas de Uso do Solo, o que não possível realizar em função de não ter sido concluída a tempo revisão das Leis de Uso e Parcelamento do Solo (ver item específico, a seguir).

### ■ **Revisão da proposta das Leis de Uso do Solo e Parcelamento Urbano**

A revisão das Leis de Uso do Solo e e Parcelamento Urbano foi objeto de análise, por algum tempo, por parte de um Grupo de Trabalho composto por representantes da SEMEPE, SEMPLA, SEMUSB, SEMFAZ, SEMA, SEMUR, SEMTRAN e PGM.

Num segundo momento, sentindo necessidade de um apoio especializado, o Grupo solicitou à AXIS a contratação de um especialista na área. A AXIS se dispôs imediatamente a contratá-lo e solicitou a indicação de nomes.

Posteriormente, após algumas negociações entre a AXIS e a SEMPLA, foi aprovada uma proposta do Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM segundo a qual aquela instituição não elaboraria diretamente a proposta de projeto de lei mas, mediante um treinamento específico, deixaria a DGU apta a fazê-lo.

O contrato firmado visava concretamente à “Formulação de Diretrizes para Estruturação do Anteprojeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de Porto Velho”, e a consultoria se deu por meio da realização de duas oficinas, com atividades de aproximadamente 30 horas, com o seguinte conteúdo:



**Oficina 1** - desenvolveu os aspectos conceituais que deverão orientar a elaboração do Anteprojeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, abordando tópicos como Política Urbana e função social da propriedade, formação do preço da terra, entre outros.

**Oficina 2** - teve como objetivo principal discutir as propostas preliminares do grupo técnico da Prefeitura para estruturação do Anteprojeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

Ainda sobre este tema, a AXIS produziu, por solicitação da DGU, uma Nota Técnica sobre Áreas de Expansão Urbana e Uso e Ocupação do Solo na sede dos Distritos. Este documento e uma nota que resume o conteúdo da consultoria prestada pelo IBAM ao DGU estão no Anexo 9.

#### ■ **Regulamentação/implantação do IPTU progressivo**

O Plano Diretor de Porto Velho propôs, entre outras medidas necessárias para o controle do processo de urbanização, a utilização de um instrumento criado com esse objetivo pelo Estatuto da Cidade, o IPTU Progressivo. Foram definidas pelo Plano, inclusive, áreas em que este instrumento seria prioritariamente aplicado, com objetivo de adensar a ocupação do espaço urbano.

O estudo proposto com esse título previa a elaboração de legislação específica para as áreas selecionadas, conforme prevê o Estatuto; não obstante, sob a alegação de Porto Velho já possui uma legislação específica sobre o assunto, o projeto foi cancelado.

#### ■ **Outorga Onerosa do Direito de Construir/Direito de Preempção**

A AXIS contratou a elaboração de documentos básicos sobre este tema. Os documentos foram entregues ao GT que, à época, estava estudando a revisão das leis relacionadas ao uso do solo em Porto Velho, com vista à sua adequação ao conjunto das leis em exame. Os documentos em questão compõem o anexo 10.

#### ■ **Revisão da legislação que institui a ZEIS**

As leis que definem as Zonas Especiais de Interesse Social de Porto Velho apresentam problemas estruturais: se aplicadas na forma em que estão redigidas cobrirão praticamente toda a zona atualmente ocupada pelo núcleo urbano.



Em função disso, a idéia do projeto proposto era de, depois de concluída a revisão das leis que tratam da ocupação urbana de Porto Velho, rever as ZEIS, e adequá-las à nova realidade da cidade. O projeto, não obstante, foi cancelado por decisão da SEMPLA.

## 5. Modernização Administrativa

A proposta de modernização administrativa da Prefeitura de Porto Velho foi elaborada por uma consultora especializada, contratada pela AXIS.

O objetivo final desse planejamento é a melhoria da eficiência administrativa, fiscal e tributária, e a promoção da racionalização e da transparência da gestão da receita e do gasto público municipal. O trabalho está estruturado em etapas, nas dimensões de planejamento e alinhamento lógico operacional das secretarias envolvidas e culminou com o enquadramento da Prefeitura de Porto Velho no Programa Nacional de Apoio à Gestão Administrativa e Fiscal dos Municípios Brasileiros – PNAF-M para aprimorar sua gestão na área tributária por meio de:

- aquisição de Sistema de Informação Georeferenciadas para as áreas de tributação, finanças, saúde e educação
- contratação de empresa especializada para atualizar o cadastro técnico da prefeitura e georeferenciá-lo
- capacitação dos usuários do SIG em geoprocessamento e outros sistemas avançados

De acordo com o projeto, com os investimentos previstos para a modernização da gestão com a utilização de ferramentas SIG, a administração prevê uma melhoria qualitativa e quantitativa no atendimento ao cidadão e na arrecadação municipal, possibilitando novos investimentos da Prefeitura no município.

O Anexo 11 apresenta o projeto em suas diferentes etapas.

## 6. Outros projetos

Embora não estivessem previstos no orçamento do Programa de Modernização da Infra-estrutura de Porto Velho – PROPORTOVELHO – a AXIS se propôs a realizar, com recursos provenientes do custeio das atividades do projeto, uma série de estudos que considera importantes para a melhoria da paisagem urbana de Porto Velho, e cujos resultados, em seu entender, poderiam contribuir, de alguma forma, para a melhoria da auto-estima dos habitantes da cidade (Anexo 12).



Dentro deste contexto, foram encaminhados à SEMPLA para análise, em 12 de Maio (CTNº 012/AXIS) os “perfis”<sup>2</sup> dos seguintes projetos:

### ■ **Consolidação da Área Industrial**

A demanda que já se verificava, à época, para a instalação de indústrias levou a equipe responsável pela elaboração do Plano Diretor a definir uma área destinada a esse fim. Era necessário, no entanto, elaborar um conjunto de estudos indispensáveis à consolidação dessa área – delimitação topográfica, cadastramento das propriedades existentes em seu perímetro e definição de alternativas de acesso.

Estes estudos poderiam fornecer à Prefeitura as informações necessárias para que a municipalidade pudesse negociar com as autoridades competentes os recursos adequados para elaboração de um plano diretor específico para a área industrial e a implantação da infra-estrutura imprescindível para sua consolidação.

### ■ **Programa de Arborização Urbana**

A arborização urbana, se adequadamente planejada e executada, é um fator importantíssimo na melhoria das condições do meio ambiente urbano, sobretudo em lugares onde prevalecem temperaturas altas durante todo o ano. É o caso de Porto Velho que, embora dotada de um clima particularmente quente, é pouco arborizada.

A plantação de árvores, neste caso, além da melhoria do ambiente e da paisagem urbana de Porto Velho, servirá também para amenizar o calor, já que os estudos realizados sobre o tema indicam que a arborização, se bem planejada, pode baixar entre 2° e 4°C a temperatura ambiente.

Com esse projeto pretendia-se contribuir para a formulação de uma política de arborização para a cidade, como base para a posterior definição de um Plano Municipal de Arborização Urbana, com utilização prioritária de espécies nativas e intenso envolvimento da comunidade.

Todos esses projetos foram, pouco a pouco, cancelados.

Em 26 de Maio (CT No.024/AXIS), a AXIS encaminhou à SEMPLA três novos “perfis de projeto”:

<sup>2</sup> Cabe ressaltar que os “perfis” não correspondiam a uma proposta final, fechada para a realização de um determinado trabalho ou estudo, mas uma proposta para discussão com as Secretarias envolvidas no projeto.



### ■ Projeto “Tráfego Calmo”

Dentro do conceito de “traffic calming”, adotado em países como a Inglaterra, entre outros, propunha-se a criação de espaços em que, sem prejuízo da circulação global de veículos, assegurasse maior facilidade para a circulação de pedestres, além proporcionar mais conforto aos cidadãos.

No caso específico, tratava-se de facilitar o acesso a um grande conjunto habitacional localizado em um trecho formado pela quadra definida pela av. Jatuarana, rua Amor Perfeito e rua Black Charles. O projeto serviria de modelo para implantação deste conceito em outros espaços que seriam futuramente definidos pelo Plano de Mobilidade Urbana.

### ■ Programa de Recuperação das Áreas Verdes

Os levantamentos realizados durante a elaboração do Plano Diretor de Porto Velho indicaram a existência de um sem-número de áreas originalmente destinadas à implantação de praças ou áreas destinadas a atividades de lazer que tiveram sua destinação desviada para outros fins.

Tratando-se de uma cidade bastante carente de áreas verdes, a idéia era realizar um levantamento da situação e propor recomendações no sentido de recuperar essas áreas, respeitando os eventuais problemas sociais de seus atuais ocupantes.

### ■ Projeto “Ruas Modelo”

É visível em Porto Velho, no que se refere à infra-estrutura urbana, a deficiência relacionada ao tratamento dos passeios e à falta de arborização das ruas, comprometendo não só a qualidade da paisagem urbana como a qualidade de vida dos moradores.

Com esse projeto pretendia-se, na condição de projeto-piloto, elaborar os projetos geométricos, de arborização, de localização de equipamentos e de sinalização horizontal e vertical em dois logradouros da cidade, criando um padrão de referência que servisse de modelo para o tratamento das ruas de Porto Velho.

O Projeto Tráfego Calmo foi incluído no Projeto de Mobilidade Urbana que deverá ser executado pela SEMTRAN; os demais foram cancelados.



## REPROGRAMAÇÃO

A AXIS havia proposto, independentemente dos trabalhos previstos no **Programa de Modernização da Infraestrutura**, citado no tópico 1, e com a utilização de recursos de custeio do projeto, a realização de alguns projetos que, ao final, foram cancelados.

Com a reprogramação dos recursos resultantes desses cancelamentos e em acordo com a SEMPLA, foram acrescentados à programação inicial mais dois projetos:

### ■ **Instalação e configuração de Rede de Dados com Tecnologia via Radio Digital – “wireless”**

O objetivo deste projeto era o de contribuir com a melhoria das condições de comunicação de dados da Prefeitura de Porto Velho por meio do fornecimento, e instalação e configuração de uma rede de dados com tecnologia via rádio digital – wireless – interligando 07 (sete) unidades administrativas, a saber: SEMUR, SEMES, PGM, SEMA, SEMAGRIC, SEMOB e SEMTRAN (Anexo 13)

### ■ **Elaboração de um Plano Estratégico para a PMPV**

Por solicitação da SEMPLA, o item correspondente Elaboração de um Plano Estratégico para a PMPV foi transformado em prestação de serviços técnicos especializados de assessoria para o desenvolvimento do Programa Gestão Pública – Indicadores de Desempenho e realização de Treinamento sobre Gerenciamento de Projetos (Anexo 14).

O trabalho foi desenvolvido em quatro etapas:

- Etapa I – Preparação de treinamento sobre indicadores de desempenho com foco em Gestão Pública
- Etapa II – Apresentação de estudos realizados em outras localidades e suas características de mensuração por indicadores
- Etapa III – Análise da Prefeitura Municipal de Porto Velho com levantamento de variáveis e desenho de possíveis indicadores de desempenho
- Assessoria no processo de implantação do Programa: Gestão Pública – Indicadores de Desempenho.

Num segundo momento a consultora contratada procedeu ao treinamento da equipe da Prefeitura na implantação de um Sistema de Apoio ao Planejamento



Estratégico – SIAPEG, desenvolvendo as seguintes atividades:

- **Atividade I – Preparação do manual propriamente dito em software WORD do pacote Office**
- **Atividade II – Apresentação do manual para a equipe da SEMPLA para ajustes e aprovação.**
- **Atividade III – Treinamento dos usuários SIAPEG e para os envolvidos no Planejamento Estratégico da PMPV**
- **Atividade IV – Reunião de fechamento do Planejamento Estratégico envolvendo o alto escalão da PMPV. Desta atividade resultaram instrumentos importantes para que a PMPV possa acompanhar a implantação de seu programa de trabalho.**

## **RESULTADOS OBTIDOS**

O principal objetivo do contrato firmado entre a Santo Antonio Energia e a AXIS Consultoria Urbana para implantar O “Programa de modernização da Infraestrutura de Porto Velho – PROPORTOVELHO” era o de apoiar a Prefeitura nas tarefas necessárias à implantação do Plano Diretor que havia sido recentemente aprovado pela Câmara Municipal.

Em função disso, a maior parte das atividades previstas estavam relacionadas a atividades de planejamento tais como, por exemplo, a elaboração dos Termos de Referência do Projeto de Modalidade Urbana, previsto no Plano Diretor, e do Projeto de Georeferenciamento. Tais atividades, por decisão da Secretaria de Planejamento, não foram realizadas no âmbito do mencionado contrato, assim como também não o foram a elaboração do Plano Diretor do Município – cuja realização era necessária em função do fato de que o Plano Diretor aprovado abrangia apenas o Distrito Sede de Porto Velho – e o de Jacy-Paraná, um dos distritos mais afetados pela construção das hidrelétricas do Rio Madeira.

Um segundo segmento do projeto – implantação do Plano Diretor – que previa a realização de estudos indicados pelo Plano – delimitação do perímetro urbano, delimitação topográfica das zonas de uso do solo, revisão das propostas das novas leis de uso do solo e parcelamento urbano, revisão do código de postura e obras, regulamentação/implantação do IPTU progressivo e outorga onerosa do direito de construir/direito de preempção – foi realizado apenas parcialmente. Nessa mesma linha, outras propostas da consultora não foram aceitas pela SEPLAN.



Por outro lado, projetos relacionados à modernização da administrativa de Porto Velho – alguns dos quais não estavam previstos na proposta inicial – foram realizados com êxito.

A mudança de enfoque entre os objetivos iniciais do projeto e as ações finalmente concretizadas se deve, fundamentalmente, à mudança de governo verificada durante a execução do projeto e à necessidade de ajustar seus objetivos à filosofia de trabalho dos novos dirigentes, que privilegiavam as ações relacionadas à administração.

Dentro deste contexto cabe ressaltar algumas atividades desenvolvidas no período:

### ■ **Capacitação da equipe do Departamento de Gestão Urbana**

Atendendo ao item “Elaboração de estudos definidos pelo Plano Diretor” previsto no programa de trabalho, a AXIS contratou o Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM para a prestação de consultoria especializada visando à “Formulação de Diretrizes para Estruturação do Anteprojeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de Porto Velho”.

A partir desse treinamento básico, o Departamento de Gestão Urbana da Secretaria de Planejamento e Gestão de Porto Velho está capacitado para estruturar o Anteprojeto da Lei de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de Porto Velho – objetivo básico da atividade – bem como, a médio e longo prazos, monitorar e conduzir o processo de crescimento urbano da cidade.

### ■ **Modernização administrativa**

Uma consultora contratada pela AXIS desenvolveu um projeto de modernização administrativa que envolveu as diferentes Secretarias da Prefeitura – e em particular a SEMAD, a SEMFAZ e SEMPLA em uma atividade que incluiu o levantamento da situação atual, o diagnóstico dos problemas e a recomendação de ações visando à melhoria de seu desempenho.

O resultado final do trabalho consistiu na elaboração de uma proposta de inclusão de Porto Velho no Programa de Modernização da Administração Tributária – PMAT , que permitirá obter um financiamento da ordem de 12 milhões de reais para aprimorar sua gestão na área tributária.



## ■ Indicadores de desempenho

Ainda na mesma linha de apoio à capacidade de gestão da prefeitura a AXIS contratou uma empresa de consultoria para implantação de um Projeto de Indicadores de Desempenho na Gestão Pública.

Como resultado deste trabalho foi implantado um sistema de Planejamento Estratégico perene e controlável, um sistema de gerenciamento de projetos consolidado e uma metodologia de medição de desempenho que permite avaliar permanentemente a ação da prefeitura na concretização de seus objetivos de planejamento.

Finalmente, completando o conjunto de medidas visando à melhoria da capacidade de gestão da prefeitura, a AXIS contratou uma empresa especializada para implantação de um projeto de caráter eminentemente físico, mas muito importante para que se possam atingir os objetivos propostos:

## ■ Instalação e configuração de Rede de Dados com Tecnologia via Rádio Digital - “wireless”

Este projeto tem como objetivo proporcionar conforto, confiabilidade e velocidade no sistema de comunicação de dados entre os diversos órgãos que integram o Sistema Municipal de Geoprocessamento, entre outros, além de fornecer, de forma confiável, as informações que serão disponibilizadas ao público.

Cabe salientar, finalmente, que todos os equipamentos adquiridos e utilizados pela AXIS durante a realização dos trabalhos – incluindo um veículo, um “plotter” e equipamentos de informática – foram doados à Prefeitura.

Com o desenvolvimento dos trabalhos descritos ao longo deste relatório a AXIS acredita ter atingido os objetivos a que se propôs ao firmar com Santo Antonio Energia o contrato DS – SP – 007.2008

Porto Velho, Fevereiro de 2012

**AXIS Consultoria Urbana**

Cleon Ricardo dos Santos  
*Diretor*

## **RELAÇÃO DE ANEXOS**

### **VOLUME I**

#### **ANEXO 1**

Programa de Trabalho

#### **ANEXO 2**

Termo de Referência elaborado pela SEMTRAN  
Roteiro Preliminar do Plano de Mobilidade Urbana  
Termo de Referência do Plano de Mobilidade Urbana  
Currículo Vitae da consultora

#### **ANEXO 3**

Termo de Referência do Sistema de Geoprocessamento  
do Município de Porto Velho

### **VOLUME II**

#### **ANEXO 4**

Proposta para o Plano de Desenvolvimento Municipal  
de Porto Velho

#### **ANEXO 5**

Termo de Referência para elaboração de Plano Municipal  
de Turismo de Porto Velho.

#### **ANEXO 6**

Perfil do Plano de Ordenamento Territorial de Jaci-Paraná  
Proposta Técnica da empresa Camargo & Cordeiro  
Consultores Associados S/C Ltda.  
Proposta Técnica da empresa da empresa Cidade Planos  
& Consultoria Ltda.

#### **ANEXO 7**

Programa de Monitoramento Hidrológico das Enchentes

#### **ANEXO 8**

Delimitação do Perímetro Urbano  
Termo de Referência

#### **ANEXO 9**

Revisão das Leis de Uso do Solo/Parcelamento Urbano  
Consultoria prestada pelo IBAM  
Nota Técnica sobre a Área de Expansão Urbana

**ANEXO 10**

Proposta de Regulamentação da Outorga Onerosa do Direito de Construir e do Direito de Preempção

**VOLUME III****ANEXO 11**

Modernização da Gestão Municipal de Porto Velho  
Relatório de Levantamento da Situação Atual  
Relatório do Diagnóstico dos Problemas, Definição da Visão de Governo e dos Objetivos Operacionais  
Relatório de validação das ações  
Programa Nacional de Apoio à Gestão Administrativa e Fiscal dos Municípios Brasileiros – PNAF-M

**VOLUME IV****ANEXO 12**

Perfis de Projeto  
Consolidação da Área Industrial  
Programa de Arborização Urbana  
Projeto “Tráfego Calmo”  
Programa de Recuperação de Áreas Verdes  
Projeto Ruas Modelo

**ANEXO 13**

Instalação e configuração de Rede de Dados com Tecnologia via Radio Digital – “wireless”

**ANEXO 14**

Assessoria para o desenvolvimento do Programa de Gestão Pública da PMPV

**ANEXO 15**

Seminário de Oportunidades  
“FRONTEIRAS DO DESENVOLVIMENTO”

**VOLUME V****DOCUMENTOS COMPLEMENTARES**

Termos de Aceite  
Termos de Doação  
Cartas



**VOLUME I**



# ANEXO 1

---

- Programa de Trabalho



Programa de Modernização  
da Infra-estrutura de Porto Velho

**PROPORTO VELHO**

**PROGRAMA DE TRABALHO**

# Programa de Modernização da Infra-estrutura de Porto Velho

## PROPORTO VELHO

O documento a seguir detalha os trabalhos a serem realizados pela AXIS Consultoria Urbana nos termos do contrato de prestação de serviços especializados de consultoria firmado com a SAESA - Santo Antonio Energia S.A.

Cabe salientar que todas as atividades aqui relacionadas serão desenvolvidas em estreita articulação da SEMEPE, e envolverão diretamente os técnicos da Prefeitura indicados para acompanhá-las.

### I. Elaboração de Termos de Referência

- **Termos de Referência do Projeto de Mobilidade Urbana**

Com uma taxa de motorização relativamente alta (3,5 veículos para cada 10 habitantes, a mesma taxa de Brasília), Porto Velho apresenta um dos maiores índices de acidentes de trânsito do país, devido a uma série de problemas, entre os quais vale lembrar: a inexistência de uma hierarquia viária claramente definida, e o fato de que cerca de mais de 1.000 caminhões atravessam diariamente o centro da cidade em direção ao porto, misturando-se ao tráfego da cidade e somando-se ao já congestionado tráfego urbano. Por outro lado, a cidade dispõe de 165 mil bicicletas e apenas uma ciclovia, do que resulta uma grave mistura do tráfego de caminhões, automóveis e bicicletas gerando um número excessivo de acidentes entre o crescente número de ciclistas.

Para enfrentar este conjunto de problemas, torna-se necessária a realização de um Plano de Mobilidade Urbana que, seguindo as Diretrizes de Mobilidade Urbana estabelecidas pelo Plano Diretor de Porto Velho, deverá incluir, obrigatoriamente, entre os temas a serem abordados, uma proposta ampla de hierarquização do tráfego, a criação de vias de tráfego exclusivas para ônibus e a implantação de um sistema de ciclovias e ciclofaixas. Esses temas estarão incluídos nos Termos de Referência, a serem estabelecidos por um consultor especializado, que orientará a elaboração do projeto.

- **Termos de Referência do Projeto de Georeferenciamento**

O Município de Porto Velho está prestes a receber grandes investimentos de infra-estrutura, dentre os quais as hidrelétricas de Santo Antonio e Jirau, sendo

que a primeira situa-se a poucos quilômetros do centro urbano. O crescimento decorrente destes investimentos já está sendo sentidos na cidade e a perspectiva de curto prazo é de que, no pico das obras, haja um incremento populacional dos mais significativos.

Este crescimento, para ser adequadamente administrado e efetivamente transformado em desenvolvimento, requer a existência de informações sistematizadas e geo-referenciadas, de sorte a minimizar a indesejável e excessiva utilização de dados secundários desatualizados e pouco confiáveis, embora importantes. Isso torna imprescindível a identificação de novos dados, que permitam decisões de planejamento fortemente embasadas na realidade.

Nessas condições, é importante que se estabeleçam processos e mecanismos de coleta, armazenamento, processamento e divulgação de mapas e dados analisados e geo-referenciados (informações) que contribuam tanto para a melhoria da arrecadação e identificação de contribuintes, atendimento a usuários de uma forma geral e, especialmente, que apóiem a tomada de decisão, além de propiciarem o monitoramento e a avaliação de decisões relacionadas à implantação de políticas públicas.

A tarefa básica da consultora, neste contexto, consiste na elaboração dos Termos de Referência necessários para orientar a contratação de uma consultoria especializada para elaboração de um projeto que atenda às necessidades da Prefeitura de Porto Velho nessa área. O trabalho será executado em articulação com a SEMEPE, a SEMPLA e a SEMTRAN.

## II. Estudos Básicos

No que se refere ao apoio às iniciativas para o detalhamento e a operacionalização do Plano Diretor de Porto Velho cabe observar que, no decorrer de sua elaboração foi constatada a necessidade de aprofundamento de alguns estudos considerados básicos, conforme descrito a seguir:

- **Plano de Desenvolvimento Municipal**

Durante a elaboração do Plano Diretor de Porto Velho a equipe responsável pelos trabalhos realizou um levantamento das condições básicas - população, infra-estrutura urbana, serviços - de cada um dos Distritos que, juntamente com o Distrito Sede (a cidade de Porto Velho), compõem o Município.

Na oportunidade foram levantadas, por meio de seminários específicos, as carências de cada Distrito e as perspectivas da comunidade em relação ao Plano Diretor. Constatou-se durante a realização da pesquisa que as condições de abastecimento de água e esgotamento sanitário nesses

distritos são extremamente precárias, e que sua melhoria constitui a maior reivindicação das comunidades que aí vivem.

A partir dessas constatações torna-se evidente a necessidade de se elaborar um plano de ação municipal, com propostas abrangentes para o desenvolvimento do município de Porto Velho como um todo, com prioridade para os Distritos que, por sua proximidade, sofrerão um impacto maior com a construção das usinas.

O documento deverá abordar, entre outros aspectos, o sistema viário municipal, o macro-zoneamento ecológico-econômico do município e o conjunto de áreas de preservação existentes em seu espaço geográfico. Deverão ser consideradas ainda as perspectivas do município em termos de turismo, bem como as potencialidades decorrentes de sua posição no coração da América do Sul.

A consultora contratará uma equipe multidisciplinar coordenada por um arquiteto urbanista para o desenvolvimento dos trabalhos. Essa equipe trabalhará diretamente com os técnicos da Prefeitura, dentro do princípio do treinamento em serviço que orienta este projeto.

### **Plano Diretor de Jacy-Paraná**

Paralelamente à elaboração do Plano de Desenvolvimento Municipal é indispensável a elaboração, a curto prazo, de um Plano Diretor do Distrito de Jacy-Paraná que, por sua localização na área de influência das hidrelétricas, já vem apresentando um novo dinamismo, representado, por exemplo, pela criação de novos loteamentos urbanos.

O Plano a ser elaborado deverá, além de definir uma proposta de organização territorial e ordenamento da ocupação, levantar detalhadamente as necessidades e as condições de infra-estrutura do Distrito que, segundo levantamento realizado quando da elaboração do Plano Diretor de Porto Velho, é extremamente precária.

A AXIS contratará uma empresa de consultoria especializada, e o trabalho deverá ser executado em estreita articulação com a SEMEPE e com a SEMPLA, envolvendo técnicos de ambas as Secretarias na elaboração do Plano.

#### **▪ Monitoramento Hidrológico das Enchentes**

Dentre os projetos considerados como básicos está o Programa de Monitoramento Hidrológico das Enchentes, a ser realizado mediante um contrato com o Sistema de Proteção da Amazônia - SIPAM, que será responsável pela sua execução.

O programa de monitoramento hidrológico dos recursos hídricos está voltado para o planejamento de ações de urbanização das áreas sob risco de inundações, o que permitirá o mapeamento das áreas sujeitas a inundações por eventos de chuvas intensas e emissão de alerta para minimização dos danos às comunidades carentes que habitam essas áreas de risco.

O trabalho a ser contratado prevê a Instalação de pluviômetros nas bacias urbanas dos igarapés, a disponibilização dos dados em página eletrônica e a emissão de alertas hidrogeomorfológicos, em apoio à defesa civil.

### III. Programa de Treinamento

Complementarmente à elaboração dos Estudos Básicos prevê-se a realização de um programa de aperfeiçoamento de recursos humanos no âmbito da Prefeitura, considerando as necessidades de treinamento identificadas pela SEMPLA e pela SEMEPE.

Esse programa de treinamento terá basicamente duas vertentes, a primeira das quais corresponde ao “*in job training*”, isto é, o treinamento dos técnicos locais durante a própria elaboração e/ou execução dos projetos. Para tanto, a Secretaria responsável pelos projetos deverá indicar os técnicos que atuarão, em cada projeto, como contraparte dos técnicos contratados.

O detalhamento da segunda vertente - identificação de oportunidades de treinamento proporcionado por instituições locais ou de outras localidades - dependerá da definição das necessidades de treinamento da Prefeitura, que deverá resultar de uma pesquisa específica a ser oportunamente realizada.

### IV. Implantação do Plano Diretor

#### **Estudos indicados pelo Plano**

O planejamento de uma cidade não se encerra com a elaboração de um documento; este deve ser considerado apenas como o fim de uma etapa, e servir de base para a implantação de um efetivo processo de planejamento.

O Plano Diretor de Porto Velho, recém concluído, além de definir diretrizes gerais para o crescimento da cidade, indica algumas medidas a serem tomadas para, complementando as diretrizes estabelecidas e reforçando-as,

assegurar, a médio e longo prazo, melhor qualidade de vida para os cidadãos.

Entre essas medidas podem ser citadas:

- **Delimitação do Perímetro Urbano**

De acordo com o Art.77 da Lei Complementar No. 311, de 30 de junho de 2008, que aprovou o Plano Diretor, o município deverá proceder, “a definição topográfica do perímetro da Macrozona Urbana de Porto Velho e a delimitação das zonas de uso do solo”, nos termos estabelecido pelo Plano.

Para realização deste trabalho é importante, inicialmente, obter informações cadastrais sobre as áreas periféricas à cidade, numa distância adequada para implantação do perímetro indicado no plano, incluindo as Zonas Urbana e de Expansão Urbana;

A SEMEPE e a SEMPLA, em articulação com a SEMUR, definirão os parâmetros para a realização do trabalho que deverá ser realizado mediante a contratação de uma empresa especializada, selecionada em comum acordo entre a consultora e a SEMEPE.

- **Delimitação topográfica das zonas de uso de solo**

Ainda de acordo com a Lei Complementar do Plano Diretor é necessário estabelecer uma descrição topográfica das diferentes zonas de uso do solo definidas no Plano Diretor, o que deverá ser feita pela mesma empresa selecionada para a definição do perímetro urbano.

- **Revisão das propostas das novas Leis de Uso do Solo e Parcelamento Urbano**

O fato de que as Leis de Uso e de Parcelamento do Solo Urbano não foram aprovadas simultaneamente com a Lei Complementar do Plano Diretor enseja a oportunidade de revisar a proposta inicial antes de submetê-las à apreciação da Câmara de Vereadores de Porto Velho. Cabe considerar, nessa revisão, a legislação que rege as áreas de proteção do aeroporto - o “cone de aproximação” e a descrição topográfica das diferentes zonas de uso do solo referida no item anterior.

- **Revisão dos Códigos de Posturas e de Obras**

A equipe que elaborou a legislação básica do Plano Diretor - a Lei Complementar do Plano Diretor e as leis de Parcelamento do Solo Urbano e Uso e Ocupação do Solo - revisou os Códigos de Posturas e o Código de Obras do município, indicando a necessidade de realizar alguns pequenos ajustes.

É importante salientar que além das observações citadas a revisão dos códigos deve considerar a Lei Complementar No. 257, de 17 de Julho de 2007, que “altera o Código de Posturas em relação à construção de muros, cercas e calçadas e à limpeza de terrenos no Município de Porto Velho”.

Para se proceder à adequação não apenas desses códigos, mas também a revisão das leis de Uso e Parcelamento do Solo será criado um Grupo de Trabalho formado por representantes da SEMPLA, da SEMUR, da SEMFAZ, SEMTRAN e um representante da Procuradoria Geral do Município.

- **Regulamentação/implantação do IPTU progressivo**

Um dos principais problemas que Porto Velho apresenta é a densidade de ocupação, considerada excessivamente baixa. Para enfrentar esse problema, o Plano Diretor propôs a utilização do instrumento estabelecido pelo Estatuto das Cidades e conhecido como IPTU Progressivo, indicando algumas áreas prioritárias para sua implantação (ver Prancha 11).

A implantação do IPTU progressivo requer as seguintes providências, a serem tomadas em articulação com a SEMUR, iniciando-se pelo Setor 1 e estendendo-se posteriormente para os demais setores:

- definir topograficamente o perímetro da área considerada;
- fazer o levantamento cadastral da área, indicando o(s) proprietário(s) e respectivas áreas;
- criar lei específica, conforme estabelece o Art. 33 da Lei Complementar do Plano Diretor, definindo um prazo para início das edificações;
- a partir desse prazo, dobrar a cada ano a taxa do IPTU, até um valor máximo de 15%.

- **Outorga onerosa do direito de construir/Direito de Preempção**

A Lei do Plano Diretor aprovada em de 2008 prevê a necessidade da regulamentação da Outorga Onerosa do Direito de Construir - instituto criado pelo Estatuto da Cidade - para sua posterior aplicação no processo

de gestão do espaço urbano de Porto Velho. Este estudo também deverá ficar a cargo do grupo de trabalho incumbido da revisão das leis de Uso e de Parcelamento do Solo e do Código de Postura e Obras.

Para desenvolvimento dos trabalhos, a consultora contratará um profissional de grande experiência nessa área para elaborar os documentos básicos que serão posteriormente discutidos e aperfeiçoados pela comissão.

- **Modernização Administrativa**

A construção das usinas do Rio Madeira gera a expectativa de um crescimento exponencial da cidade e, por consequência, um expressivo aumento da demanda por obra de infra-estrutura e outras medidas destinadas a melhorar a qualidade de vida da população, aumentando a pressão sobre a estrutura administrativa municipal.

Por esse motivo, a Prefeitura de Porto Velho decidiu estudar a possibilidade de adesão ao Programa de Modernização da Administração Tributária e Gestão dos Setores Sociais Básicos - PNAT, e do Programa Nacional de Apoio à Gestão Fiscal dos Municípios Brasileiros - PNAFM. Neste contexto, a colaboração da consultora consistirá basicamente na contratação de consultores especializados para elaboração dos respectivos projetos, com base nos formulários proporcionados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, e pelo Ministério da Fazenda, respectivamente.

Parte dos recursos disponíveis será aplicada na aquisição de equipamentos para melhorar o desempenho dos setores responsáveis pela aplicação dos programas.

## V. Outros projetos

Além dos projetos definidos no contrato de consultoria, alguns estudos foram considerados como de fundamental importância no processo de implantação do Plano Diretor, e por essa razão foram incluídos entre os trabalhos a serem executados:

- **Revisão da legislação que institui as ZEIS**

Complementando a revisão e adequação da legislação urbana básica da Macrozona Urbana de Porto Velho, torna-se necessário analisar ainda a Legislação que institui no município as Zonas Especiais de Interesse Social.

Duas Leis aprovadas em julho de 2005 (Leis N<sup>os</sup> 1.606 e 1.607) “dispõem sobre autorização legislativa ao Município para receber doação de área de terra do INCRA, destinada à Zona Especial de Interesse Social”.

Ocorre que, mapeados os limites descritos nas leis, chegou-se a uma área total que abrange praticamente todo o espaço urbanizado do Distrito Sede de Porto Velho e que, obviamente, não pode ser integralmente transformado em ZEIS.

Nessas condições, torna-se necessária uma análise aprofundada do problema, com vistas a viabilizar uma solução que venha se adequar ao zoneamento proposto pelo Plano Diretor.

Para tanto, propõe-se a criação de uma comissão semelhante àquela proposta para a revisão dos códigos, e que contará com apoio da consultoria.



- **Consolidação da área industrial**

A demanda que já se verifica hoje por áreas para instalação de indústrias, e que tende a se intensificar no futuro, levou a equipe responsável pela elaboração do PDPV a definir uma área destinada a esse fim.

É necessário, porém, avançar nos estudos visando a consolidar essa área, tornando-a efetivamente apta para receber os necessários investimentos.

Para tanto, torna-se necessária a realização das seguintes tarefas:

- descrição do perímetro da área indicada pelo zoneamento do Plano Diretor para localização de indústrias;
- levantamento cadastral da área, indicando o(s) proprietário(s) e respectivas áreas (em Ha);
- análise do sistema viário dos bairros mais próximos (em direção ao centro) e proposição de uma via de ligação independente da BR.

A partir desses estudos iniciais a prefeitura poderá negociar com as autoridades competentes a obtenção de recursos para a elaboração de um Plano Diretor específico para a área industrial e a implantação da infraestrutura necessária para sua consolidação.

O trabalho será realizado por pessoal contratado pela consultora, com a participação das secretarias envolvidas.

#### ▪ “Tráfego Calmo”

O “tráfego calmo” é um conjunto de estratégias usadas por planejadores urbanos e engenheiros com o objetivo de reduzir o tráfego, e com isso melhorar a segurança de pedestres e ciclistas, bem como melhorar o ambiente para os residentes na área.

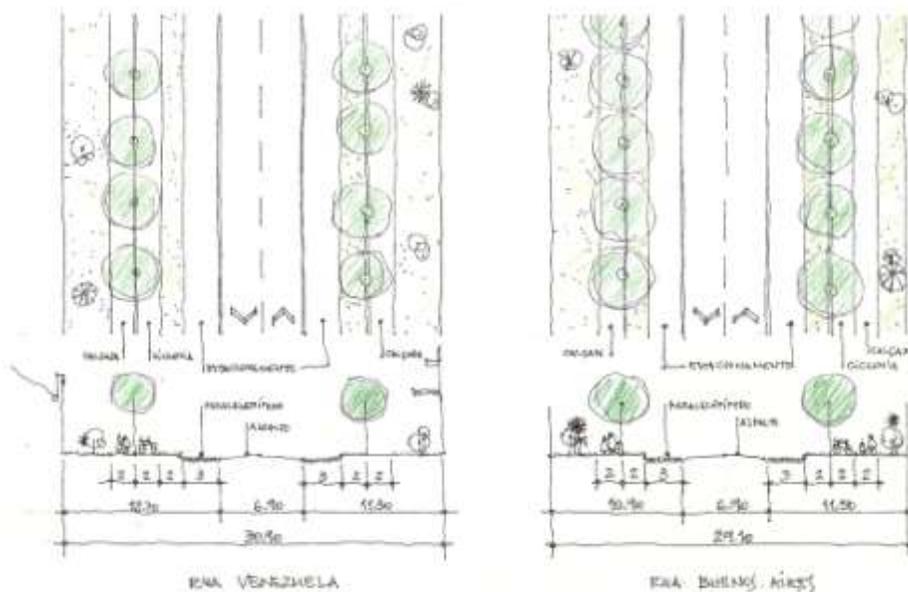
Dentro do projeto de Criação de Centros de Bairro proposta no Plano de Ação Estratégica elaborado pelo BID em 2006 Consta proposta de criação, na Av. Jatuarana, de um espaço de “tráfego calmo” (Traffic Calming) que serviria para facilitar o acesso ao grande conjunto habitacional ali localizado.

Outros espaços poderão ser definidos para a implantação de projeto deste tipo durante a elaboração do plano de mobilidade urbana.



Para elaboração do projeto a consultora contratará especialista em projetos de trânsito.

- **Melhoria da paisagem urbana**



Em muitas áreas da cidade observa-se um certo desleixo, por parte dos moradores, no tratamento do ambiente urbano: ausência de calçadas, invasão do espaço público por edificações, lixo não acondicionado, terrenos baldios não fechados e invadidos pelo mato.

Nestas condições, tendo em vista uma melhoria da paisagem urbana, propõe-se a definição de uma ou duas “ruas modelo”, nas quais se executaria um projeto completo: recuperação da pavimentação, paisagismo de calçadas, arborização e implantação de uma ciclovia.

- **Programa de recuperação de áreas verdes**

Os levantamentos realizados durante a elaboração do Plano Diretor indicaram a existência de um sem-número de áreas originalmente destinadas à implantação de praças ou de áreas destinadas a atividades de lazer que tiveram sua destinação desviada para outros fins.

Para recuperar estas áreas, colocando-as novamente à disposição da comunidade, é necessário:

- levantar e mapear as áreas destinadas a praças ou a fins institucionais e

que foram utilizadas para outras atividades;

- caracterizar essa ocupação por tipos de atividade;
- estabelecer uma tipologia dos diferentes espaços e situações;
- propor um programa de recuperação dessas áreas, analisando as medidas legais aplicáveis aos diferentes casos.

A consultora contratará pessoal especializado que, juntamente com a equipe da Prefeitura, efetuará os levantamentos necessários.

- **Programa de arborização de ruas**

Embora dotada de um clima particularmente quente, a cidade é pouco arborizada, o que contribui igualmente para a aridez da paisagem urbana. A plantação de árvores, neste caso, além de melhorar o aspecto visual da cidade, contribuiria também para amenizar o calor, já que os estudos realizados sobre o tema indicam que a arborização pode baixar entre 2º e 4º a temperatura ambiente.

Para melhorar o aspecto visual das ruas de Porto Velho e, ao mesmo tempo, melhorar as condições climáticas da cidade é necessário elaborar um projeto piloto de arborização, levando em conta as características específicas da cidade - largura dos passeios, tipo de calçamento, altura das construções, topografia, entre outros fatores. Para tanto a consultora contratará um profissional com larga experiência na área.



## ANEXO 2

- Termo de Referência elaborado pela SEMTRAN
- Roteiro Preliminar do Plano de Mobilidade Urbana
- Termo de Referência do Plano de Mobilidade Urbana
- Curriculum Vitae da consultora

## **TERMO DE REFERÊNCIA**

### **Elaboração de Plano Viário e Projetos de Estudos Técnicos.**

#### **APRESENTAÇÃO**

O presente Termo de Referência contém as diretrizes que deverão nortear o desenvolvimento de duas importantes ações estratégicas por parte da Prefeitura Municipal de Porto Velho, destinadas a resgatar para a cidade, valores atualmente prejudicados com a pressão exercida pelo desenvolvimento urbano e a demanda proveniente da mobilidade de seus moradores.

No momento em que a população discutiu o Plano Diretor Participativo, percebeu-se também a necessidade do município de Porto Velho se preparar convenientemente de modo a solucionar, de imediato, alguns pontos críticos em sua malha viária, e planejar o seu Sistema Viário, visando estruturá-lo e compatibilizá-lo às demandas futuras.

#### **1. PLANO VIÁRIO URBANO**

## **1.1. Objetivo**

O Plano Viário Urbano tem por finalidade garantir o desenvolvimento ordenado do espaço urbano do município, já que por si só a Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo só será consistente e viável se estiver apoiado em um Plano Viário Urbano estável.

Com um Plano Viário Urbano consistente, ficará mais claro para o Governo Municipal, identificar prioridades e interfaces com jurisdições ou programas que envolvam o governo do Estado, da União ou outras fontes de recursos.

O Plano Viário visa garantir a qualidade de vida à medida que a cidade cresce, em termos de melhores condições de mobilidade e adequação do sistema viário frente aos meios de transporte, levando-se em conta a tendência de desenvolvimento do município e a estruturação do sistema viário como um todo.

## **1.2. Metodologia do Trabalho**

O presente trabalho será realizado nas seguintes etapas:

### ***- Cadastro Viário e Documentação Fotográfica***

Serão realizados alguns levantamentos de campo com o objetivo de se identificar as características físicas e operacionais das vias pertencentes ao Sistema Viário Principal Atual (SVPA) e fornecer elementos para a análise e classificação dessas vias, bem como auxiliar na proposição de melhorias de vias existentes e complementações da malha viária

Dentre os elementos a serem cadastrados, destacam-se: *declividade, mãos de circulação, número de faixas de tráfego, permissão de estacionamento, sinalização vertical e horizontal existente tipo de revestimento e uso do solo.*

### ***- Classificação Viária (Hierarquização)***

Com base nos levantamentos de campo as vias cadastradas serão classificadas quanto à função que elas desempenham na estruturação urbana e rural, baseando-se em critérios funcionais e urbanísticos.

Elaborar novo Plano de Circulação para promover a classificação funcional das vias e estabelecer uma

proposta de nova hierarquia para as de acordo com o uso do solo e o contexto urbano existente, consolidando a circulação desejada, e assegurando a correta utilização do sistema viário conforme as funções estabelecidas para cada via.

Especificar as intervenções (obras físicas, sinalização horizontal e vertical) necessárias para eliminar/mitigar os impactos negativos decorrentes da atual condição de circulação viária no entorno.

#### ***- Montagem do Sistema Viário Básico Estrutural Urbano***

Em função dos levantamentos e cadastros viários realizados, do entendimento de como se comporta a malha viária existente do município, e dos vetores de expansão urbana, serão propostos prolongamentos e melhoramentos viários, de modo a estruturar o crescimento e desenvolvimento do município. Estas proposições serão divididas em três tipos: *de curto, médio e longo prazo*.

Apresentar e caracterizar o sistema viário da malha analisada, apresentando o tipo de ocupação do solo, tipos de atividades produtivas, características da circulação de pedestres, veículos e cargas.

Caracterizar fisicamente as vias consideradas (registro fotográfico), abordando as vias, calçadas, travessias de pedestres e demais aspectos da mobilidade e acessibilidade.

Caracterizar operacionalmente as principais vias da bacia, avaliando a pertinência da hierarquização viária definida pelo plano diretor vigente com as atuais condições de operação.

Analisar as condições de circulação das vias consideradas, caracterizando os conflitos envolvendo veículos e pedestres e demais problemas encontrados.

## **2. PROJETOS BÁSICOS EM PONTOS CRÍTICOS DE TRÂNSITO**

## **2.1. Objetivo**

A partir da listagem de pontos críticos de trânsito, apresentada no Anexo I, preliminar e não exaustiva, serão elaborados projetos viários que terão por objetivo proporcionar maior fluidez (capacidade de tráfego), e principalmente, segurança ao tráfego de veículos e de pedestres.

Deverá ser dada atenção especial à implantação das regulamentações contidas no Código Brasileiro de Trânsito e demais normas complementares e correlatas, especialmente ao projeto de proibição de conversão à esquerda nas vias públicas locais.

Os projetos poderão envolver readequações viárias, estudos de circulação, projeto de ciclovias e ciclofaixas e sinalização de tráfego.

O projeto viário compreende o estudo e a formulação de propostas - projeto executivo – para assegurar o bom desempenho da malha viária, em consonância com as diretrizes determinadas no processo de planejamento.

Os componentes de um projeto viário são os seguintes: plano de circulação urbana; projeto geométrico; projeto de sinalização estatigráfica (demarcação de áreas de estacionamentos, carga e descarga, pontos de táxi, etc.); projeto de sinalização semafórica; e projeto de sinalização informativa.

### **As diretrizes de intervenção devem considerar:**

- Circulação de veículos em condições compatíveis de segurança e conforto para o entorno urbano;
- Circulação do transporte coletivo (faixas exclusivas, baias, pontos de parada etc.);
- Áreas para estacionamento de veículos nas vias;
- Transporte não motorizado: dispositivos de segurança viária para pedestres (calçadas e faixas de pedestres) e ciclistas (infra-estrutura cicloviária).

Apresentar graficamente e detalhar as características do plano de circulação viária proposto, para toda a malha viária, adequado ao uso do solo lindeiro, e indicando a classificação funcional de cada uma das vias, ressaltando e justificando as alterações propostas.

Detalhar as opções de intervenções físicas recomendadas, apresentando croquis e/ou esboços necessários à sua compreensão, acompanhadas da avaliação dos respectivos pontos positivos e negativos destas alternativas.

Apresentar, individualmente, as diretrizes específicas relativas ao uso da via (estacionamentos, C/D's, PED's) e tipo de pavimentação, de modo a assegurar a sua correta utilização de acordo com a classificação viária proposta. Se possível, prever bolsões residenciais (cul-de-sac, fechamento de via, etc.) para assegurar a hierarquia viária.

Justificar a proposição das intervenções propostas, com maiores pormenores para aquelas que fazem parte da área de estudo,

## **2.2. Metodologia do Trabalho**

- *Reconhecimento dos locais e levantamento de dados técnicos existentes* Pesquisa de plantas cadastrais da área de estudo e levantamentos topográficos existentes. Levantamento de dados estatísticos e outras informações junto aos órgãos de trânsito. Entrevista com órgãos e autoridades de trânsito, etc.

### ***- Elaboração de Projeto de Correção Geométrica***

As readequações viárias (Projetos Geométricos) serão apresentadas na escala 1:500 com todo o detalhamento necessário para a sua implantação, como: *largura das vias projetadas, raios, pontos de concordância, etc.*

Será elaborado também um quadro de quantitativos dos materiais necessários para a execução das readequações viárias.

### ***- Projeto de Sinalização***

Serão apresentados na escala 1:1000 e contemplará toda a sinalização horizontal, vertical de advertência, semafórica, de regulamentação, turística e de orientação.

A sinalização horizontal deverá apresentar toda a pintura de solo necessária, incluindo marcas viárias, além de tachas refletivas de balizamento e dispositivos auxiliares para a canalização do tráfego.

Para a sinalização vertical de orientação deverá ser apresentada a diagramação das placas (altura e largura dos topônimos e setas).

Em caso de alteração ou implantação de sinalização semafórica será indicada a localização dos grupos focais e o diagrama de estágios do respectivo cruzamento.

Como para as readequações viárias, será elaborado também um quadro de quantitativos dos materiais necessários para a execução dos Projetos de Sinalização.

# **COLETA DE DADOS PARA O PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES E TRÂNSITO**

## **ESTUDO DE CASO DA CIDADE DE PORTO VELHO**

Para haver um estudo de caso, é necessário coletar e analisar os dados de planejamento dos transportes. Seu objetivo é determinar onde começam e terminam as viagens, determinar os fatores que influenciam a geração de viagens e estabelecer os principais corredores de movimento.

Os dados coletados devem ter características e padrões das viagens, que determinará a distribuição do uso do solo e da população. E são realizados por pesquisas que exigem recursos humanos e financeiros.

## **DEFINIÇÃO DA ÁREA DE ESTUDOS**

Para definir a área de estudo a coleta tem que ser eficiente e econômica, e é definida por uma linha denominada por “cordon line”.

A Área de estudo do caso da cidade de Porto Velho foi delimitada considerando as áreas conurbadas do aglomerado, composto de áreas urbanas, suburbanas e rurais. A área de estudo propriamente dita, foi delimitada apenas as áreas conurbadas do aglomerado: Porto Velho, Calama, Extrema, Vista Alegre, Nova Califórnia e Abunã.

## **SUBDIVISÃO DA ÁREA EM ZONAS DE TRÁFEGO**

A massa de dados refere-se a viagens individuais, domiciliares e centro de emprego. Para os dados serem analisados, teve que dividir a área de estudo em pequenas unidades chamadas de zona de tráfego,(ZT), e está relacionados com precisão dos dados. As ZT muito grandes permitem um grande número de viagens interzonais.

A divisão da área de estudo em zonas é suficiente para a análise e previsão das viagens internas. Os limites de uma zona externa deve-se em conta a rede viária de comunicação e as características topográficas dos centros populacionais.

## DADOS SOBRE O PADRÃO DE VIAGENS

Os dados são requeridos para quatro movimentos básicos, são eles:

- Movimento externo-externo
- Movimento externo-interno
- Movimento interno-externo
- Movimento interno-interno

Os movimentos diretos e externo-interno são pesquisados no cordão externo, os movimentos internos-externos e os internos são obtidos através da pesquisa domiciliar

## PESQUISAS QUE SERÃO EFETUADAS:

Os levantamentos e pesquisas constituirão fonte de informação sobre uso do solo, características sócio-econômico da população e o padrão de viagem internas, externas e projeção de demanda foram feitos a nível de zonas de tráfego.

## PESQUISA DOMICILIAR

Essa pesquisa terá realização num amplo arrolamento domiciliar, definindo o endereço de todos os domicílios e a zona de tráfego correspondente. Os domicílios serão estratificados a nível de zona de tráfego, segundo faixas de rendas a partir do consumo de energia elétrica. Para servir de amostra a ser pesquisada.

O objetivo é quantificar as características sócio-econômicos da população, identificar os deslocamentos dessa população. As pesquisas fornecem desejos e hábitos de viagem, que formam base para a projeção dos padrões de viagens futuras.

## PESQUISA NO CORDÃO EXTERNO

A pesquisa na linha de contorno tem por objetivos identificar as viagens que têm origem fora e destino dentro da área de pesquisa, e as viagens que cruzam a área de pesquisa (externas-externas) A partir desta pesquisa obtém-se características e os totais específicos de viagens externas de pessoas e de veículos de carga.

As pesquisas de origem e destinos dos movimentos diretos e externos-internos são realizada por entrevistas diretas ou distribuindo-se cartão postais no local, para serem preechidos e enviados por via postal.

As viagens por transporte público rodoviário, aeroviário e fluvial que se originam fora da área em estudo são importantes para justificar a coleta de informações.

## CONTAGEM NA LINHA DE CONTROLE OU CORDÃO INTERNO

As contagens volumétricas do tráfego são feitas para comparar-se o número de viagens estimadas o número de viagens na via.

## COLETA DE DADOS SOBRE VEÍCULOS COMERCIAIS

A coleta de dados de veículos comerciais exige a escolha de uma amostra entre todos os veículos comerciais, para que possa entrevistar os motoristas responsável ou proprietário de cada veículo.

As informações coletadas pela pesquisa serão:

\_Informação sobre o veículo:

\_Informação sobre a viagem: viagem de negócios pela firma; viagem para o lar; viagem de negócios pessoais

\_Registro do veículo, nome e endereço da firma ou proprietário, o nome e endereço do ponto onde o veículo operou na data da pesquisa e o tipo do veículo.

## PESQUISA SOBRE TAXI

O procedimento da pesquisa é o mesmo para veículos comerciais, mas a amostra é menor. E é utilizada em grandes centros urbanos ou cidades onde o táxi é importante no sistema de transporte público.

A pesquisa de oferta e receita do serviço de táxi de Porto Velho compreende a execução de um conjunto de atividades de campo, para coleta de dados, e seu posterior processamento, com a finalidade de obter as seguintes informações:

- a) Quantidade média de passageiros transportados por veículo (PVD) e correspondente intervalo de variação dos resultados (desvio em relação ao valor médio), para dias úteis;
- b) Quantidade total de passageiros transportados no serviço de táxi, como resultado da aplicação dos valores médios obtidos pela frota efetivamente operante nos respectivos dias tipo pesquisados, e expandidos para valores mensais e anuais;
- c) Composição média de passageiros transportados por tipo de tarifa paga;
- d) Quantidade de viagens efetivamente realizadas em dias úteis, por permissionário;
- e) Quantidade total de quilômetros rodados no serviço de táxi, como resultado do produto das viagens efetivamente realizadas pela extensão em que operar, nos dias pesquisados e expandidos para valores mensais e anuais.

## COLETAS DE DADOS SOBRE AS FACILIDADES DE TRANSPORTES EXISTENTES

Esta pesquisa constitui no cadastramento periódico das vias principais e redes de transporte público, da demanda e oferta de estacionamento e dos volumes de tráfego e tempos de viagem atualizados.

- 1.0 – INVENTÁRIO DAS VIAS PRINCIPAIS
- 2.0 – INVENTÁRIO DO TRANSPORTE PÚBLICO
- 3.0 – PESQUISA DO VOLUME DE TRÁFEGO
- 4.0 – COLETA DE DADOS SOBRE O TEMPO DE VIAGEM
- 5.0 – COLETA DE DADOS SOBRE ESTACIONAMENTO

A pesquisa de contagem classificada de veículos em Porto Velho, nunca foi realizada, somente a contagem numérica em pontos específicos portanto sem nenhuma análise de dados.

Deve-se realizar nos principais corredores viários da cidade, com objetivos definidos:  
Determinar o volume e a composição do tráfego, permitir uma comparação entre a demanda e a capacidade das vias e fornecer elementos a serem utilizados na calibração das redes analíticas de transporte.

#### DADOS SÓCIO-ECONÔMICOS PARA O PLANEJAMENTO

A coleta de informações relativas aos aspectos sócios econômicos foi efetuada através da Pesquisa Domiciliar realizada pelo IBGE em Porto Velho, sendo que para o conhecimento da situação serão levantados dados referentes às seguintes variáveis:

- População
- domicílios
- empregos
- matriculas escolares
- renda
- propriedades de veículos

## POPULAÇÃO E EMPREGO

Para todas as zonas internas é necessário dados sobre o total de empregos existentes. No caso de transportes costuma-se classificar os tipos de empregos em 9 grupos, são eles:

- indústria manufatureira;
- a indústria não manufatureira;
- comércio a varejo;
- serviços pessoais;
- de negócio e profissionais;
- comércio por atacado e armazenamento;
- serviço público, recreação e outros.

## DEMANDA ATUAL

O conhecimento da demanda ano-base é o alicerce de qualquer estudo de transporte. As finalidades do estudo determinam pesquisas a serem efetuadas e informações a serem tabuladas. No transportes urbanos, cuida-se de conhecer a expressão numérica, a distribuição geográfica, a variação temporal, a motivação e a repartição modal das viagens na área de estudo. A prognose da operação do sistema de transporte em dado horizontal é também possível, por via de simulações.

Os deslocamentos de pessoas são indicados por pesquisa direta, através de entrevista com o usuário. O método mais comum é a Entrevista Domiciliar.

Os deslocamentos de veículos são medidos a partir de simples contagens ou entrevistas.

## DEMANDA FUTURA

A metodologia utilizada na projeção das viagens internas segue o processo de três etapas – geração, distribuição e repartição modal – sendo que para tanto foram calibrados modelos específicos para a Área de Estudos.

## METODOLOGIA UTILIZADA GERAÇÃO DE VIAGENS INTERNAS

Serão usadas duas formas distintas:

- Uma análise detalhada para a geração de viagens internas, que são responsáveis por 97% do total de viagens diárias da Área de Estudo;
- Uma análise mais superficial para a geração de viagens externas, correspondendo apenas 3% do total de viagens diárias.

O modelo adotado –do tipo análise de categorias- será formado por quatro submodelos que procurarão prever o número de viagens de base domiciliar a ser produzido num distrito, dados a sua população, e a renda média domiciliar estimadas para o ano horizonte. Desta forma, a partir dos valores estimados para o número de domicílios e para a renda média domiciliar no interior de cada zona será possível chegar a um total de viagens internas de base domiciliar previstas para o ano-horizonte de 2010.

### DISTRIBUIÇÃO DE VIAGENS INTERNAS

Este modelo pressupõe que o número de viagens entre cada par de O/D é diretamente proporcional á produção de viagens do distrito de produção e á atração de viagens do distrito de atração e inversamente proporcional a dificuldade de realização de uma viagem entre os distritos considerados.

### REPARTIÇÃO MODAL DAS VIAGENS

Para a estimativa de repartição no ano-horizonte, observa-se a divisão das viagens em dois grupos- transporte coletivo e individual. Para o ano base as matrizes de O/D serão obtidas diretamente a partir dos dados na pesquisa domiciliar.

## **CONSIDERAÇÕES GERAIS**

Correrão por conta da empresa contratada todas as despesas - *diretas, indiretas, tributárias e trabalhistas* - para a fiel execução dos serviços a serem contratados.

Os levantamentos topográficos eventualmente necessários serão solicitados pela empresa e fornecidos pela Prefeitura.

Havendo necessidade de pesquisas estatísticas, contagem de veículos e/ou pedestres, bem como o levantamento de informações do tráfego local, a empresa contratada fica responsável em fornecer o pessoal para a execução dos serviços, cuja direção, orientação e acompanhamento caberá à empresa contratada, cabendo a Prefeitura fiscalizar os serviços.

A empresa que apresentar proposta e ganhar, deve abrir um escritório em Porto Velho para acessar toda a implantação.

## BIBLIOGRAFIA

- **A interferência dos pólos geradores de tráfego no sistema viário: análise e contribuição metodológica para Shopping Centers**

Fonte: Tese de Mestrado, 1986, UFRJ/ COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes

Autor(es): Lenise Grandó

- **Método para o estabelecimento do número de vagas em áreas centrais: uma análise crítica e algumas proposições.**

Fonte: Revista da ANTP- número 50, dezembro de 1990. pp. 37 - 58.

Autor(es): Licínio da Silva Portugal

- **Método para estabelecimento da capacidade de uma rede viária: análise dos efeitos da implantação de pólos geradores de tráfego**

Fonte: Tese de Mestrado – julho de 1990 – UFRJ/COPPE/Programa de Engenharia de Transportes.

Autor(es): Miriam Vieira Soares.

- **Pólos Geradores de tráfego: um modelo de previsão da geração/atração de viagens por estabelecimentos educacionais privados localizados em zona urbana.**

Fonte: Anais do XIII Congresso da ANPET, realizado em São Carlos(SP), novembro de 1999.

Relatório de teses e dissertações - volume III, pp. 43/46.

- Introdução ao Planejamento dos Transportes, Rio de Janeiro: Editora da Universidade de São Paulo, 1979; BRUTON, Michael J
- Aglomerado Urbano de Goiânia – Plano Diretor de Transporte Urbano- PDTU –Março 1988.

## **PLANO MOBILIDADE URBANA (PMU) DE PORTO VELHO**

### **A. ROTEIRO PRELIMINAR DO CONTEÚDO DO PLANO**

Contemplando as características peculiares da movimentação urbana do Município, o Plano deve ter ênfase na circulação de pedestres, bicicletas e motocicletas.

O conteúdo do PMU é composto da seguinte seqüência de Planos:

#### **1. PLANO VIÁRIO URBANO**

Definição da rede viária urbana principal atual e futura.

- Levantamento físico da rede viária principal atual.
- Hierarquização preliminar da rede viária urbana com base no Plano Diretor Urbano (PDM).
- Definição de gabaritos e alinhamentos.
- Proposta de lei institucionalizando o Sistema Viário Básico.
- Alimentação do sistema de georreferenciamento com os dados levantados.
- Elaboração de sistema para consulta de alinhamentos, gabaritos, etc.

#### **2. PROJETO DE CIRCULAÇÃO**

Definição de plano de circulação geral da cidade.

- Divisão em zonas de tráfego, coincidentes e/ou agregações das zonas de planejamento do PDU.
- Proposta teórica de circulação que reforce as diretrizes do PDU e de desenvolvimento futuro da cidade (incluindo passeios, áreas de estacionamento de veículos, áreas de carga e descarga, corredores de ônibus e ciclovias).
- Contagens de tráfego para determinação da circulação na rede principal.
- Simulação do tráfego atual e futuro na rede principal.
- Ajustes e/ou confirmação da hierarquização da rede viária urbana.
- Indicações dos problemas de circulação em geral de áreas problema e de pontos especiais de conflito.
- Indicações de locais para implantação de “traffic calming”.
- Indicações de estudos e projetos para solução dos conflitos.
- Mapa de circulação plotado na base georreferenciada.

### **3. PROJETO DE SINALIZAÇÃO**

**Plano geral de sinalização da cidade. Elaboração de projeto de sinalização horizontal, vertical e semafórica em interseções tipo. Instruções aos técnicos locais sobre elaboração e implantação de sinalização.**

- **Plano de sinalização com base na circulação proposta. Indicação de necessidades de sinalização especial (semáforos/onda verde, etc.).**
- **Detalhamento da sinalização de regulamentação, de orientação, indicativa e semafórica, contendo indicações gerais como:**
- **Interseções típicas e sua sinalização**
- **Placas indicativas tipo, etc.**
- **Manual prático de instruções de sinalização específico para a cidade de Porto Velho.**
- **Elaboração ou/adaptação de sistema com base de dados de sinalização compatível com a base georreferenciada.**
- **Instrução a técnicos locais sobre a utilização do Manual e Sistema.**

### **4. PLANOS DE REDES ESPECIAIS**

**Planejamento das redes especiais de pedestres, bicicletas, motocicletas e áreas de estacionamento e de carga e descarga.**

- **Pedestres: Planejamento de passeios e/ou áreas de pedestres, travessias especiais e áreas públicas; planejamento paisagístico para a área urbana em geral.**
- **Bicicletas: Planejamento especial para bicicletas (rede de ciclovias e similares). Áreas de estacionamento para bicicletas.**
- **Motocicletas: Planejamento para segurança da circulação de motocicletas e estacionamentos.**
- **Ônibus: Planejamento de corredores de ônibus e pontos especiais de parada. Projeto de parada tipo de transporte público por ônibus.**
- **Planejamento de transporte hidroviário de passageiros e área dos terminais.**

### **5. PROJETO DE PONTOS ESPECIAIS**

**Projetos de Interseções conflituosas (Interseção do Roque e acesso à Estação Rodoviária).**

- **Projeto de solução de tráfego, projeto geométrico e de canteiros regularizadores, projeto de remoção e realocação de serviços públicos dos dois acessos.**

- Projeto de sinalização horizontal, vertical e semafórica dos dois acessos. Quantitativos de obra e estimativa de custos.
- Execução de roteiro metodológico padrão para projeto acessibilidade a pontos especiais geradores de tráfego.

## **6. BASES TÉCNICAS PARA PROJETOS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO**

**Coleta, sistematização e formação de banco de dados do transporte coletivo urbano. Análise do transporte coletivo urbano e recomendações.**

- Levantamentos dos dados técnicos das linhas urbanas e interurbanas:
  - i. Itinerários
  - ii. Tabelas horárias
  - iii. Tarifas e seu cálculo
  - iv. Passageiros transportados por linha
  - v. Paradas de ônibus (levantamento físico)
- Levantamento de dados da Estação Rodoviária e sua movimentação, etc.
- Situação do gerenciamento do transporte Público na Prefeitura e no Estado.
- Formação de base de dados de transporte público coletivo para alimentação do sistema georreferenciado a ser implantado na Prefeitura.

## **7. BASES TÉCNICAS PARA DE SERVIÇOS DE TAXIS**

**Coleta, sistematização e formação de banco de dados do serviço de taxis urbanos. Análise do transporte de taxis e recomendações.**

- Levantamento de dados: frota, pontos, legislação, etc.
- Planilha de calculo tarifário: atual e proposta.
- Formação de base de dados para alimentação do sistema georreferenciado a ser implantado na Prefeitura.

## **8. BASES TÉCNICAS PARA TRANSPORTE ESCOLAR**

**Coleta, sistematização e formação de banco de dados do serviço de transporte escolar. Análise do transporte escolar e recomendações.**

- Levantamento de dados: frota, legislação, etc.
- Planilha de calculo tarifário: atual e proposta.
- Formação de base de dados para alimentação do sistema georreferenciado a ser implantado na Prefeitura.

## **9. PLANO DE GESTÃO DE TRANSPORTES.**

**Plano de gestão do transporte e trânsito urbanos de Porto Velho.**

- **Levantamento das condições da gestão atual: Legislação existente;  
Competências; documentos (padronizações existentes); recursos humanos; espaço físico; equipamentos e mobiliário; sistemas utilizados, etc.**
- **Comparativo com cidades semelhantes, vizinhas e modelos: Rio Branco, Manaus, Curitiba, Porto Alegre, Recife, etc..**
- **Plano de gestão prevendo recursos necessários e sua justificativa.**

# **PLANO MOBILIDADE URBANA (PMU) DE PORTO VELHO**

## **B. PROPOSTA DE ESTRUTURA DO TDR**

### **SUMÁRIO**

#### **1. SITUAÇÃO DO MUNICÍPIO**

#### **2. DIRETRIZES GERAIS**

#### **3. O PLANO DE MOBILIDADE**

#### **4. OBJETIVOS**

#### **5. ABRANGÊNCIA DO PLANO**

#### **6. DESDOBRAMENTO DO PLANO**

##### **6.1. PLANO VIÁRIO URBANO**

6.1.1. Descrição

6.1.2. Problemas

6.1.3. Análise

6.1.4. Propostas

6.1.5. Produtos

##### **6.2. PROJETO DE CIRCULAÇÃO**

6.2.1. Descrição

6.2.2. Problemas

6.2.3. Análise

6.2.4. Propostas

6.2.5. Produtos

### **6.3. PROJETO DE SINALIZAÇÃO**

**6.3.1. Descrição**

**6.3.2. Problemas**

**6.3.3. Análise**

**6.3.4. Propostas**

**6.3.5. Produtos**

### **6.4. PLANOS DE REDES ESPECIAIS**

**6.4.1. Descrição**

**6.4.2. Problemas**

**6.4.3. Análise**

**6.4.4. Propostas**

**6.4.5. Produtos**

### **6.5. PROJETO DE PONTOS ESPECIAIS**

**6.5.1. Descrição**

**6.5.2. Problemas**

**6.5.3. Análise**

**6.5.4. Propostas**

**6.5.5. Produtos**

### **6.6. BASES TÉCNICAS PARA PROJETOS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO**

**6.6.1. Descrição**

**6.6.2. Problemas**

**6.6.3. Análise**

**6.6.4. Propostas**

**6.6.5. Produtos**

## **6.7. BASES TÉCNICAS PARA DE SERVIÇOS DE TAXIS**

**6.7.1.Descrição**

**6.7.2.Problemas**

**6.7.3.Análise**

**6.7.4.Propostas**

**6.7.5.Produutos**

## **6.8. BASES TÉCNICAS PARA TRANSPORTE ESCOLAR**

**6.8.1.Descrição**

**6.8.2.Problemas**

**6.8.3.Análise**

**6.8.4.Propostas**

**6.8.5.Produutos**

## **6.9. PLANO DE GESTÃO DE TRANSPORTES**

**6.9.1.Descrição**

**6.9.2.Problemas**

**6.9.3.Análise**

**6.9.4.Propostas**

**6.9.5.Produutos**

## **7. GERAIS**

***TERMOS DE REFERÊNCIA PARA SERVIÇOS DE CONSULTORIA***

**Título do Estudo: PLANO MOBILIDADE URBANA (PMU) DE  
PORTO VELHO**

**Local: CIDADE DE PORTO VELHO - RORAIMA**

**Coordenação Geral: SECRETARIA MUNICIPAL EXTRAORDINÁRIA DE  
PROGRAMAS ESPECIAIS - SEMEPE-**

**Coordenação Técnica: SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E  
TRÂNSITO**

**-SEMTRAN-**

**Acompanhamento Técnico: AXIS CONSULTORIA URBANA**

## SUMÁRIO

1.	SITUAÇÃO DO MUNICÍPIO .....	40
2.	DIRETRIZES GERAIS .....	42
3.	O PLANO DE MOBILIDADE .....	43
4.	OBJETIVOS.....	43
5.	ABRANGÊNCIA DO PLANO .....	44
6.	DESDOBRAMENTO DO PLANO .....	45
6.1.	PROBLEMAS EXISTENTES .....	46
6.2.	PLANO VIÁRIO URBANO .....	48
6.2.1.	Descrição .....	48
6.2.2.	Análise.....	48
6.2.3.	Propostas.....	49
6.2.4.	Produtos .....	50
6.3.	PROJETO DE CIRCULAÇÃO .....	50
6.3.1.	Descrição .....	50
6.3.2.	Análise.....	53
6.3.3.	Propostas.....	54
6.3.4.	Produtos .....	54
6.4.	PROJETO DE SINALIZAÇÃO .....	56
6.4.1.	Descrição .....	56
6.4.2.	Análise.....	57
6.4.3.	Propostas.....	57
6.4.4.	Produtos .....	58
6.5.	PLANOS DE REDES ESPECIAIS .....	59
6.5.1.	Descrição .....	59
6.5.2.	Análise.....	59
6.5.3.	Produtos .....	59
6.6.	PROJETO DE PONTOS ESPECIAIS .....	60
6.6.1.	Descrição .....	60
6.6.2.	Análise.....	60
6.6.3.	Propostas.....	60
6.6.4.	Produtos .....	60
6.7.	BASES TÉCNICAS PARA PROJETOS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO .....	61
6.7.1.	Descrição .....	61
6.7.2.	Análise.....	61
6.7.3.	Propostas.....	61
6.7.4.	Produtos .....	61
6.8.	BASES TÉCNICAS PARA DE SERVIÇOS DE TAXIS .....	63
6.8.1.	Descrição .....	63
6.8.2.	Análise.....	63
6.8.3.	Propostas.....	63
6.8.4.	Produtos .....	63
6.9.	BASES TÉCNICAS PARA TRANSPORTE ESCOLAR .....	64
6.9.1.	Descrição .....	64
6.9.2.	Análise.....	64
6.9.3.	Propostas.....	64
6.9.4.	Produtos .....	64

6.10.	PLANO DE GESTÃO DE TRANSPORTES .....	65
6.10.1.	Descrição .....	65
6.10.2.	Análise .....	65
6.10.3.	Propostas .....	65
6.10.4.	Produtos .....	65
6.11.	ESTUDO DE FONTES DE FINANCIAMENTO.....	66
6.11.1.	Descrição .....	66
6.11.2.	Análise .....	66
6.11.3.	Propostas.....	66
6.11.4.	Produtos .....	66
7.	GERAIS .....	67
8.	ANEXOS.....	67

## **1. SITUAÇÃO DO MUNICÍPIO**

Porto Velho é capital do Estado de Rondônia com uma área de 34.068,50 km<sup>2</sup> e população de 379.186 habitantes (IBGE-2008), sendo a terceira maior capital da região Norte (superada apenas pelas cidades de Manaus e Belém), e a 57ª cidade mais populosa do Brasil. Localiza-se à margem direita do rio Madeira (afluente do Rio Amazonas).

Importante incremento populacional está previsto para a próxima década devido a construção das Usinas hidrelétricas do rio Madeira: Santo Antônio e Jirau. Esta construção faz parte de um grande projeto para o desenvolvimento sustentável da região, integração nacional e para a melhoria de vida das populações de Rondônia, Acre, Amazonas e Mato Grosso.

O acesso rodoviário para a cidade é através das rodovias BR-319 e BR-364. A ligação com o estado do Amazonas o melhor meio de transporte é o aéreo. A cidade conta com um aeroporto internacional.

O Aeroporto Internacional Governador Jorge Teixeira é o mais importante do estado e recebe vôos diários de Brasília, Manaus, Rio Branco e Cuiabá, dos municípios do interior do estado de Rondônia como Ji-Paraná e Vilhena e do interior do Amazonas como Humaitá, Lábrea e Manicoré. Também conta com voos para Porto Alegre, com escalas em Curitiba, Campo Grande e Cuiabá, voos para São Paulo e Rio de Janeiro com escalas em Brasília e Fortaleza, com escala em Manaus e Belém, dentre outros destinos com menor fluxo de passageiros.

O transporte fluvial importante na atualidade é o de carga e efetuado através do Porto Graneleiro - Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (SOPH) – que faz parte do corredor de exportação de grãos, principalmente a soja, que vem do sul do Estado e do Mato Grosso (Sapezal e cidades vizinhas). A soja in natura embarcada em Porto Velho segue a Itacoatiara, de balsa, e de lá em navios para a América do Norte, Europa e Ásia. Além de grãos e outras mercadorias, como a madeira, o porto também escoar os produtos da cadeia de carne e laticínios.

No Porto do Cai n'Água, localizado na área central da cidade, há embarcações que fazem o trajeto até Humaitá, Manicoré e Manaus, municípios do Amazonas,

como também das localidades do Baixo Madeira, como São Carlos, Calama e outras pequenas localidades.

Porto Velho é cortada por duas rodovias federais, a citada BR-319 e a BR-364, única rodovia federal a cortar o Estado no sentido norte-sul, passando pelas principais cidades rondonienses.

A Estação Rodoviária fica próximo à Avenida Governador Jorge Teixeira (hoje federalizada como parte da BR-319).

A antiga Ferrovia, através da qual eram realizadas viagens à antiga Primeira Estação, na Cachoeira de Santo Antônio hoje está desativada.

O Plano de Ação Estratégica para Porto Velho assim define a condição viária da cidade:

As duas rodovias federais (BR 364 e BR 319) que atravessam a cidade interferem e condicionam a qualidade e a fluidez do tráfego urbano. A Avenida Governador Jorge Teixeira, por exemplo, responsável pela ligação da cidade com o aeroporto, é utilizada ao mesmo tempo como uma continuação da BR 364 e, embora bem dimensionada, é a via urbana mais carregada com o tráfego regional do que com o tráfego local, o que gera uma barreira que compromete as relações entre as partes oeste e leste da cidade.

O sistema de circulação de Porto Velho é caracterizado por uma malha quadriculada regular, de bom dimensionamento, mas sem diferenciações e indicações que facilitem a sua “leitura”.

Sobre o transporte urbano e mobilidade o mesmo Plano explica:

O sistema de transporte público de Porto Velho transporta, segundo estimativa da Secretaria Municipal de Trânsito – SEMTRAN, cerca de 71 mil passageiros/dia, índice bastante baixo em relação à população. A SEMTRAN, em parceria com a iniciativa privada, fez a integração físico-operacional-tarifária do transporte coletivo, por meio da bilhetagem

eletrônica, o que resultou em melhor operacionalização e menor tempo de espera, com reflexos positivos no custo operacional.

A frota de veículos que circula na cidade é da ordem de 97.500, dos quais 74% de passageiros, 72150 de pass. O transporte coletivo conta com 165 veículos, e o serviço de táxi é proporcionado por 652 carros. É interessante observar que, segundo estimativas da mesma Secretaria, existem na cidade cerca de 160 mil bicicletas (o número de bicicletas oficialmente registradas é da ordem de 32 mil) , o que explicaria, juntamente com o baixo nível de renda da população, o número relativamente baixo de passageiros transportados diariamente pelo sistema de transporte coletivo.

## **2. DIRETRIZES GERAIS**

O crescimento explosivo das populações urbanas e, sobretudo, o aumento exponencial da frota de automóveis, a questão da mobilidade urbana passou a exercer um papel decisivo no planejamento das cidades. Isso é particularmente visível no caso de Porto Velho, onde a mistura desordenada do tráfego de caminhões, automóveis, bicicletas e pedestres acentua os problemas, exigindo um tratamento integrado da questão.

### Diretrizes Gerais

- A. Promover o desenvolvimento ordenado da área urbana de Porto Velho.
- B. Buscar a sustentabilidade urbana de Porto Velho.
- C. Promover a arborização e ajardinamento da cidade.

### Diretrizes Específicas de mobilidade

- I. Fomentar a inter-modalidade;
- II. Dar um tratamento integrado ao planejamento dos transportes e o planejamento do uso do solo;
- III. Dar prioridade ao transporte coletivo em relação ao transporte privado;

- IV. Priorizar a circulação de pedestres;
- V. Melhorar a acessibilidade para portadores de necessidades especiais;
- VI. Estimular o uso de bicicletas;
- VII. Buscar a redução dos acidentes;
- VIII. Melhorar a fluidez e segurança do tráfego;
- IX. Buscar medidas que retirem o tráfego pesado do centro da cidade.
- X. Melhorar a segurança do trânsito e em especial a dos veículos de duas rodas.

### **3. O PLANO DE MOBILIDADE**

Contemplando as características peculiares da movimentação urbana do Município, o Plano deve ter ênfase na circulação de pedestres, bicicletas e motocicletas.

O Plano de Mobilidade Urbano (**PMU**) incluirá: Plano Viário Urbano com ênfase na movimentação de pedestres, bicicletas e motocicletas; Projeto de Circulação; Projeto de Sinalização; Projetos de Engenharia Final e Sinalização de Pontos Especiais; Bases Técnicas Para Projetos de Transporte Coletivo Urbano e de Serviços de Taxis e Transporte Escolar, Estudo de Fontes de Financiamento e Plano de Gestão de Transportes.

O Consultor será responsável pelo cumprimento de todos os requisitos do TDR e proposta técnica. Qualquer alteração aos mesmos deve ser solicitada por escrito e, para sua aceitação deve ter o aprobe-se da Consultora AXIS que consultará a Prefeitura através das SEMEPE e/ou SEMTRAM.

### **4. OBJETIVOS**

O **PMU** visa garantir a qualidade de vida à medida que a cidade cresce, em termos de melhores condições de mobilidade e adequação do sistema viário frente aos meios de transporte, levando-se em conta a tendência de desenvolvimento do município e as premissas do Plano Diretor. O PMU deve possibilitar ao Governo Municipal efetuar prioridades de execução das distintas proposições e determinar

as interfaces com programas e obras de outras esferas governamentais e com projetos privados.

Esses planos e projetos formam um conjunto para melhorar a infra-estrutura viária, a operação de trânsito, a circulação de veículos e pedestres e o estacionamento de veículos, a operação do tráfego de cargas, a operação dos transportes públicos, circulação de pedestres, bem como qualquer outra medida que possa ajudar na melhoria do funcionamento do transporte na área de estudo.

O PMU tem como objetivo a resolução e/ou minimização dos Problemas apresentados no item 6.1.

## **5. ABRANGÊNCIA DO PLANO**

Estes Termos de Referência contém as diretrizes que deverão nortear o desenvolvimento de importantes ações estratégicas por parte da Prefeitura Municipal de Porto Velho, destinadas a resgatar para a cidade, valores atualmente prejudicados com a pressão exercida pelo desenvolvimento urbano e a demanda proveniente da mobilidade de seus moradores.

A discussão do Plano Diretor Participativo, pela população, deixou clara a necessidade do município de Porto Velho se preparar convenientemente para solucionar, de imediato, alguns pontos críticos em sua malha viária, e planejar o seu Sistema Viário, visando estruturá-lo e compatibilizá-lo às demandas futuras.

O Plano Diretor Urbano é a base estrutural deste Plano e a área física a ser estudada no **PMU** é a área urbana indicada no mesmo.

O **PMU** estudará o sistema viário, o trânsito e transporte urbanos em todas suas modalidades e em seus aspectos institucionais.

O horizonte do **PMU** é de 20 anos para longo prazo, 10 anos para médio prazo e de 1 a 5 anos para curto prazo. Cada plano, projeto ou estudo terá, no detalhamento, seus horizontes específicos conforme indicados nos itens a seguir.

Algumas informações existentes nas áreas de estudos, tais como o Plano Diretor Urbano, estudos de impacto para pontos especiais, centro administrativo, área

militar, área portuária, centros universitários e projetos de urbanização dos complexos das novas Usinas Hidroelétricas deverão ser analisadas pelo consultor. Os estudos denominados “Plano Estratégico” e “Diagnóstico e Proposição de Melhorias para Mobilidade de Tráfego nas Vias Públicas Situadas em Porto Velho” (ver **anexo 01**) são parte integrante destes Termos de Referência e devem servir como insumo para o desenvolvimento do PMU.

## **6. DESDOBRAMENTO DO PLANO**

O **PMU** é constituído por planos, estudos e projetos que apresentam diversos níveis de detalhamento. O primeiro a ser executado é o Plano Viário Urbano que deve ser a base geral, o que não impede a execução simultânea de seu detalhamento com o início e desenvolvimento dos demais.

Todos os resultados das análises como os projetos finais devem formar um banco de dados georreferenciados que serão apresentados de acordo com as premissas estabelecidas com a AXIS e Prefeitura.

O conteúdo do PMU é composto da seguinte seqüência de Estudos, Planos e Projetos:

- a. PLANO VIÁRIO URBANO
- b. PROJETO DE CIRCULAÇÃO
- c. PROJETO DE SINALIZAÇÃO
- d. PLANO DE REDES ESPECIAIS
- e. PROJETO DE PONTOS ESPECIAIS
- f. BASES TÉCNICAS PARA PROJETOS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO
- g. BASES TÉCNICAS PARA DE SERVIÇOS DE TAXIS
- h. BASES TÉCNICAS PARA TRANSPORTE ESCOLAR
- i. PLANO DE GESTÃO DE TRANSPORTES.
- j. ESTUDO DE FONTES DE FINANCIAMENTO

## **6.1 . PROBLEMAS EXISTENTES**

No **quadro 01** apresenta-se uma relação não exaustiva de problemas de problemas existentes na zona urbana de Porto Velho e suas relações com partes do Plano de Mobilidade Urbana.



## **6.2. PLANO VIÁRIO URBANO**

O Plano Viário Urbano (PVU) deverá apresentar a definição da rede viária urbana atual e futura e a hierarquização desta rede e suas características.

Este PVU servirá de base ao Plano de Circulação e orientará parte da sinalização viária.

### **6.2.1. Descrição**

O Plano Viário Urbano (PVU), como detalhamento do Plano Diretor Urbano, deve ser elaborado para longo prazo, porém, deve indicar etapas deste Plano para as situações atual, de curto e médio prazos.

O PVU deve considerar as diretrizes expostas e apresentar a hierarquia viária em consonância com os usos do solo e intensidades dos usos, além de buscar a configuração e reforço das centralidades de bairro e área central.

O Plano deve prever tipologia das diversas classes de via, como seu gabarito, alinhamento predial, paisagismo, canteiros, tipos de pavimentos, iluminação, mobiliário urbano, pistas e calçadas.

O Plano deve indicar tratamentos especiais para determinadas áreas como, por exemplo: áreas portuárias, núcleo da área central, área das usinas hidroelétricas, área das universidades, zonas industriais, etc.

O Plano deve indicar elementos especiais como bulevares, transporte hidroviário urbano, áreas de pedestres, corredores de ônibus, ciclovias e ciclo faixas, etc.

O Plano Viário Urbano será a base principal do Plano de Circulação Urbana e poderá ser ajustado quando do detalhamento do mesmo.

O PVU poderá incluir vias e trechos novos, alargamentos, modificações de gabaritos, etc. Estes serão apresentados e priorizados conforme sua necessidade de execução.

Deverá ser estudada e formulada legislação suporte às propostas.

Um sistema, via internet, deve ser executado para consulta dos elementos fundamentais do Plano.

### **6.2.2. Análise**

A equipe realizará análises sobre as redes rodoviária e hidroviária urbana:

- Condições físicas e geométricas da rede viária;

- Funcionalidade das vias;
- Condições operacionais da vias;

Para tal a Consultora deverá levantar dados, mapeamentos, projetos, cadastros e complementá-los quando não existentes e/ou não suficientes para análise.

Os levantamentos de campo com o objetivo de identificar as características físicas e operacionais das vias pertencentes ao Sistema Viário Principal Atual (SVPA) e do Sistema Viário Principal em Curto Prazo (SVPCP) e fornecer elementos para a análise e classificação dessas vias, bem como auxiliar na proposição de melhorias de vias existentes e complementações da malha viária.

Dentre os elementos a serem cadastrados, destacam-se: declividade, mãos de circulação, número de faixas de tráfego, permissão de estacionamento, sinalização vertical e horizontal existente tipo de revestimento e uso do solo

O cadastro deve conter: Características físicas e geométricas dos logradouros, tipo e condições do pavimento, canteiros centrais, calçadas e canteiros regularizadores de tráfego. Secções transversais; Serviços Públicos: iluminação, telefonia, cabeamentos, esgotos pluvial e cloacal, caixas de correio e de serviços; cadastro de sinalização horizontal, vertical e semaforica. Cadastro de equipamentos urbanos.

O cadastro deve ser efetuado em fichas padrão, com medidas tomadas em campo e amarradas topograficamente a marcos existentes e complementados com outros implantados no decorrer dos trabalhos.

Um registro fotográfico com identificação de local e datas deve acompanhar o cadastro.

A área portuária e as condições de navegação atual também deverão ser levantadas.

A equipe deverá considerar os projetos de intervenção na área de estudo que desenvolve a prefeitura de Porto Velho e a existência de outros projetos relacionados para incluí-los em sua análise.

A equipe deve avaliar a consideração de outros aspectos e abordagens, relevantes para a análise, se surgirem durante o estudo, para o cumprimento dos objetivos propostos.

### **6.2.3. Propostas**

Espera-se, no mínimo, as seguintes Propostas:

- i. PVU a curto, médio e longo prazos hierarquizados;
- ii. indicação de áreas de tratamento especial;
- iii. indicação de vias e áreas especiais como corredores, ciclovias, bulevares, centros de bairro, etc.
- iv. definições adotadas para cada tipo de via e suas características geométricas e operacionais correspondentes.

#### **6.2.4. Produtos**

Os produtos esperados são:

- Levantamento físico e fotográfico da rede viária principal atual: Cadastro viário e documentação fotográfica digital; mapeamento digitalizado da rede viária atual; mapeamento digitalizado da área portuária; cadastro da hidrovía no trecho para navegação municipal.
- Mapa base<sup>1</sup> com zoneamento do Plano Diretor.
- Definição do Plano Viário Urbano, nos três prazos estudados: Banco de dados com os logradouros, sua denominação oficial, numeração, gabarito atual e proposto, alinhamento predial e demais características estabelecidas pelo plano diretor como macro zona, etc.
- Hierarquização do Sistema Viário Urbano, nos três prazos definidos: Mapa do sistema viário hierarquizado proposto com a marcação do alinhamento predial previsto. Destaques das vias e áreas especiais propostas como corredores de ônibus, áreas especiais, pistas e faixas cicláveis e vias novas.
- Seções tipo, Gabaritos e alinhamentos do PVU, nos prazos considerados.
- Indicação de obras necessárias para complementação do PVU em suas várias fases e suas prioridades;
- Proposta de lei institucionalizando o PVU.
- Alimentação do sistema de georreferenciamento com os dados levantados e propostas.
- Elaboração de sistema para consulta, via internet, de alinhamentos, gabaritos, etc.

Os produtos esperados deverão constituir um banco de dados em consonância com o projeto de georreferenciamento também desenvolvido através da AXIS.

### **6.3. PROJETO DE CIRCULAÇÃO**

A definição de plano geral de circulação geral da cidade deverá nortear os projetos de sinalização, além de reforçar a segurança. .

#### **6.3.1. Descrição**

O Plano de Circulação (PC) deve ser apresentado para o longo prazo, com adaptações para a situação atual e para o médio prazo, conforme as propostas do PVU.

A circulação engloba as modalidades hidroviárias e rodoviárias de características urbanas.

---

<sup>1</sup> O mapa base será a definido pelo estudo de georreferenciamento.

Este projeto deverá definir os tipos de circulação por tipos de veículo e por tipo de via; áreas e tipos de estacionamento; restrições e incentivos de circulação e estacionamento e recomendações de medidas institucionais e operacionais que facilitem e melhorem a segurança e facilidade de circulação.

O PC deve buscar o aumento de segurança objetivando a redução de acidentes que em Porto Velho apresenta índices muito altos relativamente a outras capitais brasileiras<sup>2</sup>.

O PC deverá considerar as propostas existentes na Prefeitura, Plano Estratégico, DENATRAN e outros trabalhos relevantes para o desenvolvimento da cidade.

Este projeto será base para qualquer projeto local de trânsito. Ele deve conter uma concepção geral para a circulação na cidade que norteará todos os demais projetos. Esta concepção deve ter como base os parâmetros do PD, buscando reforço de centralidades, adensamentos, etc.

Esta concepção deverá ser proposta pela consultora e aprovada pela Prefeitura através dos caminhos que a mesma julgar importantes.

O projeto de Circulação será estabelecido para os PVU atual e futuros.

A concepção deve conter os caminhos preferenciais para os fluxos principais:

- Através da área urbana;
- extraintra (o que vem de fora da área urbana para dentro da cidade);
- intraextra (o que de dentro da cidade parte para fora);
- os internos na cidade.

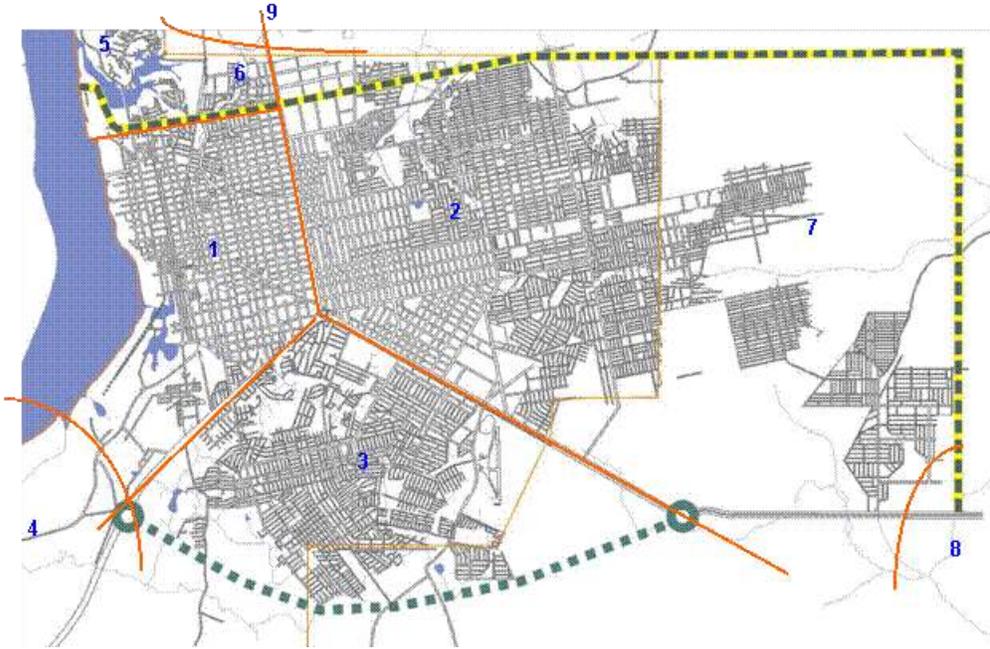
Os internos na cidade deverão ser subdivididos e detalhados com os mesmos critérios de através, intraextra e extraintra.

As regiões de estudo devem utilizar as zonas de planejamento do PD e/ou suas agregações. Sugere-se como uma primeira aproximação as seguintes subregiões apresentadas **no mapa 01** –

**Proposta de Grandes Zonas**, para o estudo da rede rodoviária principal:

---

<sup>2</sup> Ver estatísticas do DENATRAN



1. Área Central
2. Área leste urbana
3. Área sul urbana
4. área das Usinas e Universidade
5. Área do Porto Graneleiro
6. Área urbana Norte junto ao Porto Graneleiro
7. Áreas expansão residencial norte
8. Áreas externa leste
9. Área externa norte

Para o estudo no interior das zonas a consultora deverá propor uma sistemática, sempre respeitando as zonas do PD.

Devem ser efetuadas pesquisas de tráfego (contagens classificadas) que possibilitem a simulação dos fluxos de tráfego existentes, entre as zonas consideradas, carregando a rede através de utilização de modelo(s) consagrado(s) pela engenharia de tráfego.

### **6.3.2. Análise**

A equipe, além da proposta geral de circulação, fará análises e proporá elementos e recomendações sobre os seguintes aspectos:

- 1 Condições gerais da rede rodoviária e hidroviária;
- 2 Circulação de veículos em geral;
- 3 Circulação de motocicletas;
- 4 Circulação de bicicletas;
- 5 Circulação dos transportes públicos;
- 6 Circulação de pedestres;
- 7 Controle de acidentes;
- 8 Interseções controladas por semáforos e interseções importantes;
- 9 Itinerários, paradas, terminais e outras instalações dos transportes públicos (rodo e hidro);
- 10 estacionamentos na via e fora delas;
- 11 carga e descarga de mercadorias;
- 12 sinalização regulamentar;
- 13 sinalização semafórica;
- 14 sinalização orientadora e indicativa;
- 15 uso do solo e intensidade de uso;
- 16 gerenciamento do tráfego.

Estes aspectos serão levados em consideração para as propostas de alternativas futuras que deverão ser consideradas prevendo o crescimento previsto para a cidade no horizonte curto médio e longo prazos.

Deve ser efetuada a simulação de tráfego para cada alternativa estudada.

A proposição adotada deverá apresentar bons resultados de circulação.

### **6.3.3. Propostas**

A proposta de circulação final será aquela, acordada com Prefeitura, que propicie as melhores soluções dos problemas encontrados na circulação atual e preveja soluções de possíveis problemas futuros.

A equipe deverá levantar também, informações sobre os projetos de Pontos Especiais propostos neste TDR e verificar a existência de outros Pontos Especiais para estudos futuros.

Deve ser efetuada uma hierarquização destes Pontos de acordo com as previsões das necessidades de implantação.

A Proposta de Intervenção para a área em estudo a equipe apresentará indicações de atuações sobre, pelo menos, os seguintes assuntos:

1. Definição da circulação de veículos e pedestres indicada em mapa com escala compatível;
2. Projeto detalhado da circulação na área central;
3. Indicação de locais que necessitam de :
  - a. reabilitação de pavimentos;
  - b. reabilitação de passeios;
  - c. reabilitação ou execução de drenagem;
  - d. iluminação pública;
  - e. demarcação e sinalização em geral;
4. Vias especiais para o transporte público;
5. Locais indicados para implantação de “traffic calming”;
6. Facilidades para a circulação de pedestres (áreas de pedestres, bulevares, etc.);
7. Facilidades para circulação de bicicletas e motos (ciclovias, ciclofaixas, estacionamentos, etc.);
8. Tratamento intersecções (intersecções que devem sofrer modificação e sinalização);
9. Controle de carga e descarga de mercadorias;
10. Regulamentação do estacionamento;
11. Medidas de controle ambiental;
12. Medidas de segurança (quando for o caso);
13. Arborização e vegetação nas vias pública;
14. Medidas de controle e fiscalização do tráfego.

### **6.3.4. Produtos**

- Divisão em zonas de tráfego, coincidentes e/ou agregações das zonas de planejamento do PD.
- Proposta de circulação que reforce as diretrizes do PD e de desenvolvimento futuro da cidade (incluindo passeios, áreas de estacionamento de veículos, áreas de carga e descarga, áreas de redução de tráfego, corredores de ônibus e ciclovias).

- Contagens de tráfego para determinação da circulação na rede principal (levantamento das existentes e levantamento em campo).
- Análise dos acidentes.
- Simulação do tráfego atual e futuro na rede principal.
- Ajustes e/ou confirmação da hierarquização da rede viária urbana.
- Indicações dos problemas de circulação em geral de áreas problema e de pontos especiais de conflito.
- Indicações dos locais com insuficiência de capacidade (Nível de Serviço E) na situação atual e futura.
- Indicação das diversas obras necessárias com estimativas de custo e cronograma recomendado.
- Indicação de estudos e projetos necessários acompanhados de cronograma de execução para solução dos conflitos atuais e futuros.
- Indicações de locais para implantação de “traffic calming”.
- Recomendações técnicas para solução e/ou minimização dos problemas analisados.
- Mapa de circulação plotado na base georreferenciada.

## **6.4. PROJETO DE SINALIZAÇÃO**

Este projeto é composto pela elaboração de um Plano Geral de sinalização da cidade; execução de projetos tipo detalhados de sinalização horizontal, vertical e semafórica em áreas e interseções tipo; sistema de cadastro informatizado da sinalização; elaboração de Manual de Sinalização e de instrução, sinalização e instruções sobre cadastro, elaboração de projeto e implantação de sinalização aos técnicos da Prefeitura e indicados pela mesma.

O Plano Geral deve ser efetuado para a rede atual (curto prazo) e a instrução deve capacitar os técnicos para a elaboração de planos futuros.

A área de abrangência do Plano deve ser a área urbana e seus acessos principais.

### **6.4.1. Descrição**

O Plano Geral deve conter a sinalização indicativa da cidade de acordo com a divisão de zonas do Plano de Circulação e PD e pontos de interesse principais, como área central, área portuária, aeroporto, rodoviária, principais hospitais, etc.

Este Plano Geral, além do indicado deve apresentar uma planificação geral de sinalização da cidade e suas prioridades, isto é, especificar as áreas e interseções que exigem implantação de sinalização específica.

Deve ser efetuado um projeto para cada caso e executado projetos tipo com finalidade de criação de um padrão para a cidade.

Estes projetos tipo serão utilizados como exemplos para o Manual de Sinalização de Porto Velho e instrução aos técnicos locais.

Deve ser utilizado um sistema informatizado de cadastro de sinalização para manutenção pela Prefeitura. A alimentação do mesmo pode ser parcial com no mínimo a sinalização existente na *Área Central* da cidade.

*A Área Central* é compreendida pelos limites: o trecho da RB 364, entre a redoma do Roque e rua Prudente de Moraes, o trecho da rua Prudente de Moraes entre a BR 364 e Estrada de Santo Antonio, a Estrada de Santo Antonio entre a Avenida Prudente de Moraes e rua do rio Machado até a estrada de ferro Madeira-Mamoré, a margem rio Madeira deste ponto até o ponto de saída da balsa para Manaus, o acesso à Av. dos Imigrantes e a Avenida dos Imigrantes até a Avenida Governador Jorge Teixeira até a redoma do Roque. Entende-se que os trechos limites também fazem parte da área central.

Nesta área deve ser incluída as vias paralelas que servem para acesso a Estação Rodoviária e que poderão servir como alternativas de circulação à Av. Governador Jorge Teixeira.

O *Núcleo da Área Central* é definido aqui como a área que tem como limites os trechos da rua Getúlio Vargas entre a Av. Pinheiro Machado e rua Almirante

Barroso; rua Almirante Barroso entre a Rua Getúlio Vargas e rua Prudente de Moraes; rua Prudente de Moraes entre rua Almirante Barroso e rua João Alfredo; rua João Alfredo entre a rua Prudente de Moraes e rua Farquhar; rua Farquhar entre rua João Alfredo e rua Pinheiro Machado e rua Pinheiro Machado entre rua Farquhar e rua Getúlio Vargas, conforme **mapa 02** abaixo. Considera-se os trechos limites como pertencentes ao núcleo, assim como suas interseções.

**mapa 02 - Núcleo da Área Central**



#### **6.4.2. Análise**

Deve ser levantada, juntamente com o cadastro viário referido no Plano Viário Urbano, a sinalização existente no sistema viário principal e área central da cidade. Referimos como sinalização a toda sinalização vertical, horizontal e semaforica.

Deve ser efetuada uma análise da sinalização existente relativamente a sua existência, adequação, padronização, etc.

#### **6.4.3. Propostas**

Todas as propostas devem estar em consonância com Plano de Circulação.

Esperam-se propostas de sinalização indicativa para toda a área urbana e acessos principais; reformulação e/ou complementação da sinalização da área central; indicações de locais para projeto de onda verde e/ou áreas de otimização de verdes; sinalizações

importantes em interseções e em áreas especiais; padronizações de sinalização; critérios de sinalização e recomendações técnicas observadas.

#### **6.4.4. Produtos**

- Plano de sinalização geral da cidade com base na circulação proposta. Indicação de necessidades de sinalização especial (semáforos/onda verde, etc.);
- Projeto de sinalização indicativa para toda a área urbana e acessos principais;
- Projeto completo de sinalização do núcleo da área central compatível com o projeto de circulação da mesma;
- Proposta de critérios justificados para implantação de sinalização;
- Estabelecimento de padrões de sinalização;
- Plano de gestão da sinalização estabelecendo quantitativos de área, equipamentos, pessoal, material necessários.
- Manuais de sinalização detalhando a sinalização de regulamentação, de orientação, indicativa e semafórica, com base nos manuais nacionais e internacionais, e que contenham instruções sobre projeto, orçamento e implantação de sinalização e que contemplem os padrões e critérios estabelecidos e que utilizem como exemplo projetos desenvolvidos para a cidade como:

Interseções tipo na cidade;  
trecho com onda verde;  
seção de área de pedestres;  
trecho de corredor de ônibus;  
trecho de via ciclável;  
trecho de pista ciclável;  
trecho de faixa ciclável;  
área de estacionamento de bicicletas;  
área de estacionamento de motos;  
área de carga e descarga;  
ponto de parada de ônibus;  
ponto de táxi;  
área de “traffic calming”;  
e demais propostas.

Elaboração ou/adaptação de sistema de cadastro de sinalização compatível com a base georreferenciada.

- Instrução de até 30 técnicos da prefeitura ou seus indicados para habilitação de uso dos Manuais e sistema de cadastro de sinalização.

## **6.5. PLANOS DE REDES ESPECIAIS**

### **6.5.1. Descrição**

Planejamento de sistemas especiais para pedestres, bicicletas, motocicletas e transporte público compatíveis com os gabaritos e condições geométricas previstas para as vias e com os planos de circulação.

Estes planos devem ser para longo prazo, porém adaptados para médios e curtos prazos.

Deve ser efetuado um cronograma de execução dos mesmos de acordo com as necessidades e facilidades de implantação.

### **6.5.2. Análise**

Devem ser analisadas as condições de circulação dos pedestres, das bicicletas, das motos e dos transportes públicos segundo as áreas da cidade e segundo suas intensidades na circulação.

Devem ser analisadas as propostas existentes relativas a estes sistemas.

Deve ser efetuada a análise dos acidentes e a participação das distintas modalidades nos mesmos de forma a orientar os planos.

Deve ser analisada a possibilidade de serem utilizadas ruas exclusivas para tráfego de bicicletas, permitindo aos demais veículos somente acesso local.

As contagens de tráfego também serão analisadas para orientação e justificativa destes planos.

### **6.5.3. Produtos**

Planejamento das redes especiais de pedestres, bicicletas, motocicletas, transporte público e áreas de estacionamento e de carga e descarga.

- Pedestres: Planejamento de passeios e/ou áreas de pedestres, bulevares, travessias especiais e áreas públicas; planejamento paisagístico para a área urbana em geral.
- Bicicletas: Planejamento especial para bicicletas (rede de ciclovias e similares). Áreas de estacionamento para bicicletas.
- Motocicletas: Planejamento para segurança da circulação de motocicletas e estacionamentos.
- Ônibus: Planejamento de corredores de ônibus e pontos especiais de parada. Projetos de paradas tipos de transporte público por ônibus.
- Planejamento de transporte hidroviário de passageiros e área dos terminais.
- Medidas que devem ser tomadas para implantação dos planos indicados.
- Prioridades dos *planos apresentados*.

## **6.6. PROJETO DE PONTOS ESPECIAIS**

Os pontos especiais aqui solicitados são dois e referem-se à Interseção do Roque e ao acesso à Estação Rodoviária.

Estudadas as condições físicas/ geométricas e operacionais interseções no PVU e no Projeto de Circulação, este projeto deve desenvolver uma solução para a melhoria da circulação, aprovada pela Prefeitura e executar o projeto de engenharia final e projeto de sinalização. Os projetos são extensivos à 50m de todas as aproximações concorrentes.

Todos os projetos e desenhos serão preparados de acordo com os Manuais do DENATRAN, com as normas existentes e utilizadas pela Prefeitura Municipal e/ou normas internacionalmente aceitas, e instruções fornecidas ao consultor pela Prefeitura.

### **6.6.1. Descrição**

O projeto de engenharia deve apresentar todos os dados a partir de mapas existentes, detalhes topográficos, detalhes dos cruzamentos, seções tipo, perfis, um resumo de quantitativos de obra, cálculos topográficos, planos de controle de tráfego, realocação de serviços públicos, detalhes do serviço de drenagem, planos ambientais, e tudo que for necessário para a boa execução da obra.

### **6.6.2. Análise**

Devem ser analisadas as propostas existentes para as interseções e acessos, verificando suas exequibilidades, custos e capacidade de solução.

### **6.6.3. Propostas**

Devem ser propostas alternativas (no mínimo duas) de solução para cada Ponto e apresentar critérios de custo, viabilidade e exequibilidade para a seleção da proposta final e ser executada.

### **6.6.4. Produtos**

- Projetos de solução de tráfego para cada Ponto;
- Projetos de engenharia final dos Ponto: projeto geométrico, drenagem, pavimentação e de canteiros regularizadores, projeto de remoção e realocação de serviços públicos dos acessos;
- Projetos de sinalização horizontal, vertical e semafórica dos acessos.
- Quantitativos de obra e estimativa de custos.
- Cronograma de execução das obras.

## **6.7. BASES TÉCNICAS PARA PROJETOS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO**

### **6.7.1. Descrição**

Este estudo deve ser com base na situação atual do transporte por ônibus e hidroviário e, portanto, é a curto prazo.

Espera-se um levantamento completo da situação atual com coleta de dados existentes e levantamentos complementares e mapeamentos. Análise dos dados, da operação e da gestão, propostas a curto prazo e recomendações.

Devem ser considerados os elementos de oferta e demanda, aspectos institucionais e gerenciais, tanto do sistema público como privado envolvidos na operação.

### **6.7.2. Análise**

Deve ser analisada a rede existente, sua cobertura e adequação; a frota utilizada e sua adequação;

o serviço ofertado pelas empresas operadoras; a legislação existente e a gestão pública dos transportes; o cálculo das tarifas.

Deve ser analisado o grau de utilização dos transportes públicos oferecidos e o porquê de sua baixa representação no transporte da população.

### **6.7.3. Propostas**

Devem ser propostas recomendações procedentes das análises efetuadas que contribuam com a melhoria dos serviços.

Deve ser efetuado o estudo de paradas tipo de transporte coletivo em nível de projeto arquitetônico.

Deve ser efetuada um reestudo do cálculo tarifário e uma proposta de minuta de lei que o regulamente.

### **6.7.4. Produtos**

- Levantamentos dos dados técnicos das linhas urbanas e interurbanas:
  - i. Itinerários (descritos e mapeados)
  - ii. Tabelas horárias
  - iii. Tarifas e seu cálculo
  - iv. Passageiros transportados por linha
  - v. Paradas de ônibus (levantamento físico)
  - vi. Linha hidroviária

- Levantamento de dados da Estação Rodoviária e sua movimentação, etc.
- Levantamento das condições do porto, projetos e estudos existentes.
- Situação do gerenciamento do transporte Público na Prefeitura e no Estado.
- Formação de base de dados de transporte público coletivo para alimentação do sistema georreferenciado a ser implantado na Prefeitura.

## **6.8. BASES TÉCNICAS PARA DE SERVIÇOS DE TAXIS**

### **6.8.1. Descrição**

Este estudo é de curto prazo e tem por objeto a sistematização dos dados de transporte por taxi, seu controle por parte do Município e método de cálculo tarifário.

### **6.8.2. Análise**

Deve ser analisado o serviço existente quanto ao número de taxis por habitantes, comparativamente com outras cidades da região.

Devem ser efetuado uma análise do cálculo das tarifas de taxi em outras capitais e/ou cidades de porte semelhante.

Deve ser analisado o cálculo tarifado utilizado.

Deve ser levantado e pesquisado dados relativos ao serviço para fins de cálculo tarifário.

### **6.8.3. Propostas**

Deve ser proposta uma metodologia de cálculo tarifário para o serviço com estabelecimento de parâmetros próprios de Porto Velho.

Devem ser propostas recomendações e estudos necessários para o setor.

Devem ser propostas padronização dos pontos de taxi e pontos tipo.

### **6.8.4. Produtos**

- Levantamento de dados: frota, pontos, ocupação, legislação, etc.
- Planilha de calculo tarifário: atual e proposta.
- Formação de base de dados para alimentação do sistema georreferenciado a ser implantado na Prefeitura.
- Projetos arquitetônicos para pontos tipo.

## **6.9. BASES TÉCNICAS PARA TRANSPORTE ESCOLAR**

### **6.9.1. Descrição**

Este estudo é de curto prazo e tem por objeto a sistematização dos dados do transporte escolar, seu controle por parte do Município e método de cálculo tarifário.

### **6.9.2. Análise**

Deve ser analisado o serviço existente quanto ao número de veículos por habitantes, comparativamente com outras cidades da região.

Devem ser efetuado uma análise do cálculo das tarifas em outras capitais e/ou cidades de porte semelhante.

Deve ser analisado o cálculo tarifado utilizado.

Deve ser levantado e pesquisado dados relativos ao serviço para fins de cálculo tarifário.

Deve ser analisado o cadastro dos condutores e das empresas e/ou autônomos operadores do serviço.

### **6.9.3. Propostas**

Deve ser proposta uma metodologia de cálculo tarifário para o serviço com estabelecimento de parâmetros próprios de Porto Velho.

Devem ser propostas recomendações e estudos necessários para o setor.

### **6.9.4. Produtos**

- Levantamento de dados: frota, legislação, etc.
- Planilha de calculo tarifário: atual e proposta.
- Formação de base de dados para alimentação do sistema georreferenciado a ser implantado na Prefeitura.

## **6.10. PLANO DE GESTÃO DE TRANSPORTES**

### **6.10.1. Descrição**

O Plano deve apresentar um quadro com a quantificação e qualificação de recursos humanos, espaço físico e sua qualificação, equipamentos, materiais, veículos, apoio tecnológico, etc. necessários para o bom gerenciamento dos transportes na Prefeitura de Porto Velho.

### **6.10.2. Análise**

Análise das condições atuais de gerenciamento dos transportes: recursos disponíveis, área física, materiais, equipamentos, etc.

Análise da legislação e regulamentos e os instrumentos existentes para sua aplicação.

### **6.10.3. Propostas**

Propor a adequação administrativa para a situação atual e futura, principalmente, tendo em vista o alto crescimento populacional previsto para Porto Velho.

Treinamento da equipe técnica e auxiliar.

Propor adequações nos instrumentos existentes e recomendações técnicas.

Propor plano de divulgação dos serviços e campanhas de educação para o trânsito.

### **6.10.4. Produtos**

Plano de gestão do transporte e trânsito urbanos de Porto Velho.

- Levantamento das condições da gestão atual: Legislação existente; Competências; documentos (padronizações existentes); recursos humanos; espaço físico; equipamentos e mobiliário; sistemas utilizados, etc.
- Comparativo com cidades semelhantes, vizinhas e modelos: Rio Branco, Manaus, Curitiba, Porto Alegre, Recife, etc..
- Plano de gestão atual e futuro prevendo recursos necessários e sua justificativa.

## **6.11. ESTUDO DE FONTES DE FINANCIAMENTO**

### **6.11.1. Descrição**

Todos os planos, projetos e estudos deste TDR têm requerimentos financeiros. Este estudo deve buscar as fontes possíveis para o financiamento dos mesmos, desde recursos próprios do Município, fontes privadas até fontes externas e empréstimos.

### **6.11.2. Análise**

Deve ser efetuada uma síntese com todos os investimentos previstos, sejam eles em estudos, projetos, obras, treinamento, divulgação e gestão.

Deve ser analisado em conjunto os cronogramas físico-financeiros previstos.

Devem ser analisadas as condições financeiras e de endividamento do Município.

Devem ser analisadas todas as fontes possíveis de recursos na área pública e nos fundos e bancos de desenvolvimento que possam acionadas para a execução do PMU.

### **6.11.3. Propostas**

Devem ser propostas fontes de financiamento para cada estudo, projeto e/ou obra de acordo com o cronograma físico-financeiro formando uma proposta total ao longo do período de projeto.

Apresentar um modelo de carta consulta específico e para plano, estudo, projeto e obra.

Elaborar uma carta consulta de um projeto complexo proposto como modelo para a Prefeitura.

Instruir um grupo de até 10(dez) técnicos da prefeitura na elaboração de uma carta consulta Modelo BIRD/ BNDES.

### **6.11.4. Produtos**

Programa de execução do PMU com fontes de financiamento possíveis.

Modelos de Carta Consulta para captação de recursos de instituições de crédito.

Cópia de documentação financeira do município necessária para um pedido de empréstimo.

Cálculo da capacidade de endividamento da Prefeitura de Porto velho exigido pelo BNDES.

Manual de instrução para solicitação de financiamento.

Instrução para até 10 (dez) técnicos sobre solicitação de financiamentos.

## **7. GERAIS**

Todos os trabalhos de engenharia e plantas relacionados com este projeto e que serão realizados pelo consultor, incluindo a preparação de planos, especificações e outros documentos devem estar de acordo com as normas aceitas e utilizadas regularmente no Brasil e Prefeitura de Porto Velho.

O consultor é responsável por assegurar que essas obras sejam executadas, de acordo com as normas utilizadas pela prefeitura e Normas Brasileiras:

Paralelo a este Plano é desenvolvido um Projeto de base de dados georreferenciada. Todos os dados e elementos coletados e levantados e planejados neste Plano serão parte desta base de dados e, portanto, devem seguir as diretrizes e mapa base indicadas no mesmo.

## **8. ANEXOS**

# **ANEXO 01 - PLANO ESTRATÉGICO DE PORTO VELHO**

## **INDICADORES URBANOS**

- **Transporte Urbano e Mobilidade**

O sistema de transporte público de Porto Velho transporta, segundo estimativa da Secretaria Municipal de Trânsito - SEMTRAN, cerca de 71 mil passageiros/dia, índice bastante baixo em relação à população. A SEMTRAN, em parceria com a iniciativa privada, fez a integração físico-operacional-tarifária do transporte coletivo, por meio da bilhetagem eletrônica, o que resultou em melhor operacionalização e menor tempo de espera, com reflexos positivos no custo operacional.

A frota de veículos que circula na cidade é da ordem de 97.500, dos quais 74% de passageiros, 72150 de pass. O transporte coletivo conta com 165 veículos, e o serviço de táxi é proporcionado por 652 carros. É interessante observar que, segundo estimativas da mesma Secretaria, existem na cidade cerca de 160 mil bicicletas (o número de bicicletas oficialmente registradas é da ordem de 32 mil) , o que explicaria, juntamente com o baixo nível de renda da população, o número relativamente baixo de passageiros transportados diariamente pelo sistema de transporte coletivo.

## **ANALISE DAS CONDICIONANTES, DEFICIÊNCIAS E POTENCIALIDADES**

- **Sistema Viário e Transporte.**

### **Condicionantes**

As duas rodovias federais (BR 364 e Br 319) que atravessam a cidade interferem e condicionam a qualidade e a fluidez do tráfego urbano. A Avenida Governador Jorge Teixeira, por exemplo, responsável pela ligação da cidade com o aeroporto, é utilizada ao mesmo tempo como uma continuação da BR

364 e, embora bem dimensionada, é a via urbana mais carregada com o tráfego regional do que com o tráfego local, o que gera uma barreira que compromete as relações entre as partes oeste e leste da cidade.

O sistema de circulação de Porto Velho é caracterizado por uma malha quadriculada regular, de bom dimensionamento, mas sem diferenciações e indicações que facilitem a sua "leitura".

### **Deficiências**

Aos problemas da circulação regional e local, já mencionados, soma-se o conflito provocado por motos e bicicletas que circulam entre os demais veículos, originando um volume significativo de acidentes de trânsito.

Outra deficiência que compromete a segurança e a fluidez da circulação urbana reside na ausência de um sistema de informação, com placas indicativas e de referências. A malha quadriculada, com vias de dimensões semelhantes e pouco diferenciadas, resulta na desorientação de motoristas e pedestres. Esta situação requer um estudo mais aprofundado, inclusive quando à estruturação e a hierarquização de vias, de modo a tornar mais fácil a "leitura" da estrutura viária.

É necessário mencionar, ainda, a falta de segurança e de conforto dos pedestres e, especialmente, dos portadores de necessidades especiais, dadas à irregularidade e a baixa qualidade do piso dos passeios e calçadas. A reduzida oferta de estacionamentos na área central e a falta de fiscalização que facilita "filas duplas", também são deficiências que devem ser enfrentadas tendo em vista a melhoria da circulação urbana.

### **Potencialidades**

Com a construção da via de Contorno Sul, o trecho urbano sudoeste da BR 364 e a Avenida Governador Jorge Teixeira, poderiam passar a operar como um grande eixo estrutural da cidade no sentido Norte-Sul. Este eixo pode contribuir para uma melhor estruturação da cidade na perspectiva de enfrentar

o inevitável incremento do vetor de crescimento na direção sul. Trata-se de **uma nova alternativa para o “desenho” de Porto Velho que poderá se contrapor** à tendência do crescimento na direção leste e que deve ser analisada com atenção durante os trabalhos de revisão do Plano Diretor ora em andamento.

Outra potencialidade estaria na possibilidade de se estabelecer, sobre a malha urbana atual, um sistema de vias expressas, preferenciais, diminuindo o número de cruzamentos e aumentando a fluidez do tráfego.



Uma possível e recomendável retomada da experiência de estacionamentos controlados e pagos na área central, certamente contribuirá para a redução dos problemas de circulação nesta área.

Da mesma forma, projetos de ciclovias, como alguns já desenvolvidos pela municipalidade, devem reduzir os acidentes nessa modalidade. Neste sentido, vale lembrar que o dimensionamento da estrutura viária faculta a utilização de **uma parte da “caixa” da maioria das vias tanto para a arborização, como para a melhoria e alargamento de passeios e, igualmente, para a localização de ciclovias.**

## **PROPOSTAS**

### **1. PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA**

Embora não tenha uma taxa de motorização muito elevada (da ordem de um carro para quatro habitantes), Porto Velho apresenta um alto índice de acidentes de trânsito. O problema é agravado pela existência de uma Rodovia Federal, a BR-364, que atravessa a área urbana.

Os problemas de trânsito decorrem, em parte, do próprio traçado da cidade, em retícula, que determina um cruzamento a aproximadamente cada cem metros, e, seguramente, à falta de um sistema hierarquizado de vias claramente definido e sinalizado.

Por outro lado, a cidade possui, segundo estimativa da Secretaria Municipal de Transito – SEMTRAN, cerca de 160 mil bicicletas, que disputam com os carros e com os pedestres o espaço necessário para circular. Para atendê-las existe uma única ciclovia, de pequena extensão, implantada há vários anos atrás.

A solução – ou, pelo menos, minimização – do problema estaria em, por um lado, estabelecer um sistema de vias preferenciais, diminuindo o excessivo número de cruzamentos e, por outro, facilitar a circulação de bicicletas, estabelecendo ciclovias e ciclofaixas onde as dimensões da caixa da via permitam.

Complementarmente, é necessário oferecer melhores condições de trafegabilidade para o sistema de transporte coletivo, sobretudo na periferia da cidade, pavimentando algumas vias consideradas prioritárias para esse efeito, e melhorar as condições de estacionamento na área central da cidade.

É importante, finalmente, que – sem prejuízo das medidas necessárias para melhorar a circulação de veículos – seja dada primazia ao transporte público em relação ao transporte individual.

O fato de que o núcleo urbano é atravessado pela BR-364, que o secciona em duas partes, dificulta fortemente o acesso ao setor sul da cidade, onde se concentra um considerável contingente populacional. Considere-se ainda que uma universidade se localiza do outro lado da via, em relação ao centro, dificultando o deslocamento dos estudantes.

Dada esta situação, propõe-se:

- a pavimentação complementar de um conjunto de vias que assegure a melhor ligação entre a área central da cidade e os bairros da zona leste, melhorando a circulação do transporte coletivo;
- a criação de vias exclusivas para ônibus ligando o centro à zona leste, onde se concentra a maioria da população de menor renda;
- a implantação de ciclofaixas e ciclovias para assegurar a mobilidade dos usuários de bicicletas. Isto inclui a criação de facilidades de estacionamento para as bicicletas no local de destino – escolas, empresas, etc. – e no centro da cidade;
- o estabelecimento de um sistema de sinalização horizontal e vertical que torne mais visível o plano de hierarquização das vias existente;
- a implantação de um sistema de estacionamento regulamentado na área central, de maneira a assegurar um maior número de vagas temporárias;
- construção de um anel viário que permita a ligação da BR-364 com o atual porto, evitando a passagem do tráfego pesado pelo centro da cidade;

- a construção, por meio de negociações com o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes - DNIT, de pelo menos dois viadutos ligando a área central com a área separada pela BR.<sup>3</sup> ou
- a construção de uma variante da BR 364, ao Sul, desviando o tráfego de caminhões pesados da área central.

Recomenda-se, finalmente a elaboração de um estudo global do sistema viário que inclua a diminuição do número de cruzamentos, defina as vias mais adequadas para implantação das ciclovias/ciclofaixas e as faixas exclusivas para ônibus e delimite a área onde poderia ser implantado o sistema de estacionamento rotativo.

## 1. PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA

### **Projeto: adequação de vias**

Objetivo: pavimentação complementar de um conjunto de vias que assegure melhor ligação entre a área central da cidade e os bairros da zona Leste, melhorando a circulação do transporte coletivo;

---

<sup>3</sup> A Prefeitura de Porto Velho está elaborando, para negociação com o DNIT, um projeto que inclui a construção das avenidas marginais da BR-319 desde vxvx até a vxvxv, e que inclui a construção de 4 viadutos.



### **Obras:**

Abertura, alargamento, asfaltamento, drenagem, passeios e sarjetas.

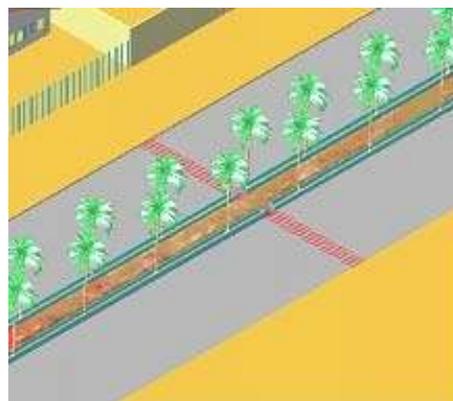
### **Vias prioritárias:**

- Sete de Setembro
- Pinheiro Machado
- Rio de Janeiro

## 1. PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA

### **Projeto: implantação de ciclovias e ciclofaixas**

Objetivo: assegurar a mobilidade dos usuários de bicicletas, incluindo a criação de facilidades de estacionamento para as bicicletas no local de destino – escolas, empresas, etc – e no centro da cidade.



**Obras:**

Adequação das vias para melhor circulação das bicicletas

**Vias prioritárias:**

- José Vieira Caúla/Mamoré
- Bairro Nacional
- Av. Rio de Janeiro
- Av. Rio Madeira

## 1. PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA

### **Projeto: via exclusiva para ônibus**

Objetivo: proporcionar uma melhoria da ligação entre a área central da cidade e a zona Leste da cidade, onde se concentra um significativo contingente de moradores.



### **Obras:**

Adequação das vias para implantação de vias exclusivas para ônibus

### **Vias prioritárias:**

- Sete de Setembro
- Nações Unidas
- Rio de Janeiro

## 1. PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA

### **Projeto: desvio do tráfego pesado**

Objetivo: construção de duas variantes – uma Leste e outra Sul -, permitindo a ligação da BR-364 com o atual porto, evitando a passagem do tráfego pesado pelo centro da cidade.



### **Obras:**

Abertura e implantação de uma nova via a Leste da cidade e readequação da Avenida Imigrantes; abertura e implantação de uma variante da BR 364 ao Sul.

## 1. PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA

### **Outros projetos:**

- estabelecimento de um sistema de sinalização horizontal e vertical que torne mais visível plano de hierarquização das vias existente;
- implantação de um sistema de estacionamento regulamentado na área central, de maneira a assegurar um maior número de vagas temporárias;
- construção, por meio de negociações com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, de pelo menos dois viadutos ligando a área central com a área separada pela BR;
- estudo de uma nova hierarquização de tráfego, com apoio em uma rede de vias prioritárias.

# MARIA DA GRAÇA VALLE SILVEIRA



## PROFISSÃO

---

Engenheira Civil

## NACIONALIDADE

---

Brasileira

## IDIOMAS

---

Português, Espanhol, Francês, Inglês.

## NÍVEL DE ESTUDOS

---

- Engenheira Civil (UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - UFRGS), (PORTO ALEGRE), (BRASIL). (1968)
- Especialidade em Economia Rodoviária – Escola de Engenharia da UFRGS
- Mestrado em Planejamento Regional e Urbano Faculdade de Arquitetura – PROPUR da UFRGS. (2002).
- Doutoranda em Planejamento Regional e Urbano (início em 2007) Faculdade de Arquitetura – PROPUR da UFRGS.

## SÍNTESE PROFISSIONAL

---

- **Projetos rodoviários** em tráfego e custos, supervisão de projetos, supervisão de obras viárias em área metropolitana, montagem de propostas técnicas pelo setor privado para obras rodoviárias;
- **Processos Licitatórios:** elaboração de Termo de Referência, propostas técnicas e financeiras e julgamentos de processos de licitação para setor Público Municipal e Estadual.
- **Planejamento regional e metropolitano:** pesquisas de oferta e demanda; estudos de infra-estrutura de transportes; estudos de transporte público e tráfego; elaboração de Termo de Referência; elaboração de propostas técnicas e financeiras; julgamentos de processos de licitação nacional e internacional;
- **Planejamento urbano:** pesquisas de oferta e demanda; estudos de sistema viário e uso do solo, elaboração de Termo de Referência e de propostas técnicas e financeiras; julgamentos de processos de licitação em âmbito municipal;
- **Planejamento e operação e acompanhamento de implantação** de sistemas de Corredores Exclusivos para ônibus urbanos e metropolitanos;

- **Estudos de custos rodoviários e tarifários** para obras rodoviárias e sistemas de transportes públicos urbanos, metropolitanos e interestaduais;
- **Gerenciamento técnico** de empresa de ônibus e gerenciamento de central de serviços ao cidadão;
- **Captação de recursos** nacional e internacional para sistemas públicos de transportes, infra-estrutura e operação;
- **Avaliação de prêmio de qualidade** para empresas de transporte rodoviário pela ANTP (Associação Nacional de Transporte Público Urbano);
- **Consultoria internacional** em transporte urbano e metropolitano (pesquisas, análise e soluções); em tráfego rodoviário; em transporte público e tráfego em geral; assessoria técnica a projetos e a coordenação de projetos.
- **Montagem de termo de referência, julgamento e fiscalização** para/de consultoria internacional sobre recursos de TIC e planejamento regional em âmbito do Governo Estadual-RS;
- **Professora universitária** em universidades públicas, em disciplinas de transportes, planejamento de transportes, tráfego e transporte urbano, matemática, matemática financeira e custos.

## **EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL**

---

### **Porto Alegre**

**2009**

Consultoria em Transportes e Planejamento Urbano pela MGC- Planejamento Consultoria e Assessoria Técnica Ltda.

**2007-2008**

Consultoria em Transportes e Planejamento Urbano pela MGC- Planejamento Consultoria e Assessoria Técnica Ltda. Laudos técnicos sobre influência no tráfego de painéis publicitários.

**2003-2007**

Assessoria Técnica junto à Direção Geral da Secretaria do Estado da Coordenação e Planejamento (hoje denominada Secretaria de Gestão e Planejamento), do Estado do Rio Grande do Sul.

Elaboração de TDR (termo de referência) e acompanhamento dos projetos Internacionais: Melhorias do Estado nas áreas de Tecnologia da Informação e Logística do Estado do Rio Grande do Sul.

Gerencia geral da Rede de Serviços ao Cidadão TUDOFÁCIL.

**2002**

Consultoria em transportes para Projeto de Desenvolvimento do Estado da Bahia através da Consultora Boursheid Engenharia e, consultoria para empresa Central S.A., operadora de transporte coletivo na região metropolitana de Porto Alegre.

### **Caracas, Venezuela**

**2001/1999**

Assessoria técnica Internacional ao Plano de Nacional de Transporte Urbano, financiado pelo BIB para FONTUR (Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano – órgão público Venezuelano, semelhante à antiga EBTU<sup>4</sup>- brasileira) ligado ao Ministério de Transportes, através da empresa Geotecnia Internacional, após diretamente ao FONTUR, e, posteriormente através do Consórcio internacional Gecoplan -IIPIT.

### **Porto Alegre**

**1998/1995**

Chefe de Setor nos Departamentos de Desenvolvimento Regional e Urbano, Projetos Especiais e Diretoria Geral da Secretaria da Coordenação e Planejamento do Estado do Rio Grande do Sul, onde efetuou estudos de captação de recursos para projetos estaduais junto ao BNDES e BID; obtenção de recursos para execução do Projeto de Reformulação dos Corredores Metropolitanos de Ônibus da RMPA (30km) e posterior Chefia do Grupo Executivo para sua implantação.

**1995/1993**

---

<sup>4</sup>EBTU= Antiga Empresa Brasileira de Transporte Urbano, vinculada ao Ministério dos Transportes

Assessora Técnica da Secretaria Extraordinária de Captação de Recursos de Porto Alegre – SECAR, onde executou várias Cartas Consulta para envio a entidades financiadoras e montagem de Projetos para fins de financiamento junto ao BID, BNDES e FONPLATA.

### **1993/1991**

Consultoria em transporte metropolitano, custos rodoviário, custos de transportes, traçado viário, planejamento e operação junto a METROPLAN.

### **1991/1990**

Gerente Judicial de empresa de transporte coletivo por ônibus, Massa Falida Belém Novo S.A. (aproximadamente 100 ônibus), com recuperação da Falência (passou de falida para concordatária suspensiva), efetuando controle dos custos e da operação. Negociações com poder concedente e entidades públicas e privadas de operação de ônibus.

### **1989/1983**

Consultora de transportes da EBTU, junto ao grupo de transportes da METROPLAN; montagem da Gerência de Transportes Metropolitanos, Integração das Linhas Alimentadoras de TRENSURB e gerenciamento das linhas de ônibus metropolitanas. Coordenadora do Núcleo Metropolitano de Transportes e Gerente dos Transportes Metropolitanos; Consultoria em Transporte Metropolitano, custos rodoviário, custos de transportes, traçado viário, planejamento e operação.

### **1983/1979**

Consultora da EBTU para a Prefeitura Municipal de Porto Alegre – Secretaria Municipal dos Transportes – SMT, no Projeto de Operação dos Corredores de Transportes Coletivo de Porto Alegre. Projeto BIRD I, coordenado pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU.

### **1978/1972**

Participação na Equipe de Transportes do Grupo Executivo da Região Metropolitana de Porto Alegre - GERM, na elaboração do Plano Diretor da Região Metropolitana de Porto Alegre, em decorrência de acordo Básico de Coordenação Técnica firmado entre os Governos do Brasil e da República Federal da Alemanha; no Plano Metropolitano de Transportes de Porto Alegre como Coordenadora da Equipe de Engenharia, uma realização conjunta da Fundação Metropolitana de Planejamento - METROPLAN - Empresa brasileira de Transportes - EBT - Grupo de Integração da Política de Transportes – GEIPOT; execução de : Planos Viários de Cidades Novas, Distrito Industrial de Alvorada, Viamão e Campo Bom, elaboração de Editais de Estudos de Viabilidade e Engenharia Final de Ruas, Participação em Comissões de Julgamento de Propostas na METROPLAN; participação na equipe especial formada pela Prefeitura de Porto alegre, como Representante da METROPLAN, encarregada dos estudos de tráfego. no Estudo de Viabilidade Técnica Econômica do Projeto de Corredores de

Transportes Coletivos de Porto Alegre (Projeto EBTU/BIRD); coordenação técnica do Grupo Projeto PAVURB (pavimentação de Vias em Zonas de Baixa Renda, servidas por transportes coletivo), com financiamento do BIRD para RMPA.

**1972/1971**

Desenvolvimento de Plano de Transporte do Plano de Desenvolvimento da Associação dos Municípios da Fronteira Oeste –AMFRO, como engenheira autônoma.

Obs.: Projeto realizado para o SERFHAU, abrangendo oito municípios.

## **Espírito Santo**

**1971**

Analista de Projeto no Trabalho de Viabilidade Econômica para Instalação de um complexo industrial para madeira dura, junto à Empresa DOCEMADE, pela empresa Bustamante - Planejamento e Engenharia.

## **Porto Alegre**

**1971/1970**

Engenheira Coordenadora e Responsável pelos trabalhos de desapropriação do Projeto "Freeways" de Porto Alegre (90 km) pela empresa Montor – Montreal Engenharia Industrial S.A..

Obs.: Projeto realizado para o DNER-MT, junto ao Consórcio MONTOR-ETEL-PLANISUL.

Trabalhos na área de transportes do Projeto de Desenvolvimento Regional da Bacia dos rios Taquari-Antas – Segunda Fase desenvolvido para o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, pela empresa Montor – Montreal Engenharia Industrial S.A..

## **Rio de Janeiro/ Espírito Santo**

**1970**

Montagem de propostas técnicas, metodologia do cálculo do Número "N", para dimensionamento do pavimento, e contagens de tráfego em projetos rodoviários, participação no projeto de Duplicação de Linha Férrea da Cia. Vale do Rio Doce no Espírito Santo e Minas Gerais, pela empresa Montreal Engenharia S.A.

## **Porto Alegre**

**1970/1969**

Engenheira Coordenadora do Setor de tráfego, no Projeto "Freeways" Porto Alegre, pela a empresa Montor-Montreal Engenharia.

OBS.: Projeto realizado para o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, Ministério de Transportes, junto ao Consórcio MONTOR-ETEL-PLANISUL.

**1969**

Engenheira responsável pelo setor de Tráfego Rodoviário, no Programa de Desenvolvimento Integrado da Bacia Taquari-Antas, junto a empresa Montor-Montreal Engenharia.

OBS.: Projeto realizado para o Governo do Estado do Rio Grande do Sul.

**1969/1968**

Engenheira-Chefe do Grupo de infra-estrutura de Transporte no projeto Diagnóstico de Recursos Naturais e Sócio-Econômico do RGS, no Instituto Brasileiro de Reforma Agrária (IBRAR-RS) do Ministério de Agricultura – Governo Federal.

OBS.: Projeto de infra-estrutura de Transporte no Estado do RGS dentro do Projeto 1.2.4.1.00 do IBRAR, financiado pelo IICA.

## EXPERIÊNCIA DIDÁTICA

---

**Criciúma. SC**

**UNESC**

**2007**

Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC Professora de disciplina na Pós-Graduação onde ministrou a disciplina de:

- **Mobilidade Urbana e o Planejamento Urbano**, no Curso de Gestão de Transporte e Trânsito.

**Porto Alegre, Cidreira e Frederico Westphalen**

**UERGS**

**2006-2005**

Professora da Unidade de Porto Alegre na Universidade Estadual do Rio grande do Sul, no curso de Administração de Sistemas e Serviços de Saúde onde ministrou as disciplinas:

- **Matemática;**
- **Matemática Financeira;**
- **Conceitos Matemáticos;**
- **Investigação Científica e,**
- **Custos em Sistemas de Saúde.**
- Na Unidade de Cidreira, no curso de Tecnologia em Recursos Pesqueiros e Produção de Pescados, ministrou as disciplinas:
- **Contabilidade e Economia Rural;**
- **Matemática Aplicada e,**
- **Física Aplicada.**

No curso de Curso Superior de Tecnologia em Agropecuária e Agroindústria ministrou a disciplina de:

- **Matemática Aplicada.**

**Porto Alegre –**

**UFRGS**

**2004/1979**

Professora da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio grande do Sul, no Departamento de Engenharia Civil onde ministrou as disciplinas:

- **Transporte I e II de 1979 a 1986;**
- **Transportes Urbanos de 1986 até 1994;**
- **Engenharia de Tráfego em 1987;**
- **Infra-estrutura Aérea e Dutoviária em 1995 e,**
- **Transportes Públicos Urbanos e Gerenciamento de Sistemas de Transportes de 1995 a 1999.**

Professora da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio grande do Sul no Departamento de Produção e Transportes a partir de 1999. Disciplina de:

- **Atividades Complementares em Engenharia de Produção em 2002 e 2003.**

Eventualmente ministrou disciplinas correlatas nos cursos de Pós Graduação da Escola de Engenharia, Economia e Arquitetura.

## **PUCRS**

**2004/2003**

Professora nas disciplinas de:

- Planejamento de Transportes;
- Transporte Urbano;
- Técnicas de planejamento em Transporte Urbano;
- Legislação e Tráfego Urbanos,

nos cursos Seqüenciais realizados na Faculdade de Administração da Pontifícia Universidade Católica –PUC, para turmas das Companhia Carris Porto-alegrense e Associação dos Transportadores Metropolitanos – ATM.

### **ENDEREÇO E TELEFONES/FAX:**

---

MGC- Planejamento Consultoria e Assessoria Técnica Ltda.

CGC: 92 470 699 0001-71

Rua Mariz e Barros, 246. Porto Alegre, CEP: 90.690-390 RS,  
Brasil.

Telefone: (051)3334 7885, Fax: (051)3392 7885

Celular: (051)8444 0084

E-mail: [gracavsilveira@terra.com.br](mailto:gracavsilveira@terra.com.br)



## ANEXO 3

- Termo de Referência do Sistema de Geoprocessamento do Município de Porto Velho

*Termo de Referência*

*Sistema de Geoprocessamento do  
Município de Porto Velho*

---

versão: maio 2009

# Sumário

<b>1</b>	<b>OBJETO .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>JUSTIFICATIVA .....</b>	<b>4</b>
2.1	OBJETIVOS DO TERMO DE REFERÊNCIA .....	6
<b>3</b>	<b>ETAPAS DE IMPLANTAÇÃO GEOPROCESSAMENTO .....</b>	<b>6</b>
3.1	PROJETOS PRIORITÁRIOS.....	7
3.1.1	<i>Sistema de Gestão em Educação .....</i>	<i>7</i>
3.1.2	<i>Sistema de Gestão em Saúde.....</i>	<i>8</i>
3.1.3	<i>Sistema de Gestão de Transportes Públicos .....</i>	<i>8</i>
3.1.4	<i>Sistema de Planejamento Urbano .....</i>	<i>9</i>
3.1.5	<i>Sistema de Gestão Ambiental.....</i>	<i>9</i>
3.2	PROJETOS ESSENCIAIS OU DE SUPORTE .....	9
3.2.1	<i>Sistema de Gestão de Contratos.....</i>	<i>9</i>
3.2.2	<i>Sistema de Gestão de Obras .....</i>	<i>10</i>
3.2.3	<i>Reestruturação Administrativa Municipal .....</i>	<i>11</i>
<b>4</b>	<b>INFRAESTRUTURA DE GEOPROCESSAMENTO .....</b>	<b>11</b>
4.1	ARQUITETURA DA INFORMAÇÃO .....	11
4.1.1	<i>Infraestrutura Legada.....</i>	<i>12</i>
4.1.2	<i>Infraestrutura Espacial e Serviços.....</i>	<i>12</i>
4.2	ESTRUTURA DO BANCO DE DADOS GEOGRÁFICO .....	13
4.2.1	<i>Coleta de informações espaciais.....</i>	<i>13</i>
4.2.2	<i>Modelagem de dados espaciais.....</i>	<i>14</i>
4.3	ESPECIFICAÇÕES DE INFRAESTRUTURA DE TI .....	15
4.3.1	<i>Camada de Redes .....</i>	<i>15</i>
4.3.2	<i>Camada de Ferramentas .....</i>	<i>16</i>
4.3.3	<i>Camada Física .....</i>	<i>16</i>
4.4	ESPECIFICAÇÕES DE GEOPROCESSAMENTO .....	18
4.4.1	<i>Restituição Analítica Digital.....</i>	<i>18</i>
4.4.2	<i>Níveis previstos na aquisição de imagens de satélite .....</i>	<i>18</i>
4.4.3	<i>Ortorectificação.....</i>	<i>19</i>
4.4.4	<i>Reambulação .....</i>	<i>20</i>

4.4.5	<i>Especificações para o levantamento imobiliário</i>	20
<b>ANEXO I:</b>	<b>SISTEMA DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA MUNICIPAL (SAT-PV)</b>	<b>22</b>
4.5	ESPECIFICAÇÕES (EQUIPAMENTOS E FERRAMENTAS)	25
4.5.1	<i>Sistema de Geoprocessamento do Município</i>	25
4.5.2	<i>Estratégia de Implantação</i>	27
4.5.3	<i>Equipamentos</i>	28
4.5.4	<i>Ferramentas</i>	29
<b>ANEXO II:</b>	<b>GLOSSÁRIO</b>	<b>32</b>

## 1 Objeto

---

Este Termo de Referência tem por objetivo a contratação de empresa especializada para implantar a infraestrutura do Sistema de Geoprocessamento do Município e a readequação do seu Sistema de Administração Tributária de Porto Velho (SAT-PV).

## 2 Justificativa

---

Sistema de Geoprocessamento ou Sistema de Informações Geográficas – SIG, traduzido do inglês GIS, é uma ferramenta de tecnologia da informação que permite integrar bases de dados de diversas origens sobre uma base cartográfica digitalizada. É um sistema composto por um conjunto de programas de computador que integra (a) dados geográficos definidos por seus atributos espaciais, essencialmente localização, tamanho, forma e natureza com (b) variada gama de atributos não espaciais correlatos, como valores, proprietários, cadastros, usos, obrigações, taxas, impostos, benefícios, etc.

As prefeituras, em função de suas competências constitucionais e responsabilidades sociais, devem organizar e atualizar um enorme acervo de informações, estando muito bem aceito que 70 a 80 % delas possuem uma referência espacial, sendo, pois, o SIG o instrumento ágil e eficiente para sua adequada gestão. Há indicações que somente a expansão da base de arrecadação do IPTU tem se mostrado suficiente para arcar integralmente com projetos do gênero GIS municipal em apenas um ano fiscal.

Dentre outros podemos destacar os seguintes benefícios específicos relacionados com a implantação de SIG em municípios:

- A digitalização da base cadastral fornece aos órgãos municipais uma base única e adequada para abranger os aspectos urbanos físicos, sociais e econômicos.
- Proporciona facilidades para a atualização dos dados.



- Facilita o acesso dos usuários às informações que sejam de seu interesse.
- Produção de mapas em papel, com o mesmo nível de atualização e confiabilidade da base digital, de qualquer área, em qualquer escala e com a combinação desejada de níveis de informação.
- Dados podem ser mais facilmente combinados, possibilitando consultas complexas de forma rápida. Estas consultas podem respaldar decisões e subsidiar os projetos a serem desenvolvidos pelas entidades públicas e particulares.
- Permitir que os dados possam ser rapidamente agregados segundo o critério espacial.
- As tarefas da administração municipal que se baseiam no SIG terão um alto grau de automatização, resultando em maior rapidez, precisão e confiabilidade dos procedimentos.
- Integrar, pelo critério espacial, os dados gerados em cada setor, contribuindo para um aproveitamento maior dos mesmos.
- Aprimorar o acesso a dados produzidos em outros órgãos, evitando redundâncias.

É interessante salientar que a descoberta de novas potencialidades e o seu aproveitamento, que ocorrem através do SIG, contribui significativamente para um robusto desenvolvimento econômico-social dos municípios.

O Sistema de Geoprocessamento do Município de Porto Velho é parte integrante do Plano Diretor de Tecnologia da Informação do Município de Porto Velho que consolida a visão estratégica da Prefeitura Municipal e que confere transparência à gestão pública a partir do domínio da geração, da manipulação e da comunicação da informação, por meio da democratização do acesso e dos meios de produção de conhecimento e do aperfeiçoamento da eficiência do serviço e da gestão pública.

## 2.1 Objetivos

---

Um sistema de geoprocessamento municipal, dentre outros, tem por objetivo:

1. Propiciar indicadores de desempenho que permitam um processo de avaliação contínua do desenvolvimento sustentável municipal.
2. Propiciar indicadores de desempenho que permitam um processo de avaliação contínua da aplicação do Plano Diretor
3. Fornecer informações para a gestão e planejamento do município, o monitoramento, a avaliação e implementação das políticas urbana e rural, subsidiando a tomada de decisões ao longo de seu processo.
4. Conter e manter atualizados dados, informações e indicadores sociais, de saúde, educacionais, culturais, econômicos, financeiros, patrimoniais, administrativos, físico-territoriais, infra-estrutura, inclusive cartográficos, ambientais, imobiliários e outros de relevante interesse para o Município.
5. Manter o Cadastro de Imóveis Municipais permanentemente atualizados através da aplicação de técnicas de Sistema de Informação Georeferenciado.

## 3 Etapas de Implantação Geoprocessamento

---

A implantação do Sistema de Geoprocessamento do Município de Porto Velho – SIG-PV ocorrerá de acordo com as seguintes etapas:

1. Desenvolvimento e implantação da infraestrutura de geoprocessamento, composta por:
  - a. Base Cartográfica do Município
  - b. Base de Dados Multifinalística do Município
  - c. Infraestrutura de Tecnologia da Informação e Comunicação
2. Desenvolvimento e implantação do novo Sistema de Administração Tributária Municipal detalhado no Anexo I.

As outras áreas de atuação do SIG-PV deverão fazer parte de Termo de Referência aditivo específico, de acordo com as orientações a seguir.

### 3.1 Projetos Prioritários

---

Os sistemas prioritários são desenhados tendo como meta estabelecer uma maior integração das secretarias municipais com os habitantes da capital de Rondônia, tornando esses departamentos mais sensíveis às necessidades da população. Os sistemas de informações geográficas e as tecnologias da informação e da comunicação desempenham papel crucial neste desafio, trazendo dinamismo e assertividade aos modelos de automatização de processos, a partir do relacionamento de informações espaciais e temporais com os mais variados grupos de informações gerados nas secretarias.

A seguir são apresentados os principais projetos que deverão fazer parte do plano diretor em geoprocessamento da Prefeitura Municipal de Porto Velho.

#### 3.1.1 Sistema de Gestão em Educação

A geração de indicadores de desempenho, quando dispostos em elementos cartográficos, garante alto grau de assertividade nos processos de tomada de decisão. São necessidades que deverão ser cobertas por esse projeto, a partir do emprego de técnicas de geoprocessamento, dentre outras:

- Distribuição populacional entre as vagas nas unidades escolares;
- Alocação de professores por disciplina;
- Definição de locais para a criação de novas escolas, bibliotecas ou outros equipamentos educacionais;

Um sistema de gestão municipal em educação deverá considerar a multiplicidade de informações espaciais geradas a cada ano letivo, integrá-las às informações institucionais e políticas educacionais vigentes, tornando a visão de gestão estratégica



da secretaria municipal de educação cada vez mais próxima dos alunos, professores, pais e demais elementos integrantes do serviço de educação.

### **3.1.2 Sistema de Gestão em Saúde**

A administração em saúde pública moderna deve considerar a distribuição espacial dos serviços, as características dos pacientes em relação aos elementos de risco a saúde dos respectivos logradouros, a logística de atendimentos emergenciais e na distribuição de medicamentos e suplementos médicos, bem como a eficiência na gestão hospitalar.

O Sistema de Geoprocessamento do Município para gestão em saúde deverá gerar mapas temáticos nos níveis acima descritos, e considerar a integração com informações de outras secretarias para a avaliação de cenários patológicos. O cruzamento de informações entre as áreas de saúde e meio ambiente, por exemplo, pode fornecer evidências sobre a incidência de uma determinada patologia estar relacionada a algum distúrbio ambiental que esteja ocorrendo na região analisada.

### **3.1.3 Sistema de Gestão de Transportes Públicos**

Deverá controlar as rotas dos transportes públicos rodoviários, apresentando as características de cada uma delas, tais como:

- Fluxo médio de passageiros;
- Pontos de parada e de integração;
- Pontos de referência.

Serviços essenciais em logística também devem ser considerados:

- Determinação de melhores rotas;
- Rotas de desvio de tráfego pesado;
- Geração automática de indicadores de tráfego e de passageiros.

### **3.1.4 Sistema de Planejamento Urbano**

A elaboração de um sistema de planejamento urbano deve considerar a aplicação de regras de apoio a tomada de decisão, integradas com informações espaciais, temporais e não-espaciais. O geoprocessamento é uma etapa importante neste empenho. Compreender a evolução das áreas urbanas; definir áreas de risco segundo regras de adensamento populacional; definir restrições de uso do solo; são algumas das atividades viáveis neste modelo. A correta integração entre as informações das secretarias municipais pode conferir considerável confiabilidade a esta ferramenta de decisão.

### **3.1.5 Sistema de Gestão Ambiental**

O grande desafio das políticas públicas da atualidade é estabelecer o equilíbrio entre o crescimento urbano e a manutenção do meio-ambiente. Na prefeitura de Porto Velho esse desafio é ainda mais claro na medida em que sua simbiose com o bioma amazônico representa uma grande oportunidade de crescimento, se bem aproveitado. Relacionar informações sobre o crescimento urbano, mananciais das bacias hidrográficas, atividades econômicas relacionadas ao meio ambiente e as análises de impacto do ser humano; pode auxiliar decisivamente na geração de políticas de sustentabilidade ambiente no perímetro urbano. Aliar crescimento econômico e qualidade de vida à população deve ser o objetivo primário deste projeto.

## **3.2 Projetos Essenciais ou de Suporte**

---

Os projetos essenciais são definidos aqui como a camada de sustentação aos projetos prioritários. A arquitetura da informação será melhor explicitada no item 7.

### **3.2.1 Sistema de Gestão de Contratos**

Levando em conta a necessidade de agilidade e coordenação entre diversas secretarias, no andamento de contratos de obras, um sistema de controle de contratos para o município de Porto Velho deverá possuir as seguintes características:



- Emissão de pareceres analíticos sobre projetos arquitetônicos, que levem em conta, fatores urbanos, ambientais, sócio-culturais, entre outros. Tendo como base a análise de informações dispostas em mapas temáticos;
- Emissão de artefatos normativos e contratuais como Licenças, alvarás etc;
- Deverá acompanhar processos através de interface web disponível em uma intranet municipal, com características de acessibilidade e segurança resguardadas;
- Deverá permitir a digitalização e arquivamento de documentos relacionados a projetos aprovados para o município;
- Deverá estar integrado com as demais ferramentas e serviços georeferenciados para permitir o cálculo de áreas em avaliação, acompanhamento do uso do solo, crescimento urbano, dentre outras informações;
- Possuir integração com a infraestrutura de informações do município para subsidiar a tomada de decisões;

A Análise e Modelagem de Processos podem ser feitas usando as metodologias de Arquitetura da Informação e deverão permitir uma visão clara das atividades envolvidas, os pontos críticos a serem observados e os possíveis caminhos a serem seguidos, podendo atuar como uma ferramenta de apoio à gestão sob qualquer ótica.

### **3.2.2 Sistema de Gestão de Obras**

Com o objetivo de controlar em tempo real o custo e o andamento de obras em curso, bem como analisar a evolução histórica de obras já encerradas. Em linhas gerais este serviço deverá oferecer de forma intuitiva a integração de informações espaciais e não espaciais. Essas características quando associadas fornecerão as seguintes visões:

- Análise logística de fornecedores destacados por tipo de insumo;
- Definição e visualização de obras por categoria;
- Definição de mão-de-obra por categoria e por alocação por obra;
- Avaliação de impacto da obra na vizinhança para possibilitar ações logísticas como controle de tráfico, interrupção momentânea de redes elétricas etc.;

- Visualização espacial de obras apresentando o andamento da obra, o custo e os responsáveis pela condução da obra.

### 3.2.3 Reestruturação Administrativa Municipal

Envolve a definição e criação de um departamento que seja responsável pela gestão do geoprocessamento a ser desenvolvido pela Prefeitura de Porto Velho. Este projeto deverá contar com as seguintes fases:

- Definição das atribuições técnico-administrativas do novo departamento.  
Deverá ser criado um comitê temporário, composto por representantes técnicos de cada secretaria, do atual departamento de TIC da Prefeitura e de especialistas da área de geoprocessamento;
- Definição do grupo de transição para a viabilização do novo modelo administrativo, com a missão de implantar o departamento de geoprocessamento e iniciar os procedimentos técnicos para integrar as bases de informação dos demais departamentos municipais.

## 4 Infraestrutura de Geoprocessamento

---

O conjunto de todos os elementos que auxiliam no tratamento computacional de dados espaciais. O conjunto das atribuições técnicas envolve, entre outros, o suporte aos bancos de dados, modelos de análise de espacial de fenômenos, produzindo mapas temáticos e automatizando processos que envolvem dados espaciais.

### 4.1 Arquitetura da Informação

---

Observando a necessidade de integração entre informações não espaciais e espaciais, o modelo de Arquitetura da Informação deverá ser capaz de construir esquemas compartilhados de informações que possibilitem o relacionamento entre as bases de dados do município de Porto Velho, gerando o espaço de informação adequado aos serviços de apoio estratégico e tático para a prefeitura do município.



A arquitetura deverá considerar três níveis: a infraestrutura legada, composta pelas informações não espaciais já armazenadas nas diversas secretarias municipais; a infraestrutura espacial; e os diversos serviços a serem compartilhados na forma de SIG. O diagrama abaixo demonstra a arquitetura resumidamente.



#### 4.1.1 Infraestrutura Legada.

Todas as bases de dados já existentes na infraestrutura do município de Porto Velho deverão ser integradas ao modelo de referenciamento espacial, servindo de fundamento conceitual aos serviços que surgirão. O padrão XML deverá ser empregado para atuar na integração destas informações entre os repositórios já existentes e também gerar informações para a camada superior. O Termo de referência deverá apresentar as características da estrutura já existente, estabelecendo-a como base de compatibilidade com as demais camadas.



#### 4.1.2 Infraestrutura Espacial e Serviços.

Esta camada servirá de suporte a todos os serviços dependentes de referência geográfica. Os servidores de informações espaciais, as ferramentas de geoprocessamento, estações de trabalho, os repositórios de imagens e demais ferramentas de apoio devem ser incorporados aos elementos estruturais já existentes.



Para atender a arquitetura apresentada o termo de referência deverá contar com as especificações técnicas que se seguem.

## 4.2 Estrutura do Banco de Dados Geográfico

A cartografia é um dos elementos cruciais na realização de projetos que manipulam informações georeferenciadas. A construção de uma base de dados precisa e detalhada aprimora os processos de recuperação de informação espaciais. A base cartográfica deverá ser capaz de gerar visões temáticas variadas.

Os procedimentos de construção de uma base deste tipo envolverão duas categorias de atividades bem distintas: a coleta de informações espaciais e a modelagem de dados espaciais.

A estrutura de integração, armazenamento e recuperação de informações espaciais será composta por padrões abertos que possibilitem a construção de soluções de acordo com o princípio de liberdade número 1 do software livre.

### 4.2.1 Coleta de informações espaciais.

A coleta de dados espaciais ocorrerá tendo como fonte, imagens obtidas por sensoriamento remoto, considerando vãos já realizados em até 5 anos e considerando a atualização de resolução temporal mínima de 3 anos e máxima de 10 anos, desde que as necessidades do serviço e as restrições de uso das imagens sejam respeitadas.

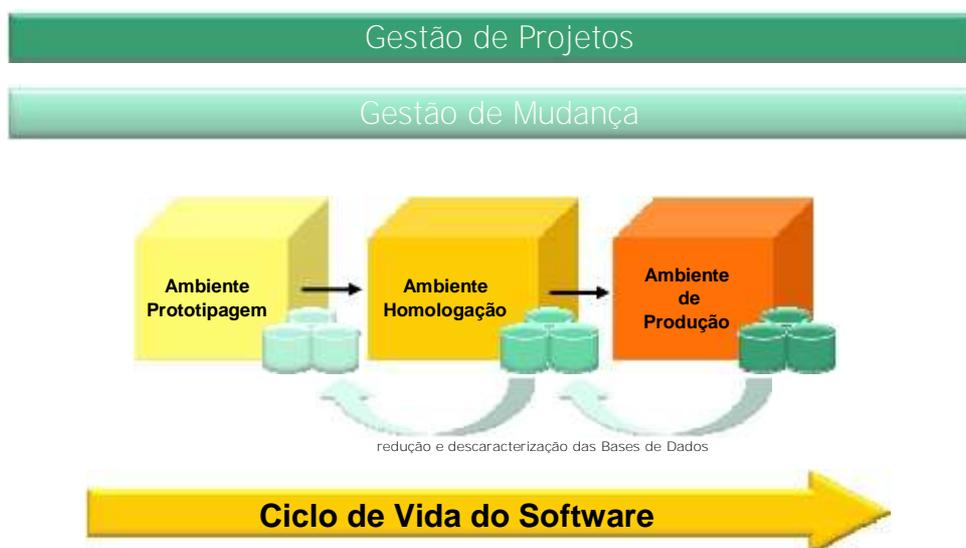
As matrizes digitais serão submetidas aos procedimentos de ortoretificação, balanceamento espectral e vetorização. Dependendo da forma de contratação das imagens estes procedimentos podem ser realizados diretamente pelo fornecedor, devendo ser observados aspectos como custo e finalidade do procedimento em relação aos critérios exigidos pelo serviço.

#### **4.2.2 Modelagem de dados espaciais.**

Para a realização das atividades de ortoretificação, balanceamento espectral e vetorização, descritos acima, estão previstas a utilização de uma base apta a armazenar informações espaciais. As atividades referentes à Modelagem de Dados Espaciais levarão em conta elementos geométricos como ponto, reta, superfície, polígonos, curvas etc. Além disso, esse tipo de SGBD deve ser compatível com os sistemas de coordenadas universais, tais como: UTM, Latitude e Longitude, podendo ser ajustados para qualquer um destes a qualquer tempo.

### 4.3 Especificações de Infraestrutura de TI

O modelo de infraestrutura previsto para o desenvolvimento dos serviços de geoprocessamento deve considerar o modelo de evolução e maturação de versões de software. O modelo de gestão de ambientes será ajustado para prever suportar essa necessidade. A equipe de gestão de ambientes deve considerar a seguinte arquitetura de ambientes:



O Povoamento, integridade, redução e segregação de cada banco de dados deverão contar com a infraestrutura de arquivos, aplicativos, estruturas de rede e segurança adequadas ao seu respectivo grau de importância. A seguir serão apresentadas as especificações, em linhas gerais, de cada elemento de TIC.

#### 4.3.1 Camada de Redes

Requisitos de *rede* para montagem do Centro de Computação:

Categoria	Requisitos
Switch	Compatíveis com redes de médio porte, número de conexões superior 24 conexões entre concentradores; Para equipamentos de borda de 24 ou 48 porta deve contar com concentração de conexões de cabeamento secundário oriundas de ponto de teleprocessamento.

<b>Categoria</b>	<b>Requisitos</b>
<b>Canal de Comunicação</b>	Link de comunicação de alto desempenho contando com segurança por criptografia e recurso paralelismo para garantia de disponibilidade.
<b>Cabeamento Estruturado</b>	O cabeamento deve ser compatível com os requisitos de comunicação descritos no item acima; Deve estar de acordo com os padrões IEEE.

### 4.3.2 Camada de Ferramentas

Requisitos de *software* para montagem do Centro de Computação:

<b>Categoria</b>	<b>Requisitos</b>
<b>Base de dados georeferenciada</b>	Ser compatível com o armazenamento de informações espaciais como vetores, curvas, áreas, retas, pontos, coordenadas (UTM entre outros); Estar integrada aos padrões de interoperabilidade vigentes; Estar de acordo com as normas de segurança.
<b>Ferramenta SIG</b>	Ser compatível com todas as fases de manipulação, produção, armazenamento e recuperação de informações espaciais.
<b>Padrões de interoperabilidade</b>	Deverão ser os Padrões XML e GML 3.0 ou superior.

### 4.3.3 Camada Física

Requisitos de *hardware* para montagem do Centro de Computação:

<b>Categoria</b>	<b>Descrição</b>
<b>Servidor de alto desempenho</b>	Apresentar as especificações de equipamentos que possam suportar processamento em larga escala; alta disponibilidade; escalabilidade e compatível com processamento de dados espaciais.
<b>Unidade de armazenamento de dados</b>	Além dos requisitos identificados no item acima, deve contar com o controle de segurança por criptografia de dados, componentes internos fisicamente e logicamente bloqueados, para dificultar acessos não autorizados.

<b>Categoria</b>	<b>Descrição</b>
<b>Sistema de backup</b>	O projeto de backup deve prever o volume, prioridade, velocidade dos procedimentos de cópia; deve estar provido mecanismo de teste de recuperação das cópias geradas; Prever a periodicidade da geração dos backup e procedimentos de verificação e auditoria do processo de backup.
<b>Equipamentos de segurança da informação</b>	O projeto de segurança deve considerar todos os equipamentos de rede e servidores como elementos de segurança. Swichts, roteadores, multiplexadores deverão atender as especificações neste sentido; O sistema deverá contar ainda com firewalls gerando o isolamento das redes locais e metropolitanas que estejam envolvidas no trafego de informações de interesse municipal.
<b>Estação de trabalho</b>	Este tipo de equipamento deverá ser compatível com ferramentas SIG; alto poder de processamento; alta disponibilidade para armazenamento de informações geográficas; deverá estar provida de processador gráfico de alto desempenho; deverá estar equipado com periféricos que favoreçam a produtividade, como Telas de alta resolução e periféricos de entrada com alto grau de precisão.
<b>Scanner</b>	Equipamento de alta precisão e resolução para digitalização de imagens disponíveis em meio físico.
<b>Plotter</b>	Equipamento dentro das especificações de mercado, compatível com os modelos de papel existente, para a geração de cartas temáticas e relatórios baseados em informações espaciais.
<b>Mesa digitalizadora</b>	Equipamento compatível com as ferramentas SIG estabelecidas; compatível com as estações de trabalho; Possuir precisão suficiente para a manipulação de imagens de satélite de alta resolução;

## 4.4 Especificações de Geoprocessamento

---

Apresenta as especificações estabelecidas por órgãos competentes, ou pelo atendimento aos critérios definidos pela prefeitura de Porto Velho, para a validação das fases de coleta e armazenamento de informações espaciais.

### 4.4.1 Restituição Analítica Digital

O sistema de coordenadas adotado deverá ser desenhado, observando o sistema de referenciamento geodésico adotado pelo INPE para a região de Porto Velho. A aquisição de imagens digitalizadas oriundas de sensoriamento remoto por satélite deve ser integrada com a base cartográfica já existente e deverá considerar a cobertura aerofotográfica colorida na escala 1:5000, com detalhamento compatível com a elaboração da planta na escala 1:500;

As bases cartográficas resultantes devem apresentar o padrão “Classe A” de exatidão cartográfica, de acordo com o decreto 89.817 de 20/06/1984 que regula as instruções e as normas técnicas da cartografia nacional.

Os arquivos digitais resultantes da restituição cartográfica deverão ser armazenados em DVD. Os formatos respeitados serão o ESRI Shapefile, GML e SQL conforme especificação OpenGIS Simple Feature Access - SFA (documentos do OGC: 06-103r3 e 06-104r3). O modelo de dados deverá ser compatível com o Banco de Dados Geográfico definido pela prefeitura de Porto Velho. Os dados geográficos deverão ser preparados para aplicações com a geometria topologicamente corrigida.

### 4.4.2 Níveis previstos na aquisição de imagens de satélite

As camadas a serem estabelecidas deverão respeitar os critérios definidos pela Prefeitura de Porto Velho, mas apresentarão no mínimo as seguintes taxonomias:

- Corpos hídricos: rios, riachos, canais, alagados, lagoas etc.;
- Limites de áreas construídas: edificações, piscinas, benfeitorias etc.;
- Limites de uso do solo: muros, muros sobre edificação, cercas etc.;
- Vias de transporte terrestre: rodoviárias, ferroviárias etc.

### 4.4.3 Ortoretificação

O processo de ortoretificação deverá respeitar as seguintes especificações técnicas:

- Empregar o Modelo Matemático de Transformações (afim, ortogonal ou isogonal);
- Empregar as seguintes especificações metodológicas:
  - » Parâmetros de transformação entre o sistema de coordenadas de imagem digital e o sistema fotográfico;
  - » Dados do ajustamento por mínimos quadrados e modelo paramétrico.
- Empregar na metodologia de orientação:
  - » As coordenadas no espaço-objeto devem ser do centro de perspectiva da imagem;
  - » Os ângulos de Euler ( $\phi$ ,  $\omega$  e  $\kappa$ ) devem representar as rotações sofridas pelo sistema local de coordenadas em relação ao sistema global do terreno;
  - » As coordenadas da câmera no instante da aquisição da imagem devem ser consideradas.

O material deverá ser entregue gravado em 6 (seis) conjuntos de DVDs:

- Primeiro conjunto com as imagens originais, sem tratamento radiométrico;
- Segundo conjunto contendo as imagens tratadas de forma radiométrica e homogeneizadas;
- Quatro conjuntos de backup, sendo 2 (dois) referentes ao primeiro conjunto e os outros 2 (dois) referentes ao segundo conjunto.

As imagens deverão ser registradas no formato GeoTIFF RGB/24 bits sem compressão, separadas em arquivos que recobrem toda a área de interesse com resolução de 1000 DPI e com o grau de nitidez compatível com o filme utilizado no vôo (no caso do emprego de câmera analógica).

#### **4.4.4 Reambulação**

A fase de coleta em campo conhecida como reambulação dos elementos geográficos, deverá registrar como metadados elementos de ajustes das informações colhidas na restituição. Deverão ser respeitados os critérios estabelecidos pela prefeitura de Porto Velho, no entanto serão contempladas minimamente as seguintes informações:

- Classificação dos ambientes como: naturais ou artificiais;
- Registro e retificação de eventuais erros ou omissões da restituição;
- Complementação de eventuais perdas decorrentes de sombras, nuvens, vegetação, dentre outros;
- Registro de toponímia em geral;
- Identificação de edificações relevantes: hospitais, escolas, pontos turísticos, prédios públicos, centros comerciais etc.

#### **4.4.5 Especificações para o levantamento imobiliário**

A modelagem de dados espaciais deve ser considerada uma fase crucial do desenvolvimento de um modelo de geoprocessamento governamental. O princípio a ser empregado nesta modelagem deverá viabilizar a integração das informações de todos os departamentos da prefeitura de Porto Velho.

Inicialmente para o Sistema Georeferenciado de IPTU, deverá ser empregado o elemento integrador que servirá de vínculo para todas as informações. Esta entidade será o cidadão registrado no município como domiciliado. Em torno desta entidade todas as demais entidades poderão ser vinculadas.

Os requisitos para a definição, construção e manutenção da Base de Dados Espacial da Prefeitura de Porto Velho serão os seguintes:

- Deverá ser construída ou coletada uma planta para cada imóvel, descrevendo os metadados para registro posterior ao processo de vetorização.
- Estas plantas deverão identificar, quando necessário, os limites e a destinação de cada pavimento do imóvel;

- O imóvel deverá ser georeferenciado;
- As quadras deverão ser delimitadas respeitando os critérios de registro já estabelecidos pela Prefeitura de Porto Velho;
- Os elementos geográficos definidos como “naturais” deverão estar vinculados às regiões administrativas da prefeitura;

A base de dados deverá suportar não somente os requisitos espaciais, mas também temporais. Cada elemento geográfico poderá ser representado na escala de tempo, devendo ser registrado a versão do elemento e os possíveis estados que ele pode assumir (“em construção”, “ocupado”, “desocupado”, “abandonado”, ou qualquer outro estado temporal considerado relevante). O histórico das versões e as alterações de estado deverão ser preservados, respeitando os critérios de registro do imóvel.

## **ANEXO I: Sistema de Administração Tributária Municipal (SAT-PV)**

---

O Sistema de Administração Tributária de Porto Velho objeto da presente contratação, designado pela sigla SAT-PV, é uma solução baseada em geoprocessamento, que será responsável por realizar a gerência das receitas tributárias, de contribuições e da receita patrimonial do município. Deverá automatizar as rotinas existentes de administração tributária e estar orientado ao tratamento dos seguintes impostos e taxas:

- IPTU: Imposto Predial e Territorial Urbano;
- ITBI: Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis;
- ISS ou ISQN: Imposto sobre Serviço de Qualquer Natureza;
- Taxas (localização, licença, vistoria, etc.);
- Contribuições;
- Laudêmios;
- Multas e Juros; e
- Dívidas Ativas em geral.

Especificamente se pretende dinamizar o atendimento ao contribuinte; aprimorar os mecanismos de arrecadação municipal; ampliar a personalização dos boletins de cadastramento, regras de cálculo e relatórios, tendo como foco o contribuinte. A aplicação deve finalmente permitir a auditoria de todos os processos integrantes do sistema. O SAT-PV deverá possuir como característica fundamental a capacidade de controlar os vários tipos de tributos gerenciados pelo município, bem como controlar a dívida ativa, a dívida anual, o ajuizamento, e outras modalidades de débitos, através de mecanismos de consulta, relatórios, segundas vias de boletos, notificações e outras formas de controle vigentes;

O Projeto de Georeferenciamento de Imóveis já possui alguns produtos na Secretaria da Fazenda, tais como, cadastramento de domicílios, restituição aerofotogramétrica e armazenamento de informações espaciais, que devem ser aproveitados para o desenvolvimento do Sistema de Geoprocessamento do Município. Conseqüentemente, deverá ocorrer a geração de nota técnica para atestar o grau de aproveitamento dos resultados de cada fase já executada.

O SAT-PV deverá considerar os seguintes elementos de gestão e contratação:

- Todos os BIC Imobiliários – Boletins de Cadastro de (boletim cadastro imobiliário) e demais documentos correlatos deverão ser digitalizados e pesquisados para visualização, leitura e impressão, acondicionando os originais em locais apropriados a este tipo de armazenamento. Deste modo temos rapidez na localização de um BCI ou BIC a partir de qualquer computador ligado à rede, inclusive pela Internet, se desejado.
- Contratar uma empresa e montar uma equipe para trabalho de campo;
- Fazer uma verificação endereço por endereço, porta a porta, das informações existentes no cadastro cartográfico do IPP;
- Levantar informações da quadra (existe ou não) e do logradouro (se o nome, esquinas e numeração inicial e final estão corretos);
- Registrar uma série de características daquele trecho de logradouro (informações sobre abastecimento de água, fornecimento de energia, gás canalizado, pavimentação, existência de calçada, etc.).

O procedimento adotado deverá considerar os seguintes aspectos:

- O cálculo da área para o IPTU deverá ser obtido de forma automática, a partir da área registrada no banco de dados, resultante da vetorização da imagem cartográfica.
- Quando necessário cada pavimento poderá ser representado, e o sistema deverá ter a característica de calcular as áreas dos pavimentos,

- ou de partes destes, separadamente. Essa característica será viabilizada pela obtenção ou geração de croquis durante a fase de reambulação;
- Deverá ser gerada uma base de dados na cartografia com quadras, logradouros e números de porta que é enviada para a firma responsável pelo trabalho;
  - A firma vai a campo e faz todas as verificações definidas no projeto;
  - A firma alimenta na base de dados tudo o que foi visto em campo e retorna ao IPP;
  - O IPP faz o cruzamento com a sua base, destaca tudo o que é diferente do ponto de vista da cartografia e do ponto de vista do Cadastro do IPTU e seleciona uma amostragem (5%) dessa inconsistência; uma equipe da SMF verifica em campo essa amostra e admite um erro máximo de 5%. Ou seja, o controle de qualidade do IPP e da SMF é rígido e a empresa contratada deverá errar muito pouco.

A primeira fase do SAT-PV deverá automatizar as rotinas do IPTU vinculando às informações espaciais oriundas do processo do geoprocessamento. O objetivo principal é modernizar os processos de cálculo e arrecadação definidos para esse imposto, levando em consideração os recursos tecnológicos de geoprocessamento disponíveis. Este modelo deverá ser desenvolvido segundo as características de um Sistema de Informação Geográfica.

O IPTU é um imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana e não um imposto simplesmente sobre a existência de um imóvel. Para efetuar o processamento junto com a aplicação da legislação tributária e, finalmente, a arrecadação, um imposto sobre a propriedade requer não apenas a utilização dos dados da Secretaria Municipal de Urbanismo, mas, também, o seu cruzamento com dados do Registro de Imóveis.

## 4.5 Especificações (equipamentos e ferramentas)

Os processos de tratamento, armazenamento e recuperação de informações geográficas, em geral dispõem de uma grande variedade de equipamentos. Dividem-se em três categorias: equipamentos de entrada ou aquisição de dados, equipamentos de armazenamento e processamento de dados e finalmente de equipamentos de saída e intercâmbio de informações. A seguir serão descritas as especificações de equipamentos específicos para o emprego no projeto de gestão do IPTU (As definições gerais destes equipamentos podem ser observadas no item 8.3).

### 4.5.1 Sistema de Geoprocessamento do Município

Os aplicativos vinculados ao SAT-PV terão que atender às seguintes especificações:

Categoria	Especificações
<b>Necessidades e características não funcionais</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ser multi-usuário;</li><li>- Ser baseado em arquitetura transacional;</li><li>- Ser modular, permitindo a utilização parcial ou total sistema;</li><li>- A plataforma de sustentação do sistema deverá manter a base de dados íntegra em qualquer condição de falha ambiental;</li><li>- Possuir interface gráfica que atenda aos padrões nacionais de usabilidade;</li><li>- Ser compatível com os sistemas operacionais de administração de rede (Linux e Windows NT ou superior);</li><li>- Estar preparado para evitar violação de informações;</li><li>- A integração com os sistemas de informação já existentes da prefeitura é uma necessidade;</li><li>- Capacidade de atualização de informações, através de interfaces eletrônicas online ou por arquivos;</li><li>- Possuir suporte online completo;</li><li>- Possuir banco de dados espacial e não espacial de acordo com as especificações de interoperabilidade vigentes e compatível com padrões abertos; e</li><li>- Capacidade de armazenamento inicial para comportar os seguintes objetos: 400.000</li></ul>

Categoria	Especificações
	<p>"Lotes" e 50.000 "ruas".</p>
<p><b>Funcionalidades Essenciais</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Permitir atualizações constantes dos objetos (reformas, novas ruas, novos loteamentos). Neste sentido o sistema deve estar sensível aos alvarás de engenharia;</li> <li>- Deve estar preparado para interagir com os serviços públicos para a aquisição de informações (exemplo: Correios). É recomendável emprego de padrões abertos;</li> <li>- Controle de processos de aprovação de loteamentos e liberação de alvarás de construção;</li> <li>- Parametrização de regras e valores tributários, com o cadastramento das plantas genéricas de valores mobiliários, taxas diversas e informações técnicas relacionadas;</li> <li>- Automatização para o cálculo de áreas de loteamentos e áreas construídas;</li> <li>- Geração de mapas temáticos e relatórios em português com foco em tributação;</li> <li>- Registro e controle de equipamentos urbanos, servindo de pesos para o cálculo de tributos;</li> <li>- Tratar e controlar a declaração de tributos dos contribuintes;</li> <li>- Tratamento da execução orçamentária e financeira, gerando os movimentos correspondentes a cada tributo;</li> <li>- Controle das rotinas de cálculo de tributos, com tratamento de vencimentos, considerado sábados, domingos e feriados;</li> <li>- Permitir a revisão de rotinas de tributos lançados;</li> <li>- Prever isenção, imunidade e descontos dos valores calculados por contribuinte ou por grupos;</li> <li>- Permitir a emissão de guias de recolhimento, com a capacidade de debitar automaticamente os valores na conta bancária do contribuinte;</li> <li>- Gerar os lançamentos de débitos para contribuintes;</li> <li>- Registro de licenciamento de uso dos imóveis;</li> <li>- Controle de ocupação de imóveis;</li> <li>- Cálculo de vetores de crescimento da cidade;</li> </ul>

Categoria	Especificações
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Definição de zonas de ocupação (Rural, Industrial, Comercial e Residencial);</li> <li>- Controle de nível de conformidade com o Plano Diretor da Cidade;</li> <li>- Cálculo de projeções de loteamentos (estimar o valor do lote);</li> <li>- Camada de apresentação de informações aos funcionários e ao público, respeitando critérios de acessibilidade e segurança;</li> </ul>

#### 4.5.2 Estratégia de Implantação

O processo de implantação do SAT-PV envolve tarefas de alta complexidade. Muitas das funcionalidades indicadas dependem de um volume considerável de informações, que devem ser de alta qualidade. É esperado que o processo de desenvolvimento e implantação da primeira versão do SAT-PV seja de médio prazo.

A estratégia de prototipagem iterativa Peuquet & Bacastow (1991) minimiza o risco de insucesso de implantação, pois as mudanças evolutivas são realizadas de forma experimental e incremental.



As funcionalidades prioritárias devem tratar das informações mais úteis ao maior número de aplicações. A sincronização com as informações de sistemas legados deverá também ser prioridade desde o início do projeto.

### 4.5.3 Equipamentos

As configurações apresentadas abaixo foram estabelecidas para atender as funções de gerenciamento de rede com administração dos serviços DHCP, TCP, WINS, SMTP, SMNT etc; armazenamento e recuperação de arquivos; armazenamento de informações espaciais e não espaciais em geral. Também está representada na tabela abaixo a especificação técnica das estações de trabalho aptas ao tratamento de geotecnologias.

Categoria	Especificações técnicas
<b>Servidor de alto desempenho</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recomendação mínima de 2 processadores, com quatro núcleos, de 3,33 GHz;</li> <li>- Chipset recomendado de 1066 MHz;</li> <li>- 64 GB de Memória RAM, com suporte a memórias de 667Mhz;</li> <li>- Armazenamento de dados totalizando 2,0 TB, nos padrões SAS entre 10000 e 15000 rpm e SATA 7200 rpm;</li> <li>- Controladoras de unidade SAS e RAID;</li> <li>- Adaptadores de rede Gigabit Ethernet, recomendado o número de 4 (quatro) unidades;</li> <li>- Fonte de alimentação hot-plug de 800 watts, com redundância e monitoramento de energia;</li> <li>- Portas USB, Seriais, RJ45 e Saida de vídeo.</li> </ul>
<b>Estação de trabalho</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recomendação mínima de processador 64 bits 3, com dois núcleos, de 2 GHz;</li> <li>- Chipset recomendado de 1066 MHz;</li> <li>- 4 GB de Memória RAM;</li> <li>- Armazenamento de dados totalizando 300 GB, no padrão SATA 7200 rpm;</li> <li>- Adaptador de vídeo PCI Express 16x, de 225 W, com processador gráfico de no</li> </ul>

Categoria	Especificações técnicas
	<p>mínimo 180 núcleos e 4GB de memória;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fonte de alimentação de mínima de 1000 W;</li> <li>- Portas USB, Seriais, RJ45 e Saída de vídeo.</li> </ul>

#### 4.5.4 Ferramentas

Para atender aos padrões de interoperabilidade empregados no Brasil (ePing), o projeto SAT-PV servirá de modelo para os demais projetos em geotecnologias, que deverá empregar as especificações OpenGIS, descritas abaixo:

Especificação	Descrição
<b>WFS (Web Feature Service)</b>	Especificação que apresenta uma forma de acesso (inserção, atualização, exclusão e análise) à feição através do ambiente Web (HTTP). As operações entre clientes e servidores são baseadas no formato GML.
<b>WMS (Web Map Service)</b>	Define por 4 protocolos (GetCapabilities, GetMap, GetFeatureInfo e DescribeLayer) que permitem a leitura de múltiplas camadas de informações (layers) georreferenciadas, contendo vetores e/ou imagens.
<b>GML (Geography Markup Language)</b>	Padrão baseado no XML desenvolvido para permitir o transporte e armazenamento de informações geográficas. Mesmo que esse formato seja uma tendência muito forte e já esteja se consolidando, o padrão de portabilidade mais usado ainda é o ESRI Shapefile, por isso não deve ser ignorado de imediato.

As principais ferramentas deste seguimento são:

Ferramenta	Características
<b>Servidor MapServer</b>	<p>Desenvolve aplicações de geração de mapas temáticos;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suporta aos formatos de vetores: ESRI® Shapefiles, PostGIS, ESRI® ArcSDE (versão alfa);</li> <li>- Suporta ao formato matricial (apenas 8bit): TIFF/GeoTIFF, GIF, PNG, ERDAS, JPEG e EPPL7; é customizável;</li> </ul>

Ferramenta	Características
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seleção de características por item/valor, ponto, área ou outra característica;</li> <li>- Suporte à fonte TrueType;</li> <li>- Suporte para dados matriciais e vetoriais;</li> <li>- Geração de mapas temáticos usando expressões lógicas ou regulares baseadas em classes;</li> <li>- Característica de rotulação (labels) incluindo mediação de colisão de rótulos;</li> <li>- Configuração dinâmica através de URLs;</li> <li>- Possui CGI com várias funcionalidades já disponíveis;</li> <li>- API pode ser acessada por Java, PHP, Python, Perl ou C que é a linguagem nativa.</li> </ul>
<b>JUMP (Java Unified Mapping Platform)</b>	<p>Framework Java para o desenvolvimento de aplicações de SIG. Suas principais características são:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Possui ferramentas para manipulação de feições (visualização, edição e criação);</li> <li>- Suporta nativamente arquivos em formato ESRI Shapefiles e GML;</li> <li>- Permite conexão a servidores WMS;</li> </ul>
<b>GDAL (Geospatial Data Abstraction Library) / OGR Simple Feature Library</b>	<p>Biblioteca de código aberto empregada para visualização e/ou conversão de formatos matriciais e vetoriais. Se divide em:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Biblioteca GDAL que trata especificamente dos formatos matriciais (raster);</li> <li>- Biblioteca OGR que manipula os formatos vetoriais (vector).</li> </ul>
<b>Proj4</b>	<p>Biblioteca empregada para tratamento de projeções.</p>
<b>JTS Topology Suite</b>	<p>Biblioteca para análises espaciais sobre geometrias em 2D.</p>
<b>Geotools</b>	<p>Conjunto de ferramentas (bibliotecas) Java, voltadas para o desenvolvimento de SIG. As principais características são:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suporte a vários formatos vetoriais e matriciais;</li> <li>- Implementa análises topológicas sobre as geometrias (JTS);</li> </ul>

Ferramenta	Características
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Suporta transformações de coordenadas;</li><li>- Possui duas implementações nativas para renderização.</li></ul>

## ANEXO II: Glossário

---

As definições mais relevantes, norteadoras deste Termo de Referência, estabelecidas pela comunidade de geoprocessamento, estão apresentadas a seguir.

### *Geoprocessamento*

Conjunto de metodologias, ferramentas e tecnologias empregadas para a delimitação, catalogação e controle de informações de cunho geográfico, tendo por objetivo a investigação de espaços e estabelecendo distinções a partir das relações entre as informações espaciais e não-espaciais.

### *Sensoriamento Remoto*

Amplamente tida como a tecnologia que permite a aquisição de informações sobre objetos sem estabelecer contato físico com eles, no entendimento deste documento, restringi-se sensoriamento remoto como o processo de aquisição de informações sobre objetos com o emprego de sensores. Mais especificamente trata-se da utilização conjunta de equipamentos de sensoriamento moderno, considerando campos eletromagnéticos, equipamentos de processamento de dados, equipamentos de transmissão, aeronaves ou espaçonaves; com o objetivo específico de estudar o ambiente terrestre, através de registros e análises das interações entre a radiação eletromagnética e as substâncias componentes do planeta Terra em suas mais diversas manifestações.

### ***Padrões abertos***

Padrões Abertos são arquiteturas de informação disponíveis livremente para emprego em desenvolvimento de *software*, sendo regulamentados por organismos internacionais.

### ***e-PING***

A arquitetura e-PING – Padrões de Interoperabilidade de Governo Eletrônico – define um conjunto mínimo de premissas, políticas e especificações técnicas que regulamentam a utilização da Tecnologia de Informação e Comunicação (TIC) no governo federal, estabelecendo as condições de interação com os demais Poderes e esferas de governo e com a sociedade em geral.

A construção da arquitetura, inicialmente restrita ao governo federal – Poder Executivo está sendo coordenada pelos seguintes órgãos:

Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento (SLTI/MP);

Instituto Nacional de Tecnologia da Informação, da Presidência da República (ITI/PR);

SERPRO, empresa pública do Ministério da Fazenda.

A iniciativa contou com a participação e a colaboração de uma série de órgãos do Poder Executivo Federal, tanto na gestão como na realização dos trabalhos técnicos de montagem da arquitetura. As áreas cobertas pela e-PING, estão segmentadas em:

- Interconexão;
- Segurança;
- Meios de Acesso;
- Organização e Intercâmbio de Informações;
- Áreas de Integração para Governo Eletrônico.

Fonte: <http://www.governoeletronico.gov.br>

### ***Infraestrutura TIC***

TIC – Tecnologias da Informação e da Comunicação – compreendem o conjunto de tecnologias, métodos e processos que formam a sociedade da informação: A infraestrutura computacional, sistemas de telecomunicações, a internet, os processos de engenharia de software, padrões de interoperabilidade nos mais diversos níveis.

A existência de uma infraestrutura de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) que se preste como o alicerce para a criação dos serviços de governo eletrônico é o pré-requisito para o fornecimento de melhores serviços à sociedade, a custos mais baixos.

Fonte: <http://www.governoeletronico.gov.br>



**VOLUME II**



## ANEXO 4

---

- Proposta para o Plano de Desenvolvimento Municipal de Porto Velho

# PLANO DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL DE PORTO VELHO

## Bases para a elaboração

### **1. ANTECEDENTES**

A construção de duas usinas grande porte no rio Madeira – a Usina de Santo Antonio, localizada a poucos quilômetros da cidade, e a Usina de Jirau, em localização mais distanciada – vem provocando um acelerado crescimento da cidade de Porto Velho.

Para fazer face a esse processo, e para evitar que esse crescimento se dê de forma desordenada, Porto Velho foi objeto, nos últimos anos, de vários estudos, entre os quais se destacam o Plano de Ação Estratégica, elaborado em 2007 sob os auspícios do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, e a revisão do Plano Diretor de Porto Velho, levada a efeito em 2008. A revisão em questão, realizada nos moldes preconizados pelo Ministério das Cidades, e em particular, atendendo às determinações do “Estatuto da Cidade” foi aprovada em 30 de junho de 2008, por meio da Lei Complementar No. 331.

Cabe salientar, não obstante, que os mencionados estudos contemplaram apenas a porção urbana do Distrito Sede, ou seja, a cidade de Porto Velho, não abrangendo o Município como um todo, o que deverá ser objeto deste Plano de Desenvolvimento Municipal.

### **2. OBJETIVOS**

São objetivos do Plano de Desenvolvimento Municipal:

- Valorizar a posição estratégica de Porto Velho, reforçando sua condição de pólo de desenvolvimento regional;
- Estimular o crescimento econômico, por meio de uma política adequada de investimentos.
- Dentre as possibilidades de desenvolvimento econômico, incentivar o aproveitamento das potencialidades turísticas de que dispõe o município;
- Assegurar, por meio da melhoria da infra-estrutura viária, acesso adequado a todos os distritos.
- Estabelecer uma política de valorização dos recursos ambientais, tanto em nível urbano quanto em relação ao município como um todo.

### **3. ESTRATÉGIA DE AÇÃO**

O Plano de Desenvolvimento Municipal se apoiará em cinco linhas estratégicas de ação:

- Valorização regional / internacional de Porto Velho;

A valorização regional/internacional de Porto Velho implica a análise de aspectos tais como o importante crescimento da exportação de soja por via fluvial e possibilidade de exportação através de portos localizados na costa do Pacífico.

Em relação à expectativa de exportação pelos portos do Peru, a informação disponível<sup>1</sup> é de até 2010 o caminho para o Pacífico esteja inteiramente aberto por terra. A conclusão da rodovia interoceânica que ligará o Brasil aos portos peruanos de Ilo, Matarani e San Juan, passando pelo estado do Acre, deverá reduzir em aproximadamente 6 000 km a distância comercial entre o Brasil e os mercados asiáticos.

Por outro lado, no que se refere à exportação por via fluvial cabe mencionar que, de acordo com estudos da Câmara Técnica de Infra-estrutura e Logística do Agronegócio, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, a exportação de soja por Porto Velho, que não chegava, em 2000, a um milhão de toneladas, atingiu, em 2005, uma cifra superior a 2,6 milhões, número que tende a crescer nos próximos anos. Nessas condições, a localização de um novo porto nas proximidades do núcleo urbano do distrito-sede deve ser considerada, uma vez que o atual já tem sua capacidade praticamente esgotada.

---

<sup>1</sup> Diário da Amazônia, Porto Velho, 25 de Maio de 2009.

- Desenvolvimento econômico

A análise sobre o desenvolvimento econômico de Porto Velho deverá abordar seus aspectos mais relevantes, tais como o efeito da construção das usinas do rio Madeira sobre a economia local, bem como a possibilidade de ampliação da oferta de energia via a construção do gasoduto Urucum, entre Manaus e Porto Velho. Os estudos deverão levar em conta o macro-zoneamento ecológico-econômico do município e o conjunto de áreas de preservação existentes em seu espaço geográfico.

Por outro lado, a estratégia a ser adotada para estimular o crescimento da economia do município deve adotar novas medidas de apoio ao desenvolvimento da pequena produção agrícola e leiteira, além da agroindustrialização para o abastecimento do incremento populacional decorrente dos grandes investimentos públicos e privados. Paralelamente devem ser adotadas medidas de estímulo à implantação das atividades industriais, comerciais e de serviços, inclusive turísticos – que serão objeto de um projeto em separado - dada a importância dessas atividades na geração de empregos.

É importante considerar, neste contexto, os estudos que estão sendo realizados, em nível estadual, sobre a criação de pólos de desenvolvimento, e analisar os projetos atualmente em desenvolvimento no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC e do Programa Amazônia Sustentável – PAS.

Tanto o diagnóstico como as propostas resultantes deverão ser discutidas em reunião com representantes da estrutura econômica local, como a Federação das Indústrias de Rondônia - FIERO e representantes das universidades locais.

- Turismo

Dentre os aspectos relacionados ao desenvolvimento econômico de Porto Velho ressalta-se a importância de desenvolver as potencialidades turísticas do município. Um Plano Municipal de Turismo, que será objeto de um contrato específico, deverá ter como principais objetivos, entre outros, a busca de oportunidades de inclusão social e o incentivo e fortalecimento do associativismo.

O plano em questão, além de observar novas tendências do marketing do turismo deverá adotar os preceitos do turismo sustentável e estar em sintonia com as diretrizes do Plano Diretor de Porto Velho

- Infra-estrutura viária

A principal questão a ser considerada no que se refere à infra-estrutura municipal consiste em analisar, a partir do eixo representado pela BR-364 no sentido Acre, os eventuais gargalos existente em relação à acessibilidade dos diferentes distritos e propor medidas adequadas para eliminar esses gargalos. A ligação rodoviária com Fortaleza do Abunã e com as cachoeiras do Teotônio deve merecer uma atenção prioritária, em função de sua importância turística.

Merece uma análise específica a parte do Município que não é atravessada pela BR-364.

- Ações de impacto positivo no meio ambiente urbano e municipal de Porto Velho.

A questão ambiental em Porto Velho deverá ser tratada em dois níveis: em relação ao município como um todo se procederá a uma análise do Zoneamento Ecológico Econômico, identificando os problemas eventualmente existentes em sua implantação e as possíveis áreas críticas para definir uma linha de atuação.

Para assegurar a proteção das áreas verdes de que dispõe, o Município de Porto Velho deverá definir, em conformidade com o Código Municipal do Meio Ambiente, o seu Zoneamento Ambiental, considerando as Unidades de Conservação, as zonas de proteção ambiental, de proteção paisagística e de recuperação e controle ambiental

Deve ainda o município estabelecer o Sistema de Áreas Verdes, que será formado por corredores de interligação de áreas verdes, fragmentos florestais urbanos, praias fluviais e demais áreas definidas no zoneamento ambiental.

Para este tópico sugere-se, definição de locais e propostas para instalação de parques urbanos, incluindo recuperação de igarapés, tendo em conta as diretrizes provenientes do plano de arborização e o estudo sobre a recuperação de áreas verdes, objeto de estudos atualmente em elaboração com apoio da AXIS. Outros aspectos, como o manejo adequado dos resíduos sólidos urbanos, o abastecimento de água e o esgotamento sanitário e a estrutura de macrodrenagem devem ser considerados, não apenas no distrito-sede, mas também nos Distritos, especialmente nos de maior porte.

É importante que se proponham medidas e políticas no sentido de que o município, e em particular seu núcleo urbano principal, possam vir a tornar-se, a médio e longo prazos, ambientalmente corretos. Para isso, além de outras ações, é necessário também estudar, em articulação com o Ministério Público do Meio Ambiente, procedimentos visando a uma aplicação rigorosa do Código Ambiental.

#### 4. OPERACIONALIZAÇÃO

A elaboração do Plano de Desenvolvimento Municipal de Porto Velho deverá ser precedida de um Termo de Referência construído com a participação dos diferentes segmentos interessados, de maneira a que as propostas dele resultantes representem efetivamente um consenso em relação ao processo de desenvolvimento esperado para o Município .

Para tanto, a elaboração do TR deverá cumprir as seguintes etapas:

- Definição do Grupo de Acompanhamento.

A primeira etapa do trabalho consistirá na definição de um Grupo de Acompanhamento, que coordenará as atividades de elaboração do TR e do Plano. O GT deverá contar com representantes internos e externos à Prefeitura. Essa tarefa poderá eventualmente ser desempenhada pelo Conselho da Cidade.

Tempo - 15 dias

- Confirmação dos grandes tópicos do PDM.

A etapa de confirmação dos grandes tópicos a serem desenvolvidos no PDM deverá ocorrer por meio de reuniões internas do Grupo de Acompanhamento e discussões abertas à comunidade.

Além dos tópicos já mencionados, poderão ser acrescentados outros, a critério do Grupo de Acompanhamento. Os tópicos selecionados, entretanto, não devem ultrapassar o número de 6, para evitar a dispersão de esforços.

Tempo: 2 meses

- Definição do TR final do Plano de Desenvolvimento Municipal de Porto Velho.

Tempo: 1 mês, sob responsabilidade da consultora em articulação com as Secretarias envolvidas.

- Elaboração do Plano

Uma vez estabelecido por consenso entre todos os participantes o Termo de Referência, que define, em última análise, o conteúdo do PDM, passa-se à construção do Plano propriamente dito.

Isso inclui:

- Elaboração do diagnóstico de cada um dos tópicos selecionados, sob responsabilidade da consultora e apoio do Grupo de Acompanhamento Interno.  
Tempo: 1 mês
- Levantamento de projetos já existentes em instâncias diversas. Etapa complementar ao diagnóstico e de responsabilidade da consultora com apoio dos representantes da prefeitura.  
Tempo: 15 dias
- Discussão com o Grupo de Acompanhamento interno.  
Tempo: 15 dias.
- Discussão com Grupo de Acompanhamento externo.  
Tempo: 15 dias.
- Elaboração da versão final da proposta, com indicação de projetos e ações para cada um dos tópicos selecionados. A proposta deve incluir responsabilidades, encaminhamentos necessários, resultados esperados, indicadores de acompanhamento e valores aproximados. O caráter de tais propostas deve valorizar a capacidade de o município implementá-las sem a dependência de recursos externos e em curto espaço de tempo (2 anos).

Evidentemente, a busca por recursos externos não deve ser excluída. Neste caso, lembra-se dos recursos do PAS (Plano Amazônia Sustentável), para qual deve-se elaborar um Plano específico.

Tempo, incluindo apresentação ao Grupo de Acompanhamento: 1 mês





## ANEXO 5

- Termo de Referência para elaboração de Plano Municipal de Turismo para Porto Velho

**Plano Municipal de Turismo de Porto Velho**  
**TERMO DE REFERÊNCIA**

**Porto Velho, RO, 2009**

## Sumário

### **1. CONTEXTO**

- O Estado de Rondônia
- Aspectos da história de Porto Velho
- Aspectos da cultura e da educação da cidade.

#### *Cultura*

#### *Educação*

- Atrativos turísticos em Porto Velho
- O turismo na região.

### **2. CONCEITUAÇÃO DO PLANO DE TURISMO**

- 2.1 – Documentos que deverão ser considerados na produção do PMTUR
  - 2.1.1 - Estudo de Competitividade dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional - Relatório Porto Velho
  - 2.1.2 - Relatório da I Conferência Municipal de Turismo
  - 2.1.3 - Termo de Referência para elaboração de projetos culturais a serem executados no trecho tombado da estrada de ferro

### **3. OBJETIVOS**

- 3.1 – Objetivo principal
- 3.2 – Objetivos derivados

### **4. ESCOPO DOS SERVIÇOS**

- 4.1 – Abrangência
- 4.2 – Metodologia
- 4.3 – Diagnóstico
  - 4.3.1 – Levantamento do sistema de turismo.
  - 4.3.2 – Análises de mercado
  - 4.3.3 – Análise macroambiental
  - 4.3.4 – Determinação de objetivos
  - 4.3.5 – Estabelecimento de estratégias
  - 4.3.6 – Planos setoriais
    - 4.3.6.1 – Programa de estruturação da oferta turística
      - a) O critério dos macro-produtos do turismo
      - b) Produção cultural
      - c) Orientação pelo mercado
    - 4.3.6.2 – Programa de Promoção
    - 4.3.6.3 – Programa de melhorias infra-estruturais e em serviços públicos
      - a) O turismo no espaço físico do Município de Porto Velho
      - b) Capacidade de carga
      - c) Componentes do sistema de turismo
      - d) Ambiente urbano
    - 4.3.6.4 – Programa de qualificação profissional
    - 4.3.6.5 – Programa de marketing interno
    - 4.3.6.6 – Programa de controle
    - 4.3.6.7 – Cronograma das atividades
    - 4.3.6.8 – Estimativa de custos

## **5. PRODUTOS E FORMAS DE APRESENTAÇÃO**

### 5.1. Produtos

Produto I – Levantamento do sistema de turismo.

Produto II – Análises de mercado.

Produto III – Análise macroambiental.

Produto IV – Determinação de objetivos.

Produto V – Estabelecimento de estratégias.

Produto VI – Planos setoriais.

Produto VII – Cronograma.

Produto VIII – Estimativa de custos.

### 5.2. Forma de Apresentação

## **6. PRAZO**

## **7. VALOR MÁXIMO DA CONTRATAÇÃO, REGIME DE EXECUÇÃO E FORMA DE PAGAMENTO.**

## **8. ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO**

8.1 – Acompanhamento

8.2 – Plano de Trabalho

8.3 – Análise dos documentos

8.4 – Reuniões

8.5 – Fiscalização

## **9 – RESPONSABILIDADES DAS PARTES**

9.1 – Responsabilidade da Contratada

9.2 – Responsabilidade do Contratante

## **10. CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS**

10.1 – Avaliação por técnica e preços

10.2 – Coordenador dos serviços

10.3 – Critérios de julgamento das propostas

10.4 – Julgamento das propostas técnicas.

10.4.1 – Pontuação mínima para classificação

10.5 – Critérios para pontuação no julgamento das propostas técnicas

Item A – Trajetória da empresa.

Item B – Trabalhos em turismo realizados no Estado de Rondônia

Item C.1 – Trabalhos em turismo realizados em estados da Região Norte,

Item C.2 – Trabalhos de pesquisas de mercado do turismo em estados da Região

10.6 – Índice técnico

10.7 – Julgamento das propostas de preços

10.8 – Julgamento final

## **APÊNDICE I**

Termo de Referência para elaboração do Plano Municipal de Turismo do município de Porto Velho/RO

Plano Municipal de Turismo de Porto Velho  
TERMO DE REFERÊNCIA

## 1. CONTEXTO

O município de Porto Velho está localizado no vale do Rio Madeira e faz limites ao Noroeste, Norte, Nordeste e Leste com o estado do Amazonas; ao Sudeste com os municípios de Machadinho do Oeste e Cujubim; ao Sul, com os municípios Candeias do Jamari, Alto Paraíso e Buritis; ao Sudoeste com o município de Nova Mamoré; e a Oeste, com o estado do Acre e o Departamento de Pando, na República da Bolívia. Entre os rios do município destacam-se o Madeira, Machado ou Jiparaná, Jamari, Candeias, Jaci Paraná, Mutum Paraná e Abunã.

A capital do Estado de Rondônia está na altitude de 85 metros e área de 34.068,5 km<sup>2</sup>, sendo o município de maior extensão territorial do Estado e o mais populoso, com 380 mil habitantes em 2008, sendo 82% em áreas urbanas. A densidade de Porto Velho é de 10,8 habitantes por km<sup>2</sup>.

Na Região Norte do Brasil o estado de Rondônia é o 3º mais populoso, o mais denso, possui o 3º melhor IDH e o 4º melhor índice de educação.

Porto Velho possui o 3º maior PIB entre os municípios da Região Norte e o 90º maior PIB entre os municípios brasileiros. O pib per capita de Porto Velho é 17,7% maior que o do Estado de Rondônia e 23,6% maior que o pib per capita da Região Norte. Mas é 22% menor que o pib per capita do Brasil.

PIB e Pib per capita em 2006				
(fonte: IBGE)	P I B		Pib Per Capita	
	R\$ x 1000	% Brasil	R\$	% Brasil
Porto Velho	3 762 899	0,16%	9 877	77,8%
Rondônia	13 110 092	0,55%	8 391	66,1%
Porto Velho/Rondônia	28,7%		117,7%	
Região Norte	120 013 924	5,06%	7 989	62,9%
Rondônia/Região Norte	10,9%		105%	
Porto Velho/Região Norte	3,1%		123,6%	
Brasil	2 369 796 546	100,00%	12 688	100,0%

- O Estado de Rondônia

Em 1943 foi estabelecido o Território do Guaporé, em áreas que anteriormente pertenciam ao Amazonas e Mato Grosso. Em homenagem ao Marechal Rondon o território recebeu o nome de Rondônia em 1956 e em 1981 constituiu o Estado de Rondônia.

No século XIX, fase do ciclo da borracha, iniciou-se o povoamento da região juntamente com a construção da ferrovia Madeira-Mamoré e a exploração dos seringais. Limita-se ao Norte com o Amazonas; a Leste e Sudeste com o Mato

Grosso; a Sudeste com a Bolívia e Mato Grosso; a Oeste com a Bolívia e a Noroeste com o Amazonas e Acre.

Dentro do território de 238 mil km<sup>2</sup> estão localizados 52 municípios, tendo população estimada em 1,5 milhão de habitantes. As maiores cidades são Porto Velho, Ji-Paraná, Ariquemes, Cacoal e Vilhena.

Em Rondônia os vales dos rios Guaporé, Mamoré e Madeira compõem uma região com atrativos de alto valor ecológico, vindo do sul do estado até a capital, Porto Velho, e definindo fronteiras com a Bolívia. Fazem parte desse território os municípios de Cabixi, Pimenteiras, Costa Marques, Guajará Mirim e Porto Velho.

A reserva extrativista do Lago do Cuniã oferece cenários de grande beleza, com igarapés, florestas inundadas (igapós) com concentração de fauna e flora.

Ecossistemas inundáveis similares ao Pantanal são constituídos pelo Rio Guaporé, onde estão os parques estaduais de Guajará-Mirim, Serra dos Reis e Corumbiara e a reserva biológica do Guaporé. No lado da Bolívia está o Parque Nacional Noel Kempf Mercado, uma das maiores unidades de conservação das Américas, com 1,6 milhões de hectares, enriquecendo a região com mais atrativos naturais e a pesca esportiva.

A Reserva Extrativista de Currealinho está situada às margens do Guaporé e distante 2 km de Costa Marques. Seu principal atrativo é o denominado “pantanal do Guaporé” e possui centro de recepção de visitantes e diversas trilhas para o contato com a natureza. Outra reserva extrativista é a de Pedras Negras, dotada de lagos, igapós, baías e concentração expressiva de fauna, inclusive animais de grande porte.

- Aspectos da história de Porto Velho

As primeiras gestões para implantação de uma ferrovia que superasse o trecho encachoeirado do rio Madeira - cerca de 380km - surgiram em meados do século 19. A finalidade seria o escoamento da borracha produzida na Bolívia e na região de Guajará Mirim. Santo Antônio do Madeira, província, foi o local escolhido para o porto que receberia os navios visando o transporte da borracha para o exterior. Entretanto, as pedras da cachoeira de Santo Antônio dificultavam a construção e operação do porto fluvial.

Um novo local se fazia necessário. A 7 km a jusante havia um pequeno porto em condições operacionais favoráveis e que passou a ser utilizado.

Em janeiro de 1873 o Imperador Dom Pedro II assinou decreto autorizando navios estrangeiros a subirem o Rio Madeira, impulsionando a construção de facilidades de atracação em Santo Antônio, que passou a ser denominado Porto Novo. O porto velho, entretanto, continuou a ser usado por sua segurança, apesar das dificuldades operacionais e da distância até Santo Antônio, ponto inicial da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, que foi concluída em 1912. Desde 1907 o velho porto era usado para descarregar materiais para a construção da estrada de ferro. Percival Farquhar, proprietário da empresa, decidiu que o início da ferrovia seria nesse porto, situado na província do Amazonas. Farquhar tornou-se dessa forma o fundador da cidade que recebeu o nome Porto Velho.

A cidade surgiu e cresceu entrelaçada com a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em função da produção de borracha e posteriormente de cassiterita e de ouro. Ao término das obras da EFMM cerca de mil pessoas moravam em Porto

Velho, em geral, funcionários da empresa construtora da ferrovia. A cidade tornou-se município de Mato Grosso em 1914. Em 1943, juntamente com o município de Guajará-Mirim foi constituído o Território Federal do Guaporé, que em 1956 passou a ser denominado Rondônia e em janeiro de 1982 elevado à categoria de Estado.

A história recente de Porto Velho é influenciada pela descoberta de cassiterita, minério de estanho, no final dos anos 50, nas áreas de seringais e de ouro no Rio Madeira. No final dos anos 70 o governo federal empenhou-se em abrir nova fronteira agrícola no então Território Federal. Visava ocupar e desenvolver a região, segundo estratégias de segurança nacional vigentes.

Houve migração de 1 milhão de pessoas, aproximadamente, para Rondônia, levando Porto Velho a uma significativa expansão, passando em curto espaço de tempo de 90 para 300 mil habitantes. A região passou a conviver com hábitos e sotaques de todos os quadrantes do país. O desenvolvimento da pecuária incorporou as festas de peões e os rodeios às festas juninas. O crescimento desordenado trouxe problemas para a cidade, que hoje busca programar melhorias e ganhos de qualidade. Prevalece, entretanto, o entrelaçamento e verdadeira relação crucial da cidade com o Rio Madeira, indutor da sua criação em face da Ferrovia Madeira-Mamoré. O Madeira é fundamental para a vida de Porto Velho e dos seus moradores. Por via fluvial a cidade situa-se a 3 mil km do litoral do Brasil, na região de Belém. São 1.100 km de navegação pelo Rio Madeira até a sua foz no Amazonas, a 200km a jusante de Manaus e 1.900 km de navegação pelo Rio Amazonas.

- Aspectos da cultura e da educação da cidade.

### **Cultura**

Porto Velho possui atividades culturais diversas, refletidas nos pontos a seguir indicados.

- Casa de Cultura Ivan Marrocos, para exposições diversas.
- Teatro Municipal Banzeiros, Teatro do SESC e Teatro do SEST-SENAT.
- 8 salas de cinema (Cine Rio, Cine Veneza e Cine Araujo)
- Complexo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.
- Biblioteca municipal, bibliotecas em várias instituições de ensino tanto superior quando médio e colegial, livrarias como Exclusiva e Dimensão e sebos como Carlos Gomes e Revistaria Central.
- Expovel é a festa agropecuária de Porto Velho, iniciada com uma cavalgada; a peça "O homem de Nazaré", encenada na cidade cenográfica Jerusalém da Amazônia; o festival de música independente chamado Festival Casarão; Micaretas (carnavais fora de época), a principal é o Bloco Maria Fumaça; O Arraial Flor do Maracujá é o maior da cidade.
- Culturas populares e folclore são oriundas de todas partes do Brasil trazidas com os imigrantes e até vindas de outros países.
- Nas manifestações musicais há os blocos de carnavais (destaque para a Banda do Vai Quem Quer), grupos de Rock, Mpb, Forro, Pagode, Sertanejo e bailões, Axé, Músicas gaúchas (CTG), Quadrilhas, Reggae, Bumba-meu-boi/Boi Bumbá dentre vários outros grupos diversos.
- Porto Velho Shopping com 150 lojas, 3 plataformas e cinco salas de cinema. Existe também o Rio Shopping de menor porte e várias galerias.

- Diversos bares e casas de shows complementam as opções culturais da cidade.

### **Educação**

- Além das atividades de ensino infantil, fundamental e médio a cidade conta com uma universidade pública — UNIR — e as faculdades particulares como São Lucas, FARO, FATEC, FIMCA, FIP, Universidade Católica de Rondônia, UNIRON e ULBRA.
- Os cursos superiores têm atraído muitos estudantes do interior e de estados vizinhos, transformando Porto Velho em uma cidade universitária.

### **- Atrativos turísticos em Porto Velho**

Às margens do Rio Madeira e envolvida pela ambiência da Amazônia a cidade de Porto Velho pode oferecer produtos turísticos ligados à natureza e às etnias e culturas regionais.

O turismo de cidade é alicerçado por inúmeros atrativos, como os seguintes:

Complexo da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, Três Caixas D'água, Prédio do Relógio, Seminário Maior João XXIII, Catedral Sagrado Coração de Jesus, Palácio do Governo, Prédio do Antigo Porto Velho Hotel, Capela de Santo Antônio, Casa da Cultura Ivan Marrocos, Museu Geológico, Vila Candelária, Lago do Cuniã, Cachoeira de Santo Antônio, Cachoeira de Teotônio, Balneários, Parque Municipal de Porto Velho, Rios Madeira, Verde e Jaci, passeios de barco, Ilha do Papagaio.

### **- O turismo na região.**

O destino Porto Velho não é comercializado pelas agências de viagens como um produto do turismo de lazer. Predomina na cidade o turismo de negócios. A maioria das pessoas que viajam para Porto Velho em função do ambiente econômico aquecido da cidade e do Estado e o período de investimentos na implantação de usinas hidrelétricas no Rio Madeira. Há uma parcela dos visitantes que tem motivação em encontrar amigos ou familiares. Outra é composta por pessoas que vem estudar na cidade.

As pesquisas do turismo nacional, entretanto, indicam que 87,5% das viagens no Brasil são motivadas pelo lazer e para as quais não existem ações coordenadas em marketing por parte das empresas de turismo de Porto Velho. Tais dados sinalizam concretos espaços para expansão do turismo na cidade, desde que orientada por um processo adequado de inteligência de mercado.

A região norte do Brasil, segundo pesquisa do Ministério do Turismo de 2006 detém somente 2,5% do mercado receptivo nacional do turismo no Brasil.

A parcela de mercado emissor é de 2% do mercado nacional.

As leis de formação do mercado do turismo, em termos sócio-econômicos, privilegiam as variáveis distância, renda per capita e população. Dessa forma o desempenho da região norte no turismo doméstico reflete o distanciamento das demais regiões brasileiras e da localização na América do Sul, igualmente distante dos países ricos e emissores de turistas do Hemisfério Norte.

Além da variável distância outras variáveis são limitadoras das demandas do turismo na região como a população e a renda per capita.

A visão sistêmica do turismo indica que o exuberante acervo da Amazônia é necessário, mas não é suficiente para a competitividade da Região Norte e do Estado de Rondônia. Muitos outros fatores contribuem para tal competitividade e compõem uma rede de variáveis interdependentes. Na multiplicidade desses fatores reside o desafio maior do planejamento e da gestão do turismo, que pode contribuir para a prosperidade econômica da região.

O acervo natural do Estado de Rondônia é claramente desproporcional aos atuais níveis da atividade econômica do turismo registrada no Estado. A formação dos fluxos de turistas é influenciada por cenários naturais, fatores sócio-econômicos, aspectos culturais, gastronomia, distâncias entre destinos e mercados emissores, infraestruturas existentes, qualidade dos serviços e outros fatores. O mercado do turismo é altamente concorrido. As tendências atuais mostram o turista crescentemente desejando encontrar maior qualidade de serviços por menor preço. Tais condicionantes exigem dos destinos de turismo a procura por elevados níveis de competitividade.

## 2. CONCEITUAÇÃO DO PLANO DE TURISMO

O Plano Municipal de Turismo de Porto Velho é o instrumento de planejamento estratégico e indutor do desenvolvimento do turismo na área geográfica do Município da capital do Estado de Rondônia. e tem por objetivo principal orientar o crescimento do setor turístico em bases sustentáveis, estabelecendo diretrizes para estratégias e programas de trabalho.

O processo de planejamento busca incrementar as atividades do turismo através de convergência de esforços, para contribuir para o bem estar e a melhoria de vida da coletividade de Porto Velho.

Ou seja, o legítimo interesse de todos os moradores do município.

O Plano Municipal de Turismo de Porto Velho, como um processo de planejamento estratégico, precisa compreender as pressões externas ao município e buscar a melhor adaptação ao meio envolvente. As tendências e os desejos dos turistas e do mercado são fatores destacados, exigindo que o plano tenha o foco no cliente, seja orientado pelo mercado.

Em termos ideais a proposta do planejamento deve ter entre seus objetivos tornar os núcleos turísticos mais bonitos, com espaços urbanos bem cuidados, com pessoas hospitaleiras e capacitadas a prestar bons serviços, com o meio ambiente protegido e que tais núcleos sejam dotados de uma eficiente estrutura de comercialização de seus produtos turísticos.

O Plano deve envolver toda a comunidade. A participação dos moradores é imprescindível para o crescimento do turismo em Porto Velho.

Análises realizadas nos Estados Unidos<sup>1</sup> indicaram que a demanda de 100 turistas por dia geram 134,7 empregos em uma cidade receptora de visitantes. Assim, a expansão do turismo em Porto Velho trará benefícios sócio-econômicos como empregos, renda e maior arrecadação de impostos.

O turismo, embora pródigo em benefícios, é especialmente complexo em face dos seus múltiplos e diferenciados agentes e recursos organizacionais, humanos e financeiros. Os ativos tangíveis e intangíveis de Porto Velho compõem uma rede de serviços de hospitalidade que devem ser orientados para adaptações em cenários em contínuo processo de mudanças.

Porto Velho precisa estar comprometida com a missão de atrair, encantar e preservar turistas como clientes, para que seja bem sucedida no negócio do turismo. Em outras palavras: o turismo deve ser escolhido como um negócio por moradores da cidade.

É essencial conhecer e atender os desejos do mercado; adaptar-se às tendências e às pressões dos ambientes envolventes, quer sejam econômicos, culturais, políticos, tecnológicos e outros.

O Plano Municipal de Turismo em Porto Velho deve estabelecer estratégias e programa de ações para o desenvolvimento do turismo no município, baseado em adequada visão sistêmica e processos participativos de planejamento.

A extensão, diversidade e fragmentação da cadeia produtiva do turismo representam significativo desafio para a mobilização e convergência dos atores do processo visando trabalho compartilhado, desde as fases de reflexões às fases de implantação do planejamento.

---

<sup>1</sup> Fonte: Economic Policy Division, U.S. Chamber of Commerce; 2002

O turismo, enquanto sistema, é resultante de uma rede de subsistemas, como a hospedagem, os serviços de alimentação, os equipamentos urbanos, os serviços de lazer, a malha viária, os portos, rodoviárias e aeroportos, a preservação do meio natural, as infra-estruturas e os serviços públicos, a cenografia urbana, a sinalização turística, a qualificação profissional, a educação ambiental, a sensibilização da sociedade para o turismo e o marketing do turismo.

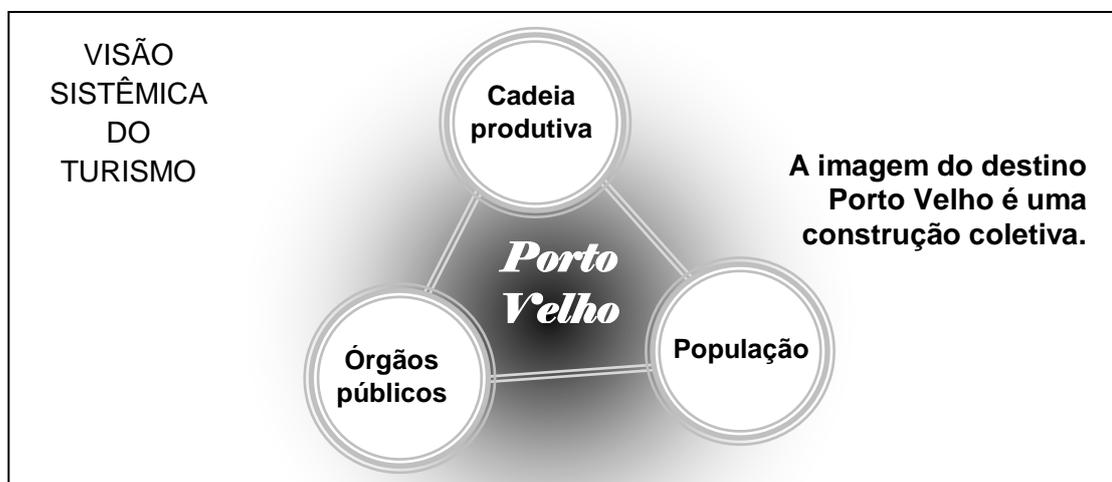
Por outro lado, a opinião pública, progressivamente, vem se sensibilizando com ações empresariais no campo da responsabilidade social. Pesquisas em todas as partes indicam que produtos ou marcas ligados á responsabilidade social são escolhidos por parcelas significativas da população.

A responsabilidade social, adicionalmente, vem se impondo como instrumento eficaz no fortalecimento de marcas. Dessa maneira a adoção de práticas de responsabilidade social por parte das empresas do turismo em Porto Velho poderia criar diferencial competitivo e contribuir para o fortalecimento da marca da cidade. A responsabilidade social seria o respeito à ética nos negócios, preservação dos meio natural e construído, assim como o respeito pelas etnias e pelas pessoas do lugar e seu ambiente sócio-cultural.

Porto Velho possui atrativos turísticos naturais únicos e extraordinários, fatores basilares para o desempenho do turismo. A marca Porto Velho representa uma promessa de satisfação na mente da pessoa que escolhe um lugar para viajar.

A competição no turismo se dá entre os níveis de promessa de satisfação construídos pelos destinos perante a opinião pública.

Por isso a criação de valor para a marca Porto Velho é decisiva para ampliar a competitividade do destino - e com ela - os benefícios para os moradores da cidade.

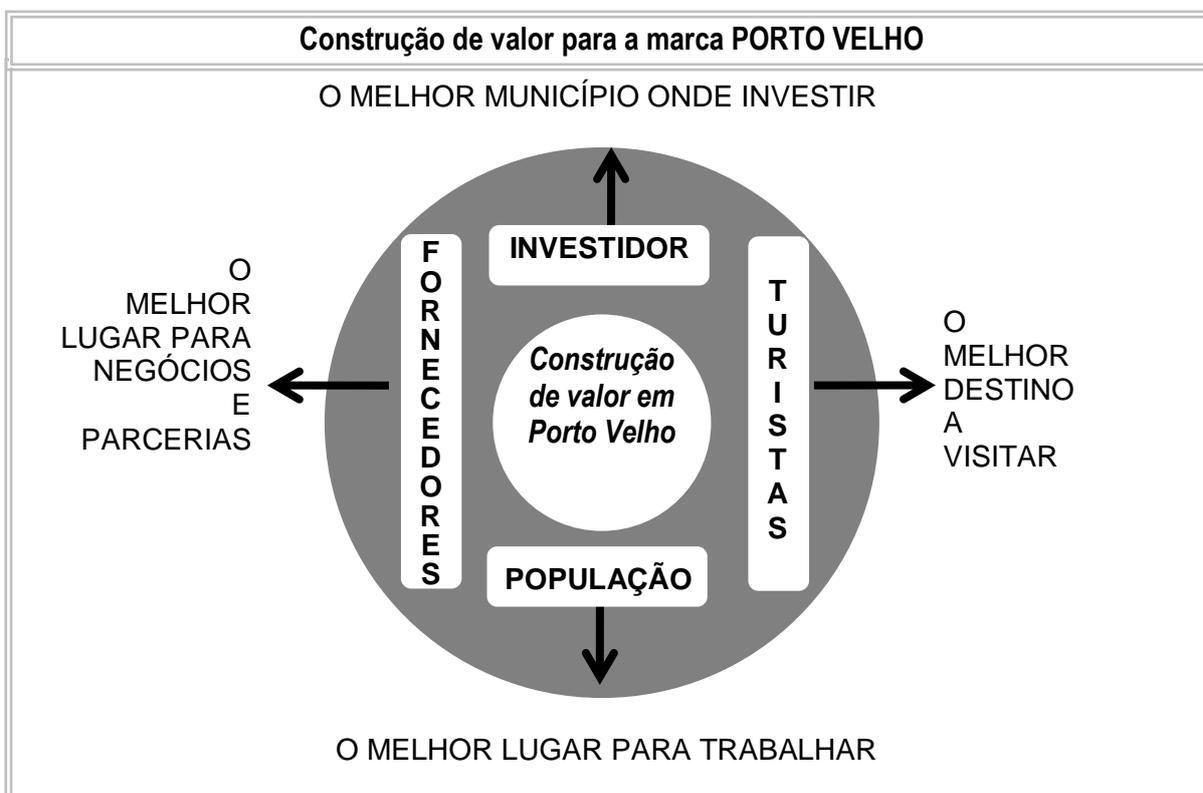


A gestão do turismo em Porto Velho é integrada pela cadeia produtiva, pela comunidade e pelos poderes públicos.

No Brasil, em geral, a população valoriza pouco o turismo e essa postura retira o turismo das prioridades da agenda política. Por seu turno, a cadeia produtiva, normalmente, privilegia ações individualizadas em detrimento de ações coordenadas, enfraquecendo a qualidade e a competitividade dos serviços prestados aos turistas.

A gestão integrada do turismo tem sua importância acentuada em face da participação de muitas empresas, em diferentes áreas, que concorrem para o resultado dos serviços aos turistas. Além do mais, antes de tudo, o turista escolhe o

destino. Somente depois escolherá o hotel, o restaurante e assim por diante. O fato concreto é que as empresas no destino são interdependentes. Dessa maneira a competição no turismo acontece entre destinos. O reconhecimento dessa realidade é necessário para que prevaleçam ações coordenadas entre os empresários, os órgãos públicos e a comunidade.



A criação de valor<sup>2</sup> para a marca Porto Velho é conquistada na medida em que:

- a cidade tenha valor para os empreendedores no turismo, buscando ser considerada o melhor lugar para se investir e lucrar;
- o destino Porto Velho tenha valor para os fornecedores de insumos, visando ser considerado o melhor lugar para vender e estabelecer parcerias;
- a cidade tenha valor para os funcionários das empresas e ser considerada como o melhor lugar para se trabalhar;
- finalmente, Porto Velho tenha valor para o turista e seja considerada como um lugar ótimo para ser visitado.

Dois outros aspectos devem ainda ser contemplados:

- o destino precisa ter valor para os seus moradores e ser considerado o melhor lugar para se viver, e

<sup>2</sup> Fonte: Northumbria Tourist Board, Annual report, Northumbria, 2001 *apud* Petrocchi, M; Turismo planejamento e gestão, Prentice Hall, SP 2008

- o destino precisa ter valor perante os órgãos da administração pública, imprensa e a população em geral e ser considerado um lugar que adota princípios éticos e se preocupa com as sustentabilidades econômica, ecológica, social e cultural.

## 2.1 – Documentos que deverão ser considerados na produção do PMTUR

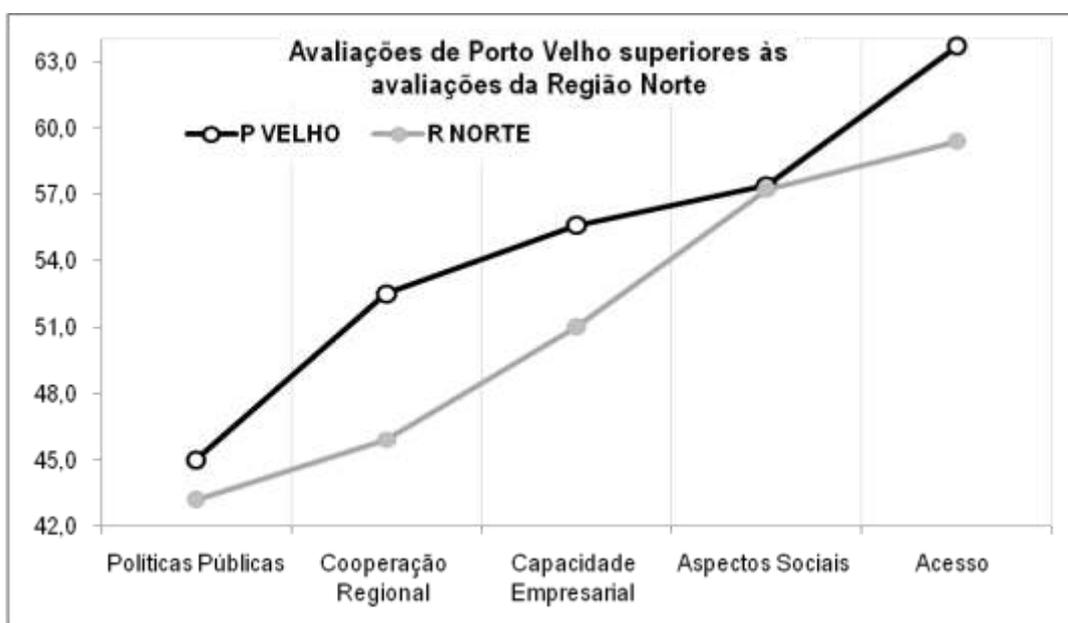
Para produção do Plano Municipal de Turismo, deverão ser considerados os seguintes documentos e seus respectivos conteúdos:

### 2.1.1 - Estudo de Competitividade dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional - Relatório Porto Velho

O diagnóstico realizado em Porto Velho no âmbito do programa de turismo denominado Destinos indutores, do Ministério do Turismo, evidencia as condições do destino Porto Velho, referenciadas às condições da Região Norte, das capitais brasileiras e outros destinos nacionais.

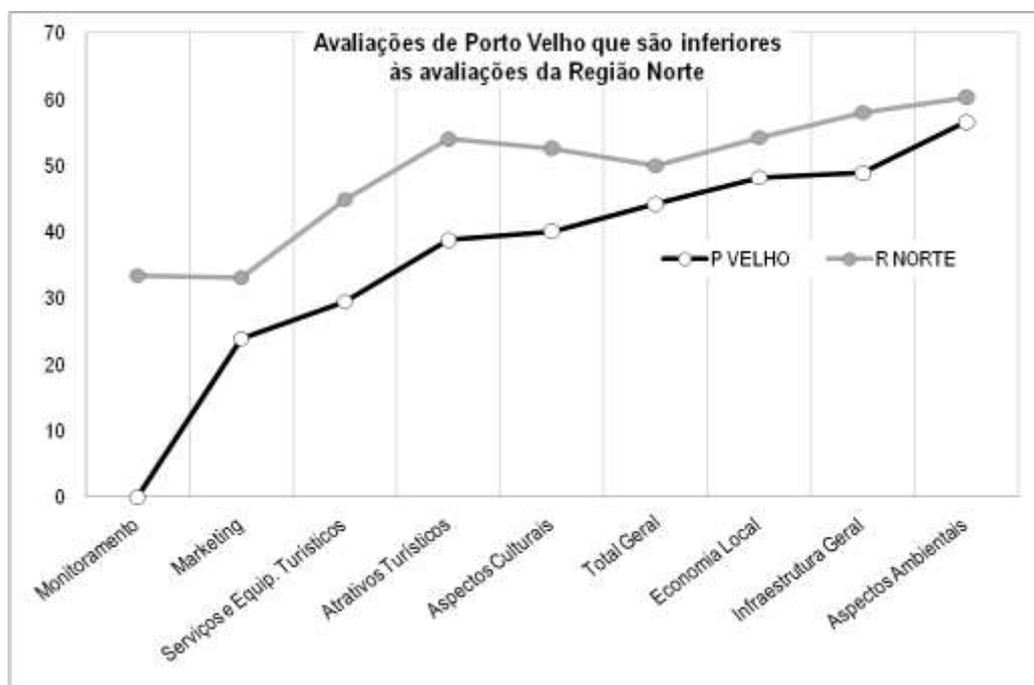
Os gráficos a seguir indicam as avaliações de Porto Velho em relação às médias dos destinos da Região Norte e das capitais brasileiras.

- Diagnóstico de Porto Velho comparado ao diagnóstico da Região Norte.  
Aspectos em que a avaliação de Porto Velho é superior à média da região.

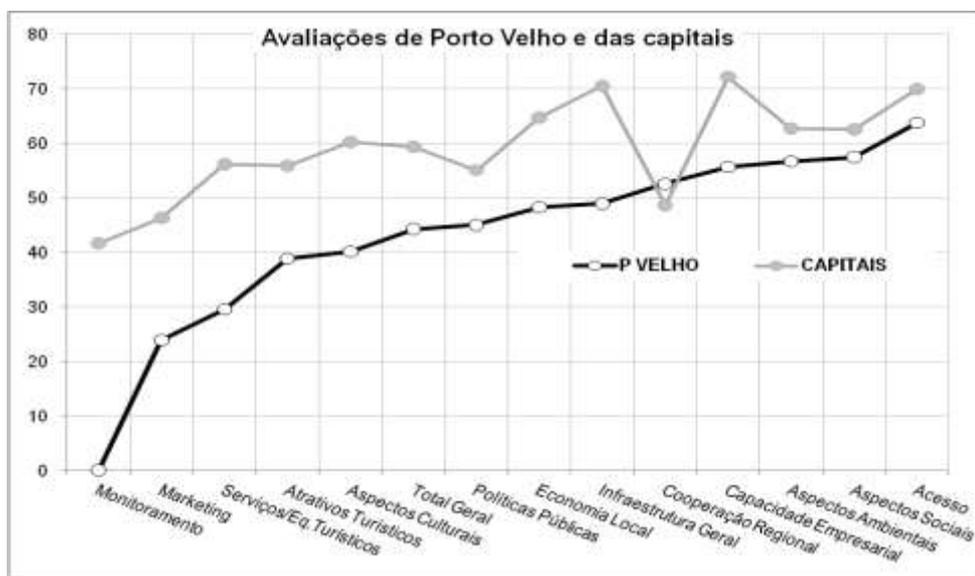


(Critérios utilizados no projeto 65 destinos indutores)

- Diagnóstico de Porto Velho comparado ao diagnóstico da Região Norte.  
Aspectos em que a avaliação de Porto Velho é inferior à média da região.



- Diagnóstico de Porto Velho comparado ao diagnóstico das capitais, sob critérios do projeto 65 destinos indutores.



## 2.1.2 - Relatório da I Conferência Municipal de Turismo

Em 7 e 8 de novembro de 2007 foi realizada a I Conferência Municipal de Turismo, com o tema “*Planejamento e Política Estratégica para o Desenvolvimento do Turismo em Porto Velho*”. O evento foi promovido pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Socioeconômico – SEMDES, através do Departamento de Turismo – DETUR. Teve a finalidade de estabelecer, de forma participativa, proposições para subsidiar diretrizes para o Desenvolvimento do Turismo Sustentável em Porto Velho – Plano Municipal de Turismo e Inventário da Oferta Turística da região. A Conferência teve formato com duração de dois dias, contando com a participação dos mais diversos segmentos. Foram realizadas várias reuniões preliminares nos bairros e distritos de Porto Velho, visando sensibilizar e mobilizar a comunidade.

O relatório da Conferência é uma referência importante para o Plano Municipal de Turismo em Porto Velho. Reproduz os trabalhos desenvolvidos ao longo da conferência em torno dos seguintes temas: Organização da Oferta Turística; Infra-Estrutura de Apoio ao Turismo; Plano de Desenvolvimento Turístico e Marketing Integrado; Estudo Sumário da Demanda e Orçamento Participativo para o Turismo.

II Conferência Municipal de Turismo: Na conclusão dos trabalhos do Plano Municipal de Turismo, o mesmo deverá ser validado através da realização da II Conferência Municipal de Turismo.

## 2.1.3 - Termo de Referência para elaboração de projetos culturais a serem executados no trecho tombado da estrada de ferro

Por findar, deverá ser considerado no desenvolvimento do Plano Municipal de Turismo é o Termo de Referência para elaboração de projetos culturais a serem executados no trecho tombado da estrada de ferro, de produção da seguinte equipe técnica:

Termo de Referência SVS – Consultoria e Projetos Ltda; Simone Viana de Siqueira – arquiteta; Consultoria Construtora Biapó Ltda; Luis Alberto Pereira – engenheiro civil; Manoel Garcia Filho – engenheiro civil; Projectus Ltda.; Walter Vilhena Valio – engenheiro restaurador; Apoio Técnico ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária; Geraldo Virgílio Godoy – relações públicas; José Raul Novais – engenheiro civil e metroviário.

Para a contratação de projetos para os projetos culturais a serem executados no trecho tombado da Estrada de Ferro Madeira Mamoré se fez necessário a elaboração de termos de referência para cada uma das ações. Os projetos são relativos a ações culturais que serão implementadas na região em função da instalação do UHE Santo Antônio, a ser construída no distrito de Santo Antônio, localizado à aproximadamente 7km de Porto Velho.

## DETALHAMENTO DO ESCOPO

Numa das visitas a Porto Velho foi realizada uma reunião no IPHAN, com presença da MESA, SVS e Construtora Biapó. Nesta reunião foram discutidos dois documentos

existentes referentes ao escopo do termo de referência, e após algumas considerações foi definida a elaboração de termo de referência para os seguintes projetos:

- 1) Termo de Referência para o projeto de Viabilização e reativação do percurso da linha férrea entre Porto Velho e Santo Antônio;
- 2) Termo de referência para implantação do Museu da Estrada de Ferro Madeira Mamoré;
- 3) Termo de Referência para o projeto de Resgate e Conservação dos Bens Móveis remanescentes do patrimônio da Estrada de Ferro Madeira Mamoré na área de impactação da UHE Santo Antônio – RO;
- 4) Termo de referência para projeto de recuperação e revitalização da área onde se encontram as ruínas do hospital e cemitério da Candelária;
- 5) Termo de referência para projeto de recuperação e revitalização da área onde se encontra a igreja de Santo Antônio;
- 6) Termo de Referência para projeto de construção e implantação de um Centro de Memória dos Povos Indígenas;
- 7) Termo de referência para projeto construção e implantação de um Centro de Memória dos trabalhadores vitimados pela construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré;
- 8) Termo de Referência para elaboração de plano de manejo sustentável do conjunto;
- 9) Termo de Referência para produção de um livro-documentário ilustrado (capa dura, aproximadamente 80 páginas, em papel brilhante), com tiragem de 1.000 exemplares e de um filme-documentário com cerca de 30 minutos (2 cópias cinema e 2.000 cópias DVD), sobre o objeto deste termo de referência.

### 3. OBJETIVOS

#### 3.1 – Objetivo principal

O objetivo deste Termo de Referência é a contratação de empresa especializada para a elaboração do Plano Municipal de Turismo de Porto Velho visando, a partir do inventário do sistema de turismo, de análises mercadológicas e da dinâmica atual do turismo na região, a formulação de uma proposta para o desenvolvimento do turismo sustentável, de modo a fornecer subsídios para a tomada de decisões e estabelecer as prioridades para o desenvolvimento do turismo em Porto Velho.

#### 3.2 – Objetivos derivados

O Plano Municipal de Turismo de Porto Velho deve ter finalidades derivadas mostradas a seguir.

- i. Orientação ao governo municipal quanto a diretrizes e ajustes necessários às políticas vigentes, visando contribuir para o pleno desenvolvimento do turismo em Porto Velho, como nas áreas de urbanização, paisagismo, limpeza urbana, fiscalização sanitária, sistemas de transporte público, serviço de táxis, sinalização turística, segurança pública, comunicações, organização de eventos e produção cultural na cidade, entre outras.
- ii. Produção de informações específicas para subsidiar programa de atração de investimentos da iniciativa privada em empreendimentos e produtos turísticos que potencializem os atrativos do turismo em Porto Velho;
- iii. Conscientização da comunidade do município sobre os impactos sócio-econômicos do turismo e seu papel como indutor do desenvolvimento econômico e gerador de novas oportunidades de empreendimentos, emprego e melhoria da qualidade de vida, buscando o apoio e o engajamento da coletividade no fortalecimento da atividade em Porto Velho;
- iv. Envolvimento dos empresários em todas as etapas do trabalho e principalmente na formulação das estratégias de marketing do turismo e na estruturação da oferta turística de maneira a lançar e administrar a comercialização de pacotes turísticos de Porto Velho nos mercados selecionados.

## **4. ESCOPO DOS SERVIÇOS**

### 4.1 – Abrangência

Os trabalhos cobrirão toda a área do Município de Porto Velho.

### 4.2 – Metodologia

A metodologia para elaboração do Plano Municipal de Turismo observará 4 fases:

- Diagnóstico;
- Determinação de objetivos;
- Estabelecimento de estratégias;
- Planos setoriais.

### 4.3 - Diagnóstico

#### 4.3.1 – Levantamento do sistema de turismo.

O levantamento do sistema de turismo passa a ser denominado “Inventário da Oferta Turística” e deverá seguir as premissas e a metodologia do Ministério do Turismo.

Entende-se por inventário da oferta turística o processo de levantamento, identificação e registro dos Atrativos Turísticos, dos Serviços e Equipamentos Turísticos e da Infra-estrutura de Apoio ao Turismo como instrumento base de informações para fins de planejamento e gestão da atividade turística. As informações acerca da Oferta Turística estão organizadas de acordo com três componentes:

### **A INFRA-ESTRUTURA DE APOIO AO TURISMO**

Conjunto de obras, de estrutura física e serviços, que proporciona boas condições de vida para a comunidade e dá base para o desenvolvimento da atividade turística: sistemas de transportes, energia elétrica, serviço de abastecimento de água, arruamento, sistema de comunicação, sistema educacional entre outros.

### **B SERVIÇOS E EQUIPAMENTOS TURÍSTICOS**

Conjunto de serviços, edificações e instalações indispensáveis ao desenvolvimento da atividade turística e que existem em função desta. Compreendem os serviços e os equipamentos de hospedagem, alimentação, agenciamento, transportes, para eventos, de lazer e entretenimento etc.

### **C ATRATIVOS TURÍSTICOS**

Locais, objetos, equipamentos, pessoas, fenômenos, eventos ou manifestações capazes de motivar o deslocamento de pessoas para conhecê-los. Cada componente é constituído de **Categorias**, que se subdividem em **Tipos** e **Subtipos**:

**Categorias** são formas de agrupar os componentes da Oferta Turística.

**Tipos** são divisões de cada categoria.

**Subtipos** são divisões de cada tipo, devido a alguma característica específica.

**Capacitação:** em parceria com o Ministério do Turismo, a empresa deverá capacitar multiplicadores (representantes do Órgão Oficial de Turismo do Estado, dos

Municípios, das Instâncias de Governança e das IES) para a operacionalização e gestão da inventariação da oferta turística. O projeto de capacitação, assim como a lista com o nome dos multiplicadores, deverão ser apresentadas à Prefeitura Municipal de Porto Velho – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Socioeconômico e Turismo - SEMDESTUR e Coordenadoria Municipal de Turismo – CMTUR para devida **aprovação**.

**Oficinas de validação:** os dados coletados deverão ser validados, considerando além da metodologia preconizada pelo Ministério do Turismo, através da realização de 12 (doze) oficinas junto às lideranças dos distritos do município de Porto Velho.

**Considerações técnicas:**

Identificar as principais atividades turísticas existentes e acervos que poderão integrar as ações de fortalecimento sustentável do destino.

Realizar o levantamento do sistema de turismo de Porto Velho, com visão multidisciplinar de planejamento estratégico, a partir de levantamento de dados primários e secundários.

O levantamento cobrirá os aspectos gerais do município, os atrativos turísticos naturais e culturais, principais equipamentos e serviços turísticos e infra-estrutura existente. Propriedades rurais com empreendimentos ou potenciais turísticos, Unidades de Conservação, parques naturais, e áreas de natureza passíveis de visitação, Distrito da Fortaleza de Abunã, produção artesanal, grupos folclóricos, de teatro, dança, música e outras atividades culturais, organizadores de eventos, áreas industriais passíveis de visitação e outras atividades com interseção com o turismo.

Assim devem ser objeto de levantamento os equipamentos de hospedagem, alimentação, entretenimento, transportes (aéreo, terrestre e fluvial) indicando linhas de ônibus interurbanos, vôos e companhias aéreas, transporte fluvial e serviço de táxis, análise do aeroporto, rodoviária, terminais fluviais, aspectos relevantes do comércio, assistência médica, segurança pública, limpeza urbana, coleta e deposição de resíduos sólidos, esgotos, preservação ambiental, iluminação pública, comunicações, etc.

O levantamento do sistema atual de turismo levará em consideração:

- a). Coleta de informações a partir da seleção de informações básicas já documentadas (federais, estaduais e municipais);
- b). Revisão de arquivos, projetos e documentos técnicos, dentre outros;
- c). Seleção de informações a partir de visitação para identificação de recursos e atrativos naturais, culturais e artificiais;
- d). Organização e estruturação dos dados levantados.

#### 4.3.2 – Análises de mercado

Contextualizar, conceituar e caracterizar o mercado, a oferta e a demanda turística. Compreender a evolução do setor turístico em Porto Velho, o mercado atual e as potencialidades para focar novos mercados e suas segmentações.

Estudos de tendências do mercado através de análises e interpretação de estatísticas existentes, nacionais e internacionais do turismo e das tendências do mercado turístico, com foco na Região Norte e em Rondônia. Realização de

entrevistas estruturadas junto às empresas de turismo de Porto Velho, compreendendo hotelaria, restaurantes, transportadores e agências de turismo, com a finalidade de conhecer a percepção dessas empresas sobre os mercados emissores, as críticas e sugestões para o turismo em Porto Velho, as características dos visitantes, as tendências de sazonalidade e segmentação de mercado.

Pesquisa de demanda: quantificar e qualificar o turista que visita Porto Velho, além do público alvo potencial. Considerar metodologia do Ministério do Turismo – MTUR (se validada).

PIB Turismo em Porto Velho: o estudo deverá apresentar o PIB do turismo do município de Porto Velho, considerando: mensurar geração de emprego e renda, impacto da atividade na economia local e qualificação dos atores envolvidos na cadeia produtiva do turismo.

#### 4.3.3 – Análise macroambiental

Realizar avaliação do ambiente externo a Porto Velho identificando oportunidades e ameaças e avaliação do ambiente interno do município levantando os pontos fortes e fracos, observando diretrizes da análise SWOT.

#### 4.3.4 – Determinação de objetivos

Explicitação dos objetivos a ser alcançados pelo destino Porto Velho no horizonte de prazos médio e longo.

#### 4.3.5 – Estabelecimento de estratégias

Estabelecer estratégias de marketing do turismo para o destino Porto Velho, indicando no mínimo:

- seleção e hierarquização de mercados emissores;
- estratégias produto-mercado e
- estratégias de comunicação.

O Plano Municipal de Turismo deve também considerar as hipóteses de modelos fechados de turismo como os hotéis de selva, como estratégia para adquirir competitividade perante os mercados de rendas altas e mercados internacionais.

#### 4.3.6 – Planos setoriais

Desenvolvimento do planejamento tático do Plano Municipal de Turismo compreendendo os seguintes programas de trabalho:

- programa de estruturação da oferta turística;
- programa de promoção;
- programa de melhorias infra-estruturais e em serviços públicos;
- programa de qualificação profissional;
- programa de marketing interno;
- programa de controle e apoio às empresas do turismo;
- cronograma de atividades;
- estimativa de custos.

**Oficinas setoriais:** em atenção aos itens 4.3.4, 4.3.5 e 4.3.6, deverão ser realizadas reuniões setoriais, tendo como premissa o planejamento participativo, junto às

seguintes entidades: RC&VB – Rondônia Convention & Visitors Bureau, ABAV/RO – Associação Brasileira de Agências de Viagens de Rondônia, ABRASEL/RO – Associação Brasileira de Bares e Restaurantes, SINDHOTEL/RO – Sindicato dos Hotéis, Bares, Restaurantes e Similares do Estado de Rondônia e outra eventual entidade indicada pela Prefeitura Municipal de Porto Velho.

#### 4.3.6.1 - Programa de estruturação da oferta turística

A estruturação da oferta turística representa a atividade tática principal no destino de turismo: o planejamento, a operação e a comercialização dos serviços de hospitalidade. O destino, enquanto rede de serviços, pode operar em duas modalidades comerciais básicas, que não são mutuamente excludentes. A primeira modalidade é a relação de venda direta entre as empresas do destino e o turista, o consumidor final. A outra modalidade é a comercialização através do mercado intermediário. Nessa segunda modalidade, ocorrem duas hipóteses: a comercialização individual do produto da empresa através de agências de viagens e a comercialização em bloco com outros fornecedores através de pacotes turísticos de operadoras. Na modalidade direta ou através de agências de viagens o que se vende são os serviços de uma empresa. Através dos pacotes turísticos organizados por operadoras, o que se vende são roteiros de viagens no destino.

Os pacotes incluem os serviços de transporte, hospedagem, lazer e/ou outros serviços, cuja operacionalização é de responsabilidade de uma operadora. O usuário final tem a vantagem da comodidade e do preço. A economia de escala favorece os custos de aquisição dos diversos serviços pela operadora, que planeja e opera o pacote em articulação com empresas de turismo do destino e transportadoras de passageiros. O pacote oferece preço menor quando comparado à soma das aquisições dos diversos serviços, separadamente, pelo turista.

Os pacotes são a forma do destino Porto Velho provocar a demanda quando lhe for mais interessante, como por exemplo nos meses de baixa procura, a sazonalidade do turismo, ou para atenuar as variações de demanda no curso da semana.

A formatação dos pacotes é também importante para atingir determinados segmentos-alvo para os quais Porto Velho tem capacidade de atender. A segmentação é útil tanto para atenuar a sazonalidade como para alcançar nichos de mercado que contribuam para aumentar a produtividade da rede de serviços. Os pacotes induzirão em Porto Velho o surgimento de uma coordenação de serviços receptivos para atender os clientes das operadoras e agências.

Essa articulação compartilhada de ofertas turísticas repercutirá positivamente na imagem do destino Porto Velho também junto ao turista independente, incrementando a atratividade e a receita do turismo como um todo.

##### a) O critério dos macro-produtos do turismo

A estruturação da oferta turística deve observar o critério dos macro-produtos turísticos viáveis no município de Porto Velho: interior, ecoturismo e cidade.

##### b) Produção cultural

Devem ser priorizadas as ações em produção cultural que poderão ser inseridos nos 3 macro-produtos e também provocar pacotes turísticos próprios.

##### c) Orientação pelo mercado

Os pacotes turísticos devem ser planejados com foco em cada mercado selecionado, buscando produzir o melhor encontro entre os desejos de mercado e o produto estruturado, mercado a mercado.

#### 4.3.6.2 – Programa de Promoção

É composto pelas áreas de propaganda, relações com a imprensa e relações públicas. Além disso são importantes as áreas da internet e das relações com os agentes de mercado intermediário.

#### 4.3.6.3 - Programa de melhorias infra-estruturais e em serviços públicos

##### a) O turismo no espaço físico do Município de Porto Velho

A construção do Plano Municipal de Turismo deverá considerar algumas premissas básicas para o desenvolvimento do turismo sustentável, visando a preservação do ambiente físico e a qualidade da oferta turística:

Foco	Observações
Integração das atividades turísticas às atividades regionais	O planejamento deve assegurar a harmonia entre o turismo, a cultura e hábitos locais. Deve nascer na comunidade as diretrizes para os empreendimentos e ações do turismo. A relação do turismo com as terras indígenas e os povos indígenas pode ser incluída no processo de planejamento.
Coesão e otimização do fluxo turístico entre os diversos núcleos urbanos	Consideração do sistema viário e as facilidades para deslocamentos, sinalização turísticas e acessos às atrações.
Preservação de áreas ambientalmente protegidas ou ecossistemas fragilizados	Respeito aos Parques e unidades de conservação e as normas para visitação dos mesmos. Porto Velho deve proteger seus recursos hídricos, a vegetação, a fauna, enfim, a natureza.
Seleção de áreas dotadas de alto valor paisagístico ou próximas a recursos naturais exuberantes	Considerar áreas atraentes para implantação de empreendimentos. Hotéis, pousadas e áreas de lazer precisam ter sua localização estudada e otimizada através de zoneamento turístico.
Adotar modelos que preservem a qualidade de vida para turistas e para a comunidade do lugar	Implantação de padrões construtivos que preservem a cenografia urbana de Porto Velho e a qualidade de vida para seus moradores.
A proposta de ocupação territorial deve ser orientada pelo mercado, viabilizando ofertas aos diversos segmentos selecionados.	Planejamento de espaços e empreendimentos devem ter o foco nos mercados-alvo; o planejamento do solo deve ser pensado em função do turista, em termos qualitativos e quantitativos.
Preservação e potencialização dos recursos culturais, históricos, arquitetônicos, etc	A preservação, conservação e restauração do acervo histórico e arquitetônico devem merecer a atenção do poder público. São atrações que valorizam a marca do destino Porto Velho.
Plano Diretor Urbano para disciplinar o uso do solo, estabe-lecer padrões de construções e orientar expansões urbanas.	O Plano Diretor Urbano é a legislação que vai garantir o cumprimento das estratégias turísticas estudadas e disciplinar o carregamento das áreas urbanas, impedindo a degradação ambiental.
Estabelecer normas e fiscalização	Normas de segurança, normas de higiene, normas

sobre a exploração dos recursos turísticos	comerciais, normas de bom atendimento, preços praticados e demais ações direcionadas ao respeito ao visitante da cidade.
--	--

#### b) capacidade de carga

O cálculo da capacidade de carga é o instrumento apropriado para estabelecer o equilíbrio entre a demanda do turismo e a preservação do meio, evitando problemas de degradação em um destino.

Tem como objetivo identificar quando a expansão da demanda poderia iniciar o congestionamento e os estrangulamentos no desenvolvimento do turismo.

Existem diferentes abordagens para a capacidade de carga<sup>3</sup> do destino, seus parâmetros e indicadores. Na abordagem mais conhecida o termo capacidade de carga se refere ao número máximo de turistas que podem ser recebidos em um atrativo ou em um destino. Sua determinação utiliza indicadores de volume (número de visitantes por unidade de tempo), densidade (número de turistas por hectare para diferentes atividades e ambientes; por exemplo, a relação entre turistas e área da faixa de areia de uma praia fluvial) e a relação com a população local (proporção entre turistas e habitantes).

A Organização Mundial do Turismo define capacidade de carga como o número máximo de pessoas que podem visitar – ao mesmo tempo – um espaço turístico sem agredir os meios físico, econômico e sócio-cultural e sem reduzir a qualidade da experiência da visita dos turistas.

As estimativas de capacidade de carga estabelecem limites para a exploração dos recursos turísticos.

Dessa maneira, os cálculos da capacidade de carga foram definitivamente inseridos no planejamento do turismo, segundo a OMT, 1999. Entre os diferentes conceitos de capacidade de carga poderiam ser considerados em Porto Velho: capacidade de carga física e capacidade de carga psicológica ou perceptível.

#### c) Componentes do sistema de turismo

O Plano de turismo deve contemplar os seus diversos componentes, como destacados na tabela abaixo.

Sistema viário	Sistema de hospedagens	Sistema de equipamentos	Sistema do meio natural	Infra-estruturas e melhorias urbanas
Vias de acesso	Hotelaria	Centro de equipamentos	- Parques - Reservas biológicas - Reservas florestais - Unidades de conservação	▪ Aeroporto ▪ Portos ▪ Ferrovias ▪ Rodoviárias
Vias arborizadas	Campings	Parques equipados	- Reservas indígenas - Reservas ecológicas - Áreas de proteção ambiental	▪ Remodelação de áreas urbanas ▪ Sinalização turística
Vias paisagísticas	Hotéis de selva Cama e café		- Áreas de proteção de interesse turístico	▪ Postos de informações ▪ Equipamentos urbanos

<sup>3</sup> Fonte: Organización Mundial del Turismo; Agenda para Planificadores Locales: Turismo Sostenible y Gestion Municipal; Edición para América Latina y El Caribe; OMT; Madrid, 1999

*Sistema viário* – as vias de deslocamentos do turista estão inseridas no conjunto de expectativas do visitante. Além da facilitação dos acessos em geral as vias destinadas a atrativos mais procurados devem ter tratamento especial, como arborização e preocupações com a paisagem. Essas estradas exigem também a regulamentação de lanchonetes, restaurantes e postos de serviços visando o atendimento ao turista.

*Sistema de hospedagem* – Campings, hotéis de selva e hospedagem alternativa em casas de família devem ser contemplados no plano de turismo.

*Centro de equipamentos* – deve-se considerar nas adjacências do majestoso Rio Madeira, a implantação de centro de equipamentos em sua margem e em área adjacente à mancha urbana de Porto Velho. Seria uma impactante área de lazer com dimensões tão grandes quanto possíveis, dotada de projeto paisagístico e demais cuidados que a transformasse em mais um atrativo importante tanto para os visitantes quanto para os moradores da cidade. O Plano Municipal de Turismo poderá estabelecer alguns parâmetros para esse centro, conforme exemplo na tabela abaixo.

CENTRO DE EQUIPAMENTOS DE PORTO VELHO Parâmetros propostos (exemplo)	
Áreas reservadas para atividades lúdicas, não competitivas	70 % da área total
Áreas para práticas esportivas	10 % da área total
Áreas para instalações	20 % da área total
Equipamentos e atividades Propostas	Piscinas públicas / circuito para atividades físicas em área de alta qualidade ambiental - entre 1,5 a 3 KM / campos para futebol / quadras para outros esportes / áreas de vivência, piqueniques e churrasqueiras / zonas de contemplação e descanso / espaços para restaurantes, bares, instalações sanitárias / assistência médica / posto de informações / pequeno comércio / venda de artesanato / cafezinho / livraria, etc.

Deve-se considerar, no caso de Porto Velho, abrigar um jardim zoológico dotado também de aquário focado nos peixes da Amazônia.

*Parque equipados* - Espaços livres de edificações, que poderiam ser localizados em diversas áreas do município. Complementam os sistemas de equipamentos (bar, restaurante, farmácia, cinema, livraria, etc.) em espaços de grande extensão e que permitem atividades relacionadas ao contato com o meio natural. São estruturados através de espaços abertos, interconectados com caminhos de pedestres, para lazer, caminhadas, corridas, etc.

d) Ambiente urbano

I – Qualidade

O planejamento deve se preocupar com a qualidade do meio urbano existente, atuando nos espaços públicos e considerando as seguintes premissas:

- remodelação de áreas mal formadas ou obsoletas
- melhoramentos em calçadas, pavimentação, arborização, ajardinamento e mobiliário urbano ( bancos, abrigos, sanitários)
- melhoramento das infra-estruturas urbanas
- melhoramento e reabilitação de fachadas
- suprimir instalações precárias ou obsoletas.

Diretrizes que podem ser contempladas:

Regulamentar os padrões e parâmetros técnicos das novas construções na cidade;  
Realizar estudos de adequação da área urbana às atividades do turismo como implantação de banheiros públicos, arborização, ajardinamento, abrigos em pontos de ônibus, espaços de convivência, entre outros;  
Recuperação dos conjuntos de interesses histórico, arquitetônico e cultural como todo o acervo ligado à Estrada de Ferro Madeira Mamoré;  
Recuperação das fachadas.

## II - Melhoria nos serviços públicos

A qualidade dos serviços públicos é fator relevante para o desempenho do destino. Entre outros aspectos, devem ser consideradas as seguintes premissas:

Recolhimento e eliminação dos resíduos sólidos (lixo);

Serviço de abastecimento de água;

Controle de poluição dos recursos hídricos;

Limpeza das vias públicas : ruas, praças, parques;

Limpeza, manutenção e segurança nas rodovias;

Serviços públicos de energia elétrica e iluminação pública;

Serviços públicos de telefonia, internet e sinais de televisão;

Serviços de transportes públicos - notadamente táxis.

Serviços de salva vidas e limpeza de praias fluviais;

Segurança pública;

Sistema de saúde;

Contenção de incidências de insetos (pernilongos, “borrachudos” ou similares).

### 4.3.6.4 - Programa de qualificação profissional

As empresas de turismo de Porto Velho precisam contribuir para a imagem e criação de valor da cidade, o que beneficiará as próprias empresas. A qualificação profissional é imprescindível para elevar o nível de competitividade do destino.

O dirigente de uma empresa fornecedora de serviços em turismo precisa atuar em gestão financeira, gestão de pessoas, gestão da qualidade e gestão do marketing, principalmente. O sucesso do destino é função dos fatores intangíveis percebidos pelo turista durante a experiência da sua visita. Esses fatores intangíveis têm origem e são sustentados pela equipe de funcionários das empresas do destino.

As empresas do turismo de Porto Velho necessitam estabelecer sistemas de trabalho voltados para o turista, selecionar pessoas que tenham prazer em lidar com gente e capacitar essas pessoas. Equipe qualificada é a vantagem diferencial competitiva para enfrentar e vencer a concorrência com outros destinos, para atenuar sazonalidades, para fidelizar clientes, para aumentar a rentabilidade, para a

sobrevivência econômica das empresas. O fator humano é decisivo para a sobrevivência econômica dos destinos de turismo e das empresas que o compõem. Entretanto, prover serviços diretamente aos turistas envolve ponderável aspecto emocional. A atuação humana pode experimentar conflitos, exaustão ou cometer equívocos, caso o funcionário não tenha motivação e não tenha recebido um treinamento adequado. A qualidade das pessoas é a base para qualquer outra qualidade. Para que o destino atenda os requisitos de qualidade do mercado é necessário que seus serviços sejam produzidos e entregues por pessoas dotadas de alto nível de qualidade pessoal. Os esforços e desempenho do indivíduo determinam a percepção do turista sobre a qualidade do serviço, a qual se torna praticamente sinônimo de qualidade pessoal. O ponto de partida para o desenvolvimento da qualidade no turismo é o desempenho e a atitude das pessoas das equipes das empresas do destino em direção à qualidade.

O programa de qualificação deve dividir-se em áreas para desenvolvimento de executivos e para desenvolvimento de pessoas das áreas operacionais.

Levantamento das demandas deve ser procedido entre as empresas do setor e setores relacionados ao turismo para que se possa planejar a realização dos treinamentos necessários.

QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL		
Área A	Área B	Área C
<i>Profissionais do setor de turismo</i>	<i>Setores relacionados com o turismo</i>	<i>Futuros profissionais do turismo</i>
Levantamento das diversas profissões na região (qualificações)	Levantamento das diversas profissões (qualificações)	Estimar necessidades futuras de especializações, face à demanda do turismo
Levantamento dos postos de trabalho existentes (quantificação)	Levantamento dos quantitativos profissionais (quantificação)	Estimar quantidades de profissionais necessários na função tempo
Relação e planejamento de cursos para o nível gerencial	Relação e planejamento de cursos para o nível gerencial	Relação e planejamento de cursos para o nível gerencial
Relação e planejamento de cursos para o nível operacional	Relação e planejamento de cursos para o nível operacional	Relação e planejamento de cursos para o nível operacional
Orçamento, programação e realização dos cursos	Orçamento, programação e realização dos cursos	Orçamento, programação e realização dos cursos

#### 4.3.6.5 – Programa de marketing interno

A finalidade do Programa de marketing interno é conscientizar a população de Porto Velho para a importância dos impactos sócio econômicos do turismo e incentivá-la a considerar o turismo um negócio de todos, participando das suas oportunidades de empreendimentos e da sua gestão. Nesse escopo estaria igualmente o esforço de comunicação junto aos integrantes da cadeia produtiva, da imprensa e junto aos setores da administração pública, visando mantê-los amplamente informados, motivados e alinhados aos objetivos estratégicos estabelecidos. No que concerne à sociedade do lugar, o marketing interno deve atuar de forma permanente na

sensibilização para a importância do turismo. Com essa sensibilização, obtém-se também apoio político para ações e investimentos públicos em benefício do turismo, assim como aumenta a auto-estima da população e o sentimento de hospitalidade para com os turistas. A comunicação interna em um destino de turismo deve contemplar três áreas básicas de relacionamento: a cadeia produtiva, as entidades da área governamental e a população do lugar. Deve-se considerar o planejamento participativo: a comunidade deverá participar ativamente do processo de construção do plano municipal de turismo.

#### 4.3.6.6 – Programa de controle

Este programa é destinado a fazer o acompanhamento do processo de planejamento como um todo. As ações projetadas produzem resultados, que devem ser compatíveis com o que foi planejado.

A mensuração desses resultados e sua comparação com o que era esperado é uma atribuição da função controle. Também ao controle cabe deliberar se ações corretivas devem ou não ser adotadas. E, ainda, se determinados aspectos necessitam ser re-planejados.

O controle exige a determinação de indicadores de desempenho.

Esse programa deve implantar base de dados que contenha as estatísticas da demanda e outros elementos do turismo.

Através desses dados devem ser disponibilizados suportes técnicos às empresas do setor no que concerne a características do mercado e suas tendências.

#### 4.3.6.7 – Cronograma das atividades

Elaboração de cronograma para as atividades de implantação do Plano Municipal de Turismo.

Para efeitos de controle, a empresa contratada deverá seguir, considerando margem de erro, o seguinte cronograma:

Cronograma			2009			2010													
Produtos/ações	Supervisão		OUT	NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ		
Produto I – Levantamento do sistema de turismo	Pesquisa de gabinete Módulo A: infraestrutura de apoio turístico	Div. Pesquisa																	
		1 2 3 4 5																	
	Pesquisa de campo Módulo B: serviços e equipamentos turísticos	Div. Pesquisa																	
		1 2 3 4 5																	
	Pesquisa de campo Módulo C: atrativos turísticos	Div. Pesquisa																	
		1 2 3 4 5																	
Produto II – Análises de mercado	Contextualizar, conceituar e caracterizar o mercado	CMTUR																	
		1 2 3 4 5																	
	Análise junto à iniciativa privada.	CMTUR																	
		1 2 3 4 5																	
	Pesquisa de demanda turística conforme metodologia	Div. Pesquisa																	
		1 2 3 4 5																	

Cronograma			2009			2010											
Produtos/ações		Supervisão	OUT	NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
Produto III – An. macroambiental	Análise SWOT Realizar avaliação do ambiente externo	CMTUR															
	1 2 3 4 5																
Produto III – An. macroambiental	Análise SWOT Realizar avaliação do ambiente interno	CMTUR															
	1 2 3 4 5																
Produto IV Explic. objetivos	Explicitação dos objetivos a médio prazo conforme diretrizes	CMTUR															
	1 2 3 4 5																
Produto IV Explic. objetivos	Explicitação dos objetivos a longo prazo conforme diretrizes	CMTUR															
	1 2 3 4 5																
Produto V Est. Estratégias	Estabelecer estratégias de marketing para o destino	Div Promoção															
	1 2 3 4 5																
Produto V Est. Estratégias	Considerar modelo fechados de turismo como hotéis de selva	CMTUR															
	1 2 3 4 5																
Produto VI - Planos setoriais	Programa de estruturação da oferta turística	CMTUR															
	1 2 3 4 5																
	Programa de Promoção turística	Div Promoção															
	1 2 3 4 5																
	Programa de melhorias infraestruturais e em serviços públicos	CMTUR															
	1 2 3 4 5																
	Programa de qualificação profissional	Div. Projetos															
1 2 3 4 5																	
Produto VI - Planos setoriais	Programa de marketing interno	Div Promoção															
	1 2 3 4 5																
Produto VI - Planos setoriais	Programa de controle e apoio às empresas de turismo	CMTUR															
	1 2 3 4 5																
Produto VII – Cronograma		CMTUR															
1 2 3 4 5																	
Produto VIII Estimativas de custo		CMTUR															
1 2 3 4 5																	

#### 4.3.6.8 – Estimativa de custos

Apresentação de estimativa de custos das atividades e intervenções propostas.

## **5. PRODUTOS E FORMAS DE APRESENTAÇÃO**

### 5.1. Produtos

Produto I - Levantamento do sistema de turismo.

Produto II - Análises de mercado.

Produto III - Análise macroambiental.

Produto IV - Determinação de objetivos.

Produto V - Estabelecimento de estratégias.

Produto VI - Planos setoriais.

Produto VII – Cronograma.

Produto VIII – Estimativa de custos.

### 5.2. Forma de Apresentação

Os Produtos e os Relatórios de Andamento das atividades deverão ser apresentados em língua portuguesa, papel formato A4, caractere Arial, tamanho 12, espaçamento simples, contendo texto, gráficos e tabelas referentes aos dados levantados e identificados como produto, em 3 (três) vias originais e 03 (três) em discos para leitura em computador (*compact disk*).

O Relatório Final deverá ser encadernado com espiral, capa em papel couchê, com laminado de acetato transparente na frente e opaco no verso, em 05 (cinco) vias originais e 05 (cinco) em CD-R seção fechada, utilizando software Word.

## **6. PRAZO**

O prazo previsto para execução das atividades contidas neste Termo de Referência é de 6 (seis) meses.

Os períodos em que os relatórios apresentados pela contratada estiverem em apreciação pela Prefeitura Municipal de Porto Velho não serão considerados no prazo para a execução dos serviços.

O encerramento dos serviços se dará após a aprovação do Relatório Final, cuja edição será autorizada após a aprovação. Será feita a entrega pela contratada do número de vias contratadas, além dos originais dos documentos.

## **7. VALOR MÁXIMO DA CONTRATAÇÃO, REGIME DE EXECUÇÃO E FORMA DE PAGAMENTO.**

O preço contratual deverá incluir todas as despesas necessárias à realização dos serviços, entre outras: remuneração, encargos trabalhistas, despesas fiscais, equipamentos, despesas com viagens, alimentação, transporte, pesquisas, seguro, reprodução do material e apresentação em *workshop* e quaisquer outras despesas necessária para realização dos serviços.

Os pagamentos serão efetuados pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, em até 20 (vinte) dias corridos contados da data de apresentação da fatura, atendidas todas as exigências fixadas no Edital de Licitação.

O pagamento das parcelas deverá corresponder a serviços efetivamente executados, contra apresentação de produtos, devendo ser realizado de acordo com o cronograma de pagamento.

## **8. ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO**

### **8.1 - Acompanhamento**

As atividades serão desenvolvidas pela empresa contratada, sendo o acompanhamento e a supervisão dos trabalhos do contratado executados pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, através da sua Coordenadoria de Turismo.

A empresa deverá fornecer, quando requisitada, todos os elementos necessários ao acompanhamento das atividades e verificação dos produtos da contratada.

### **8.2 - Plano de Trabalho**

A contratada deverá apresentar Plano de Trabalho estabelecendo as diretrizes a serem seguidas para implementação dos trabalhos nas diversas áreas de atuação, tendo ampla liberdade de subdividi-los em atividades diversas.

Os serviços serão pagos quando da contra entrega e aprovação dos produtos relacionados no item 5.1 deste Termo de Referencia, administrando-se os seguintes valores máximos:

- 20% do valor da consultoria na assinatura do contrato;
- 20% do valor da consultoria na entrega dos Produtos I e II;
- 20% do valor da consultoria na entrega dos Produtos III, IV e V;
- 25% do valor da consultoria na entrega dos VI, VII e VIII
- 15% do valor da consultoria: Relatório Final, contendo os produtos elaborados.

### **8.3 - Análise dos documentos**

O prazo para análise dos relatórios e documentos apresentados, por parte da Prefeitura Municipal de Porto Velho será de 10 (dez) dias corridos contados do dia seguinte do recebimento desses documentos. A Contratada deverá considerar este fato de forma que os serviços não sofram solução de continuidade.

Os relatórios e documentos não aprovados serão devolvidos para as correções e complementações necessárias, de acordo com as análises a serem encaminhadas à Contratada.

Somente após a aprovação dos documentos pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, serão liberadas para pagamento as parcelas das faturas pertinentes.

### **8.4 - Reuniões**

A Contratada e a Prefeitura Municipal de Porto Velho manterão, durante o desenvolvimento dos trabalhos, a necessária comunicação, para facilitar o acompanhamento e a execução do contrato. A Prefeitura Municipal de Porto Velho convocará, para esse fim, por sua iniciativa ou da Contratada, quantas reuniões considerar convenientes. A princípio, fica estabelecido que sejam realizadas reuniões no decorrer da execução do serviço com supervisão e acompanhamento que deverão ocorrer na sede da Prefeitura Municipal de Porto Velho.

As reuniões a serem mantidas conforme agenda pré-estabelecida e registrada em ata formalizada, serão para discutir os problemas surgidos no desenvolvimento dos trabalhos, sendo que:

- a Contratada fará exposições complementares e específicas sobre o desenvolvimento dos serviços relativos aos temas previstos, inclusive acerca de suas

propostas sobre alternativas envolvidas no prosseguimento dos trabalhos, bem como sobre os seus requerimentos de eventuais orientações;

- a Prefeitura Municipal de Porto Velho comunicará à Contratada as orientações necessárias ao desenvolvimento dos serviços referente às matérias contidas na agenda da reunião, preferivelmente no decurso desta ou no prazo estabelecido pela mesma;

#### 8.5 - Fiscalização

A Prefeitura Municipal de Porto Velho terá o direito de acompanhar e fiscalizar os serviços prestados pela Contratada, com livre acesso aos locais de trabalho para a obtenção de quaisquer esclarecimentos julgados necessários à execução dos mesmos. A Contratada é obrigada a assegurar e facilitar acesso da Fiscalização aos serviços e a todos os elementos que forem necessários ao desempenho de sua missão. A Fiscalização deverá verificar a ocorrência de fatos para os quais haja sido estipulada qualquer penalidade contratual. A Fiscalização informará ao setor competente quanto ao fato, instruindo o seu relatório com os documentos necessários. A ação ou omissão, total ou parcial, da Fiscalização, não eximirá a Contratada da integral responsabilidade pela execução dos serviços contratados.

## **9. RESPONSABILIDADES DAS PARTES**

### **9.1 - Responsabilidade da Contratada**

Caberá à contratada a responsabilidade por todos os custos necessários para a execução dos serviços, nos termos deste Termo de Referência.

### **9.2 - Responsabilidade do Contratante**

Caberá ao contratante fornecer os subsídios necessários ao desenvolvimento dos serviços, bem como validar todos os produtos produzidos pelo contratado.

## 10. CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS

### 10.1 – Avaliação por técnica e preços

Os critérios para avaliação das propostas será por técnica e preços, de acordo com os aspectos estabelecidos neste item 10.

### 10.2 – Coordenador dos serviços

A empresa concorrente deverá possuir em seus quadros um profissional para exercer a coordenação dos trabalhos que atenda às seguintes condições:

- formação superior;
- pós-graduação;
- comprovação de experiência mínima de 10 anos em trabalhos na área de turismo;
- comprovar a execução de pelo menos 3 (três) trabalhos em turismo na Região Norte do Brasil;
- comprovar a relação formal entre a empresa e o profissional e que essa relação tenha no mínimo 5 anos.

O concorrente que não atender aos requisitos expressos neste subitem será desclassificado da licitação.

### 10.3 – Critérios de julgamento das propostas

O julgamento das propostas levará em conta as notas atribuídas para cada proposta nos aspectos de técnicas e de preços, considerando a ponderação explicitada na tabela a seguir.

<b>Critérios de julgamento por técnica e preços</b>	
<i>Índice</i>	<i>Fator de ponderação</i>
<b>Técnica</b>	80 pontos
<b>Preço</b>	20 pontos

### 10.4 – Julgamento das propostas técnicas.

As propostas técnicas terão valor máximo de 80 pontos distribuídos dentro dos critérios a seguir explicitados.

<b>Critério de julgamento das propostas técnicas</b>		
<b>Item</b>	<b>Aspectos considerados</b>	<b>Pontos máximos</b>
A) -Trajetória da empresa	Tempo de atividade	05 pontos
B) – Trabalhos realizados em destinos de turismo do Estado de Rondônia	Trabalhos de diagnósticos do turismo, ou análises de mercado, planejamento participativo e/ou gestão e/ou Planos de Marketing em destinos de Rondônia	25 pontos

C) -Experiência em trabalhos desenvolvidos	C.1 – Trabalhos em projetos de turismo ou trabalhos em gestão de turismo em estados da Região Norte, exclusive Rondônia	25 pontos
	C.2 – Trabalhos de pesquisas de mercado do turismo em estados da Região Norte, inclusive Rondônia.	25 pontos
Total ( A + B + C1 + C2 )		80 pontos

#### 10.4.1 – Pontuação mínima para classificação

A pontuação mínima para classificação da proposta é de 25 pontos.

#### 10.5 – Critérios para pontuação no julgamento das propostas técnicas

Os critérios estabelecidos em 10.4 para os itens A, B, C1 e C2 serão pontuados obedecendo as condições que se seguem.

##### Item A – Trajetória da empresa.

Os pontos, no máximo de 5 (cinco), serão determinados da seguinte forma:

Tempo de atividade	Pontuação
Empresas com menos de 3 anos de atuação	Zero
Mais de 3 anos e até 5 anos	Atribui-se 1 ponto por ano de atividade que exceder a 2 anos de atividade
Mais de 5 anos	Atribui-se 1 ponto por ano de atividade que exceder a 5 anos
Item A: máximo de 5 pontos	

##### Item B – Trabalhos em turismo realizados no Estado de Rondônia

Os pontos, no máximo de 25 (vinte e cinco), serão determinados da seguinte forma:

Trabalhos de turismo realizados em Rondônia	Pontuação
Nenhum	Zero
01 (um) trabalho	2 (dois) pontos
02 (dois) trabalhos	4 (quatro) pontos
03 (dois) trabalhos	8 (oito) pontos
Acima de 3 (três)	25 (vinte e cinco) pontos
Item B: máximo de 25 pontos	

**Item C.1** – Trabalhos em turismo realizados em estados da Região Norte, exclusive Rondônia.

Trabalhos de turismo realizados em estados da Região Norte	Pontuação
Nenhum	Zero
01 (um) trabalho	2 (dois) pontos
02 (dois) trabalhos	4 (quatro) pontos
03 (dois) trabalhos	8 (oito) pontos
Acima de 3 (três)	25 (vinte e cinco) pontos
Item C.1: máximo de 25 pontos	

**Item C.2** – Trabalhos de pesquisas de mercado do turismo em estados da Região Norte, inclusive Rondônia.

Trabalhos de pesquisa de mercado do turismo realizados em estados da Região Norte, inclusive Rondônia	Pontuação
Nenhum	Zero
01 (um) trabalho	2 (dois) pontos
02 (dois) trabalhos	4 (quatro) pontos
03 (dois) trabalhos	8 (oito) pontos
Acima de 3 (três)	25 (vinte e cinco) pontos
Item C.2: máximo de 25 pontos	

## 10.6 – Índice técnico

Concluída a pontuação das propostas decorrente do somatório dos critérios de cada fator de julgamento, ( A + B + C1 + C2 ) será calculado o **Índice técnico** das propostas.

O Índice técnico é resultante da divisão da pontuação técnica de cada uma das propostas por aquela que obtiver maior pontuação:

$$IT = \frac{Pq}{Mp} \%$$

Na qual: IT = Índice técnico

Pq = Pontuação da proposta

Mp = Maior pontuação de qualificação entre as propostas

## 10.7 – Julgamento das propostas de preços

Após ultrapassada a fase de julgamento das propostas técnicas, proceder-se-á a análise das propostas de preços.

As propostas de preços serão julgadas tendo por base o Índice de Preço, que é resultante da divisão entre o menor preço ofertado e o preço da proposta em julgamento.

$$IP = \frac{Mp}{Pp} \%$$

Na qual: IP = Índice de Preço  
Mp = Menor Preço proposto  
Pp = Preço da proposta em julgamento

#### 10.8 – Julgamento final

Será julgada vencedora a empresa cuja proposta apresentar o maior índice geral, resultante da fórmula a seguir:

$$MIG = (IT \times F_{piq} + IP \times F_{pip}) / 100$$

Na qual: MIG = Maior Índice Geral  
IT = Índice técnico  
IP = Índice de Preço  
F<sub>pit</sub> = Fator de Ponderação do IT = 80 (oitenta)  
F<sub>pip</sub> = Fator de Ponderação do IP = 20 (vinte)

## **APÊNDICE I**

Termo de Referência para elaboração do Plano Municipal de Turismo do município de Porto Velho/RO

## TERMO DE REFERÊNCIA PARA A ELABORAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE TURISMO DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO/RO

### 1. Identificação

#### 1.1 Título do termo de referência

Termo de referência para a elaboração do Plano Municipal de Turismo do município de Porto Velho/RO.

### 2. Objeto

#### 2.1 Descrição

Elaboração do Termo de Referência para elaboração do Plano Municipal de Turismo, documento norteador que deverá considerar a política nacional de turismo – Plano Nacional de Turismo 2007-2010; a Lei Orgânica do Município de Porto Velho; o Plano Diretor do Município de Porto Velho; o Estudo de Competitividade dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional - Relatório Porto Velho; o Relatório da I Conferência Municipal de Turismo; e, o Termo de Referência para elaboração de projetos culturais a serem executados no trecho tombado da estrada de ferro.

### 3. Objetivos

#### 3.1 Objeto Geral

Contratação de empresa especializada para a elaboração do Plano Municipal de Turismo de Porto Velho visando, a partir do inventário do sistema de turismo, de análises mercadológicas e da dinâmica atual do turismo na região, a formulação de uma proposta para o desenvolvimento do turismo sustentável, de modo a fornecer subsídios para a tomada de decisões e estabelecer as prioridades para o desenvolvimento do turismo em Porto Velho.

#### 3.2 Objetivos específicos

3.2.1 Orientação ao governo municipal quanto a diretrizes e ajustes necessários às políticas vigentes, visando contribuir para o pleno desenvolvimento do turismo em Porto Velho, como nas áreas de urbanização, paisagismo, limpeza urbana, fiscalização sanitária, sistemas de transporte público, serviço de táxis, sinalização turística, segurança pública, comunicações, organização de eventos e produção cultural na cidade, entre outras.

3.2.2 Produção de informações específicas para subsidiar programa de atração de investimentos da iniciativa privada em empreendimentos e produtos turísticos que potencializem os atrativos do turismo em Porto Velho;

3.2.3 Conscientização da comunidade do município sobre os impactos sócio-econômicos do turismo e seu papel como indutor do desenvolvimento econômico e gerador de novas oportunidades de empreendimentos, emprego e melhoria da qualidade de vida, buscando o apoio e o engajamento da coletividade no fortalecimento da atividade em Porto Velho

3.2.3 Envolvimento dos empresários em todas as etapas do trabalho e principalmente na formulação das estratégias de marketing do turismo e na estruturação da oferta turística de maneira a lançar e administrar a comercialização de pacotes turísticos de Porto Velho nos mercados selecionados.

#### **4. Justificativa**

O Termo de Referência deverá nortear o desenvolvimento do Plano Municipal de Turismo que será a principal ferramenta na consolidação de uma política pública de turismo municipal, permitindo a continuidade do crescimento do turismo no município, baseado nas premissas da sustentabilidade e do planejamento participativo.

#### **5. Resultados esperados**

- 5.1 Subsídio para contratação de empresa responsável pelo desenvolvimento do Plano Municipal de Turismo do município de Porto Velho/RO;
- 5.2 Produtos que deverão ser entregues pela empresa contratada;
- 5.3 Forma de apresentação dos produtos que deverão ser entregues;
- 5.4 Prazo e valor máximo da contratação, regime de execução e forma de pagamento.
- 5.5 Formas de acompanhamento e fiscalização

#### **6. Produtos**

Produto I – Levantamento do sistema de turismo.

- 1.1 Identificar as principais atividades turísticas existentes e acervos que poderão integrar as ações de fortalecimento sustentável do destino;
- 1.2 Realizar o levantamento do sistema de turismo de Porto Velho, com visão multidisciplinar de planejamento estratégico, a partir de levantamento de dados primários e secundários;
- 1.3. O levantamento cobrirá os aspectos gerais do município, os atrativos turísticos naturais e culturais, principais equipamentos e serviços turísticos e infra-estrutura existente. Propriedades rurais com empreendimentos ou potenciais turísticos, Unidades de Conservação, parques naturais, e áreas de natureza passíveis de visitação, Distrito da Fortaleza de Abunã, produção artesanal, grupos folclóricos, de teatro, dança, música e outras atividades culturais, organizadores de eventos, áreas industriais passíveis de visitação e outras atividades com interseção com o turismo;
- 1.4 Devem ser objeto de levantamento os equipamentos de hospedagem, alimentação, entretenimento, transportes (aéreo, terrestre e fluvial) indicando linhas de ônibus interurbanos, vôos e companhias aéreas, transporte fluvial e

serviço de táxis, análise do aeroporto, rodoviária, terminais fluviais, aspectos relevantes do comércio, assistência médica, segurança pública, limpeza urbana, coleta e deposição de resíduos sólidos, esgotos, preservação ambiental, iluminação pública, comunicações, entre outras;

1.5 O levantamento do sistema atual de turismo levará em consideração: a). Coleta de informações a partir da seleção de informações básicas já documentadas (federais, estaduais e municipais); b). Revisão de arquivos, projetos e documentos técnicos, dentre outros; c). Seleção de informações a partir de visitação para identificação de recursos e atrativos naturais, culturais e artificiais; d). Organização e estruturação dos dados levantados; e, e) Metodologia do Ministério do Turismo – Inventário da Oferta Turística.

### **Produto II – Análises de mercado.**

2.1 Contextualizar, conceituar e caracterizar o mercado, a oferta e a demanda turística. Compreender a evolução do setor turístico em Porto Velho, as características do mercado atual e as potencialidades para focar novos mercados e suas segmentações;

2.2 Estudos de tendências do mercado através de análises e interpretação de estatísticas existentes, nacionais e internacionais do turismo e das tendências do mercado turístico, com foco na Região Norte e em Rondônia.

2.3 Realização de entrevistas estruturadas junto às empresas de turismo de Porto Velho, compreendendo hotelaria, restaurantes, transportadores e agências de turismo, com a finalidade de conhecer a percepção dessas empresas sobre os mercados emissores, as críticas e sugestões para o turismo em Porto Velho, as características dos visitantes, as tendências de sazonalidade e segmentação de mercado.

2.4. Pesquisa de demanda: quantificar e qualificar o turista que visita Porto Velho, além do público alvo potencial. Considerar metodologia do Ministério do Turismo – MTUR (se validada).

### **Produto III – Análise macroambiental.**

3.1 Realizar avaliação do ambiente externo à Porto Velho identificando oportunidades e ameaças e avaliação do ambiente interno do município levantando os pontos fortes e fracos, observando diretrizes da análise SWOT – Forças (*strengths*), Fraquezas (*weaknesses*), Oportunidades (*opportunities*) e Ameaças (*threats*).

### **Produto IV – Determinação de objetivos.**

4.1 Explicitação dos objetivos a ser alcançados pelo destino Porto Velho no horizonte de prazos médio e longo.

## **Produto V – Estabelecimento de estratégias.**

5.1 Estabelecer estratégias de marketing do turismo para o destino Porto Velho, indicando no mínimo: seleção e hierarquização de mercados emissores; estratégias produto-mercado e estratégias de comunicação.

5.2 Considerar as hipóteses de modelos fechados de turismo como os hotéis de selva, como estratégia para adquirir competitividade perante os mercados de rendas altas e mercados internacionais.

## **Produto VI – Planos setoriais.**

Desenvolvimento do planejamento tático do Plano Municipal de Turismo compreendendo os seguintes programas de trabalho:

6.1 Programa de estruturação da oferta turística;

6.1.1 O critério dos macro-produtos do turismo - a estruturação da oferta turística deve observar o critério dos macro-produtos turísticos viáveis no município de Porto Velho: interior, ecoturismo e cidade;

6.1.2 Produção cultural - devem ser priorizadas as ações em produção cultural que poderão ser inseridos nos 3 macro-produtos e também provocar pacotes turísticos próprios;

6.1.3 Orientação pelo mercado - os pacotes turísticos devem ser planejados com foco em cada mercado selecionado, buscando produzir o melhor encontro entre os desejos de mercado e o produto estruturado, mercado a mercado.

6.2 Programa de promoção;

6.2.1 Deve considerar as áreas de propaganda, relações com a imprensa e relações públicas. Considerar importantes as áreas da internet e das relações com os agentes de mercado intermediário.

6.3 Programa de melhorias infra-estruturais e em serviços públicos

6.3.1 O turismo no espaço físico do Município de Porto Velho, considerando a preservação do ambiente físico e a qualidade da oferta turística

6.3.2 Estudo de capacidade de carga

6.3.3 Componentes do sistema de turismo e ambiente urbano

6.4 Programa de qualificação profissional

6.4.1 O programa de qualificação deve dividir-se em áreas para desenvolvimento de executivos e para desenvolvimento de pessoas das áreas operacionais.

6.4.2 Levantamento das demandas deve ser procedido entre as empresas do setor e setores relacionados ao turismo para que se possa planejar a realização dos treinamentos necessários.

6.5 Programa de marketing interno

6.5.1 Contemplar três áreas básicas de relacionamento: a cadeia produtiva, as

entidades da área governamental e a população do lugar.

6.6 Programa de controle e apoio às empresas do setor turístico

6.6.1 Deve implantar base de dados que contenha as estatísticas da demanda e outros elementos do turismo. Através desses dados devem ser disponibilizados suportes técnicos às empresas do setor no que concerne a características do mercado e suas tendências.

#### **Produto VII – Cronograma.**

7.1 Elaboração de cronograma para as atividades de implantação do Plano Municipal de Turismo.

#### **Produto VIII – Estimativa de custos.**

8.1 Apresentação de estimativa de custos das atividades e intervenções propostas.

### **7. Formas de apresentação**

Os Produtos e os Relatórios de Andamento das atividades deverão ser apresentados em língua portuguesa, papel formato A4, caractere Arial, tamanho 12, espaçamento simples, contendo texto, gráficos e tabelas referentes aos dados levantados e identificados como produto, em 3 (três) vias originais e 03 (três) em discos para leitura em computador (*compact disk*).

O Relatório Final deverá ser encadernado com espiral, capa em papel couchê, com laminado de acetato transparente na frente e opaco no verso, em 05 (cinco) vias originais e 05 (cinco) em CD-R seção fechada, utilizando software Word.

### **8. Prazo**

O prazo previsto para execução das atividades contidas neste Termo de Referência é de 6 (seis) meses.

Os períodos em que os relatórios apresentados pela contratada estiverem em apreciação pela Prefeitura Municipal de Porto Velho não serão considerados no prazo para a execução dos serviços.

O encerramento dos serviços se dará após a aprovação do Relatório Final, cuja edição será autorizada após a aprovação. Será feita a entrega pela contratada do número de vias contratadas, além dos originais dos documentos.

### **9. Valor máximo da contratação, regime de execução e forma de pagamento**

O preço contratual deverá incluir todas as despesas necessárias à realização dos serviços, entre outras: remuneração, encargos trabalhistas, despesas fiscais, equipamentos, despesas com viagens, alimentação, transporte, pesquisas, seguro, reprodução do material e apresentação em *workshop* e quaisquer outras despesas necessária para realização dos serviços.

Os pagamentos serão efetuados pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, em até 20 (vinte) dias corridos contados da data de apresentação da fatura, atendidas

todas as exigências fixadas no Edital de Licitação.

O pagamento das parcelas deverá corresponder a serviços efetivamente executados, contra apresentação de produtos, devendo ser realizado de acordo com o cronograma de pagamento.

## 10. Acompanhamento e fiscalização

### 8.1 - Acompanhamento

As atividades serão desenvolvidas pela empresa contratada, sendo o acompanhamento e a supervisão dos trabalhos do contratado executados pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, através da sua Coordenadoria de Turismo.

A empresa deverá fornecer, quando requisitada, todos os elementos necessários ao acompanhamento das atividades e verificação dos produtos da contratada.

### 8.2 - Plano de Trabalho

A contratada deverá apresentar Plano de Trabalho estabelecendo as diretrizes a serem seguidas para implementação dos trabalhos nas diversas áreas de atuação, tendo ampla liberdade de subdividi-los em atividades diversas.

Os serviços serão pagos quando da contra entrega e aprovação dos produtos relacionados no item 5.1 deste Termo de Referencia, administrando-se os seguintes valores máximos:

- 20% do valor da consultoria na assinatura do contrato;
- 20% do valor da consultoria na entrega dos Produtos I e II;
- 20% do valor da consultoria na entrega dos Produtos III, IV e V;
- 25% do valor da consultoria na entrega dos VI, VII e VIII
- 15% do valor da consultoria: Relatório Final, contendo os produtos elaborados.

### 8.3 - Análise dos documentos

O prazo para análise dos relatórios e documentos apresentados, por parte da Prefeitura Municipal de Porto Velho será de 10 (dez) dias corridos contados do dia seguinte do recebimento desses documentos. A Contratada deverá considerar este fato de forma que os serviços não sofram solução de continuidade.

Os relatórios e documentos não aprovados serão devolvidos para as correções e complementações necessárias, de acordo com as análises a serem encaminhadas à Contratada.

Somente após a aprovação dos documentos pela Prefeitura Municipal de Porto Velho, serão liberadas para pagamento as parcelas das faturas pertinentes.

### 8.4 - Reuniões

A Contratada e a Prefeitura Municipal de Porto Velho manterão, durante o desenvolvimento dos trabalhos, a necessária comunicação, para facilitar o acompanhamento e a execução do contrato. A Prefeitura Municipal de Porto Velho convocará, para esse fim, por sua iniciativa ou da Contratada, quantas reuniões considerar convenientes. A princípio, fica estabelecido que sejam realizadas reuniões no decorrer da execução do serviço com supervisão e

acompanhamento que deverão ocorrer na sede da Prefeitura Municipal de Porto Velho. As reuniões a serem mantidas conforme agenda pré-estabelecida e registrada em ata formalizada, serão para discutir os problemas surgidos no desenvolvimento dos trabalhos, sendo que:

- a Contratada fará exposições complementares e específicas sobre o desenvolvimento dos serviços relativos aos temas previstos, inclusive acerca de suas propostas sobre alternativas envolvidas no prosseguimento dos trabalhos, bem como sobre os seus requerimentos de eventuais orientações;
- a Prefeitura Municipal de Porto Velho comunicará à Contratada as orientações necessárias ao desenvolvimento dos serviços referente às matérias contidas na agenda da reunião, preferivelmente no decurso desta ou no prazo estabelecido pela mesma;

#### 8.5 - Fiscalização

A Prefeitura Municipal de Porto Velho terá o direito de acompanhar e fiscalizar os serviços prestados pela Contratada, com livre acesso aos locais de trabalho para a obtenção de quaisquer esclarecimentos julgados necessários à execução dos mesmos. A Contratada é obrigada a assegurar e facilitar acesso da Fiscalização aos serviços e a todos os elementos que forem necessários ao desempenho de sua missão.

A Fiscalização deverá verificar a ocorrência de fatos para os quais haja sido estipulada qualquer penalidade contratual. A Fiscalização informará ao setor competente quanto ao fato, instruindo o seu relatório com os documentos necessários.

A ação ou omissão, total ou parcial, da Fiscalização, não eximirá a Contratada da integral responsabilidade pela execução dos serviços contratados.

### 11. Responsabilidades das partes

#### 9.1 Responsabilidade da Contratada

Caberá à contratado a responsabilidade por todos os custos necessários para a execução dos serviços, nos termos deste Termo de Referência.

#### 9.2 Responsabilidade do Contratante

Caberá ao contratante fornecer os subsídios necessários ao desenvolvimento dos serviços, bem como validar todos os produtos produzidos pelo contratado.

### 12. Critérios de avaliação das propostas

#### 10.1 Avaliação por técnica e preços

Os critérios para avaliação das propostas será por técnica e preços, de acordo com os aspectos estabelecidos neste item 10.

#### 10.2 Coordenador dos serviços

A empresa concorrente deverá possuir em seus quadros um profissional para exercer a coordenação dos trabalhos que atenda às seguintes condições:

- formação superior;

- pós-graduação;
- comprovação de experiência mínima de 10 anos em trabalhos na área de turismo;
- comprovar a execução de pelo menos 3 (três) trabalhos em turismo na Região Norte do Brasil;
- comprovar a relação formal entre a empresa e o profissional e que essa relação tenha no mínimo 5 anos.

O concorrente que não atender aos requisitos expressos neste subitem será desclassificado da licitação.

### 10.3 Critérios de julgamento das propostas

O julgamento das propostas levará em conta as notas atribuídas para cada proposta nos aspectos de técnicas e de preços, considerando a ponderação explicitada na tabela a seguir.

<b>Critérios de julgamento por técnica e preços</b>	
<i>Índice</i>	<i>Fator de ponderação</i>
<b>Técnica</b>	80 pontos
<b>Preço</b>	20 pontos

### 10.4 Julgamento das propostas técnicas.

As propostas técnicas terão valor máximo de 80 pontos distribuídos dentro dos critérios a seguir explicitados.

<b>Critério de julgamento das propostas técnicas</b>		
<b>Item</b>	<b>Aspectos considerados</b>	<b>Pontos máximos</b>
D) -Trajetória da empresa	Tempo de atividade	05 pontos
E) – Trabalhos realizados em destinos de turismo do Estado de Rondônia	Trabalhos de diagnósticos do turismo, ou análises de mercado, planejamento participativo e/ou gestão e/ou Planos de Marketing em destinos de Rondônia	25 pontos
F) -Experiência em trabalhos desenvolvidos	C.1 – Trabalhos em projetos de turismo ou trabalhos em gestão de turismo em estados da Região Norte, exclusive Rondônia	25 pontos
	C.2 – Trabalhos de pesquisas de mercado do turismo em estados da Região Norte, inclusive Rondônia.	25 pontos
<b>Total ( A + B + C1 + C2 )</b>		<b>80 pontos</b>

#### 10.4.1 Pontuação mínima para classificação

A pontuação mínima para classificação da proposta é de 25 pontos.

#### 10.5 Critérios para pontuação no julgamento das propostas técnicas

Os critérios estabelecidos em 10.4 para os itens A, B, C1 e C2 serão pontuados obedecendo as condições que se seguem.

#### Item A – Trajetória da empresa.

Os pontos, no máximo de 5 (cinco), serão determinados da seguinte forma:

Tempo de atividade	Pontuação
Empresas com menos de 3 anos de atuação	Zero
Mais de 3 anos e até 5 anos	Atribui-se 1 ponto por ano de atividade que exceder a 2 anos de atividade
Mais de 5 anos	Atribui-se 1 ponto por ano de atividade que exceder a 5 anos
Item A: máximo de 5 pontos	

#### Item B – Trabalhos em turismo realizados no Estado de Rondônia

Os pontos, no máximo de 25 (vinte e cinco), serão determinados da seguinte forma:

Trabalhos de turismo realizados em Rondônia	Pontuação
Nenhum	Zero
01 (um) trabalho	2 (dois) pontos
02 (dois) trabalhos	4 (quatro) pontos
03 (dois) trabalhos	8 (oito) pontos
Acima de 3 (três)	25 (vinte e cinco) pontos
Item B: máximo de 25 pontos	

#### Item C.1 – Trabalhos em turismo realizados em estados da Região Norte, exclusive Rondônia.

Trabalhos de turismo realizados em estados da Região Norte	Pontuação
Nenhum	Zero
01 (um) trabalho	2 (dois) pontos
02 (dois) trabalhos	4 (quatro) pontos
03 (dois) trabalhos	8 (oito) pontos
Acima de 3 (três)	25 (vinte e cinco) pontos
Item C.1: máximo de 25 pontos	

**Item C.2 – Trabalhos de pesquisas de mercado do turismo em estados da Região Norte, inclusive Rondônia.**

Trabalhos de pesquisa de mercado do turismo realizados em estados da Região Norte, inclusive Rondônia	Pontuação
Nenhum	Zero
01 (um) trabalho	2 (dois) pontos
02 (dois) trabalhos	4 (quatro) pontos
03 (dois) trabalhos	8 (oito) pontos
Acima de 3 (três)	25 (vinte e cinco) pontos
Item C.2: máximo de 25 pontos	

**10.6 Índice técnico**

Concluída a pontuação das propostas decorrente do somatório dos critérios de cada fator de julgamento, ( A + B + C1 + C2 ) será calculado o **Índice técnico** das propostas.

O Índice técnico é resultante da divisão da pontuação técnica de cada uma das propostas por aquela que obtiver maior pontuação:

$$IT = \frac{Pq}{Mp} \%$$

Na qual: IT = Índice técnico

Pq = Pontuação da proposta

Mp = Maior pontuação de qualificação entre as propostas

**10.7 Julgamento das propostas de preços**

Após ultrapassada a fase de julgamento das propostas técnicas, proceder-se-á a análise das propostas de preços.

As propostas de preços serão julgadas tendo por base o Índice de Preço, que é resultante da divisão entre o menor preço ofertado e o preço da proposta em julgamento.

$$IP = \frac{Mp}{Pp} \%$$

Na qual: IP = Índice de Preço

Mp = Menor Preço proposto

Pp = Preço da proposta em julgamento

**10.8 Julgamento final**

Será julgada vencedora a empresa cuja proposta apresentar o maior índice geral, resultante da fórmula a seguir:

$$\text{MIG} = (\text{IT} \times \text{Fpiq} + \text{IP} \times \text{Fpip}) / 100$$

Na qual:   MIG = Maior Índice Geral  
              IT = Índice técnico  
              IP = Índice de Preço  
              Fpit = Fator de Ponderação do IT = 80 (oitenta)  
              Fpip = Fator de Ponderação do IP = 20 (vinte)



## ANEXO 6

- Perfil do Plano de Ordenamento Territorial de Jaci-Paraná
- Proposta Técnica da empresa Camargo & Cordeiro Consultores Associados S/C Ltda.
- Proposta Técnica da empresa da empresa Cidade Planos & Consultoria Ltda.



# **Programa de Modernização da Infra-estrutura de Porto Velho**

## **PLANO DE ORDENAMENTO TERRITORIAL DE JACY-PARANÁ**

### **PROGRAMA DE TRABALHO**

#### **PERFIL DO PROGRAMA OU PROJETO**

- 1. NOME**
- 2. ANTECEDENTES**
- 3. OBJETIVOS**
- 4. PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**
- 5. CRONOGRAMA**
- 6. PERFIL DA CONSULTORIA**
- 7. CUSTO ESTIMADO**

## **1. NOME:**

# **ELABORAÇÃO DO PLANO DE ORDENAMENTO TERRITORIAL DE JACY-PARANÁ**

## **2. ANTECEDENTES**

Um dos Distritos mais atingidos pelas obras de construção das hidrelétricas de Santo Antonio e Jirau, no Rio Madeira, no município de Porto Velho, é o de Jacy-Paraná, localizado à margem da BR -164 e próximo ao rio. Os primeiros reflexos desse impacto já se fazem sentir no núcleo urbano do Distrito, onde começam a surgir loteamentos sem cumprir exigências urbanísticas mínimas, num processo de crescimento desordenado.

Por outro lado, é de se destacar a extrema fragilidade da infra-estrutura urbana existente, em particular no que se refere ao abastecimento de água e à destinação do esgoto. Pesquisas indicam como principal aspiração da comunidade a melhoria das condições sanitárias do Distrito.

A perspectiva de um crescimento rápido e desordenado, e a inexistência de uma infra-estrutura adequada para suportar esse crescimento, indicam a necessidade de se elaborar um Plano de Ordenamento Territorial, visando a dotar Jacy-Paraná de condições mínimas para assegurar um processo de desenvolvimento sustentável.

## **3. OBJETIVOS**

São objetivos desse projeto:

- Ordenar o processo de crescimento com definição de diretrizes de desenvolvimento urbano e a adoção de normas adequadas de uso e ocupação do solo. Essa atividade implica, entre outras coisas, a definição de dimensões mínimas para a criação de lotes urbanos, e o estabelecimento de normas de edificação;
- Aumentar a participação da comunidade no processo de planejamento e gestão do distrito. Neste aspecto, mecanismos adequados de consulta e acompanhamento do planejamento e da gestão pública devem ser desenhados e colocados em prática para assegurar essa participação.
- Eliminar os aspectos ambientais negativos de modo a evitar a crescente contaminação do Distrito, seja ela causada pelos resíduos sólidos urbanos, pela deficiência dos sistemas de saneamento básico ou por outros fatores. Isso

põe em evidência a necessidade de criação de estratégias urbanas capazes de assegurar o desenvolvimento sustentável do Distrito.

#### **4. PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**

A metodologia a ser empregada na elaboração do Plano de Ordenamento Territorial de Jacy-Paraná é apresentada a seguir em forma resumida.

##### **1ª. ETAPA**

###### **Preparação**

Na primeira etapa, que corresponde à etapa preparatória, define-se a constituição da equipe que será responsável pela elaboração dos trabalhos, a qual deve incluir integrantes da administração do Distrito e da Prefeitura de Porto Velho.

Nesta etapa prevê-se, também, a constituição de um Grupo Consultivo, a ser formado por representantes da sociedade civil organizada que participará de todo o processo, desde a coleta de informação até a definição de projetos estratégicos.

##### **2ª ETAPA**

###### **Informação básica**

Nesta etapa se recolhe a informação básica sobre a infra-estrutura da cidade, como elemento essencial para a etapa posterior, na qual serão definidos os projetos a serem implementados.

Esta etapa corresponde, enfim, à identificação do ambiente em que se desenvolverão os projetos, representada pela consolidação de informações básicas sobre a infra-estrutura urbana, social e institucional da cidade.

##### **3ª. ETAPA**

###### **Identificação de Projetos Estratégicos**

A etapa de identificação de projetos comporta três momentos distintos:

- a) A identificação das Condicionantes, Deficiências e Potencialidades;
- b) A elaboração de uma “visão estratégica”, e;
- c) a formulação de um Plano de Ação Estratégica.

Finalmente, em conformidade com o que estabelece o parágrafo 4º do artigo 40 do Estatuto das Cidades, serão realizadas, igualmente nesta Etapa as audiências públicas “com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade”, segundo um cronograma previamente estabelecido. A Etapa se encerra com a Elaboração do Relatório Final do Plano.

## 5. CRONOGRAMA

O Cronograma de Execução do Plano Diretor de Jacy-Paraná está demonstrado no gráfico apresentado a seguir:

ETAPAS/SEMANAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Formação da equipe básica												
Informação básica e cartografia												
Identificação de Projetos Estratégicos												
Elaboração do Plano de Ação Estratégica												
Realização das audiências públicas												
Elaboração do Relatório Final												

## 6. PERFIL DA CONSULTORIA

Na elaboração do Plano Diretor do Distrito de Jacy-Paraná prevê-se a contratação de uma empresa de consultoria que envolva, no mínimo, a participação dos seguintes profissionais:

- a) 1 Arquiteto sênior como coordenador;
- b) 1 ou 2 engenheiros civis, para avaliar carências e formular propostas em termos de infra-estrutura;
- c) 1 arquiteto/urbanista para avaliação das condições urbanísticas;
- d) 1 economista, encarregado da análise das perspectivas econômicas, e,
- e) 1 ambientalista que avaliará os impactos locais decorrentes da construção das usinas.

Completam a equipe, estagiários, desenhistas e digitadores.

**SECRETARIAS ENVOLVIDAS: SEMEPE, SEMPLA, SEMUR, PGM**

**Proposta Urbanística  
para  
a sede do Distrito de Jacy-Paraná  
Porto Velho - RO**

**PROPOSTA**

**Julho de 2009**

## SUMÁRIO

1	APRESENTAÇÃO	03
2	CONCEPÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS	03
3	PRODUTOS	04
3.1	Produto Intermediário	04
3.2	Produtos Finais	04
4	DETALHAMENTO DO TRABALHO	04
4.1	Organização do Processo	04
4.2	-Conhecimento da Realidade Atual	05
4.3	Formulação da Proposta	05
5	EQUIPE TÉCNICA	06
6	CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO	07
7	PREÇO E PAGAMENTO	08

## **1. APRESENTAÇÃO**

A presente proposta apresenta o planejamento dos trabalhos para a formulação de Proposta Urbanística para a sede do Distrito de Jacy-Paraná, no Município de Porto Velho, em Rondônia, e se estrutura nos itens seguintes:

- concepção geral dos serviços;
- detalhamento do trabalho, com a explicitação das etapas e atividades a serem desenvolvidas, descrição dos métodos e técnicas a serem empregados;
- equipe técnica envolvida;
- cronograma de execução;
- preço e pagamento.

## **2. CONCEPÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS**

A concepção geral dos serviços compreende o planejamento dos trabalhos, com indicação das etapas e correspondentes atividades a serem realizadas e das condicionantes para a execução dos serviços.

A proposta urbanística para a sede do Distrito de Jacy-Paraná deverá ser formulada com a participação dos atores institucionais e sociais comprometidos com o desenvolvimento sustentável desse Distrito e do município de Porto Velho, particularmente aqueles responsáveis pela conservação, uso e ocupação das áreas lindeiras aos reservatórios a serem construídos no rio Madeira.

Como a competência legal quanto à regulamentação do uso e ocupação do solo nos núcleos urbanos do município é do Poder Executivo Municipal, será necessário estabelecer uma forma de articulação entre a Administração Municipal de Porto Velho, as lideranças locais, os empreendedores responsáveis pelas usinas hidrelétricas propostas para a região e a equipe técnica da Consultora para a definição da proposta urbanística para Jacy-Paraná.

A Consultora deverá contribuir por meio da organização das etapas de trabalho, condução e moderação das discussões e consultas, levantamento, análise e sistematização dos dados e informações sobre a realidade atual da sede do Distrito, identificação das tendências, potencialidades e limitações para a conservação, uso e ocupação do solo urbano do Distrito, com vistas ao desenvolvimento sustentável local e municipal, elaboração da proposta urbanística e de zoneamento, uso e ocupação do solo em Jacy-Paraná.

A Prefeitura Municipal de Porto Velho deverá prover o apoio logístico para os trabalhos e fornecer as bases cartográficas municipais da sede distrital de Jacy-Paraná, bem como disponibilizar as informações setoriais necessárias para o desenvolvimento da análise da situação atual e formulação das propostas.

### 3. PRODUTOS

Serão apresentados os seguintes produtos:

#### 3.1. Produto Intermediário

##### **Relatório da Realidade Atual**

Documento contendo o diagnóstico da situação atual da sede do Distrito, analisando a evolução do uso e ocupação aí ocorridos, as atividades produtivas existentes, com identificação das potencialidades e aptidões de uso do solo e seus condicionantes ambientais.

#### 3.2. Produtos Finais

- **Proposta Urbanística**, com a consolidação de todo o trabalho, do qual constarão:
  - a caracterização da realidade atual da sede do Distrito de Jacy-Paraná;
  - a identificação das tendências de desenvolvimento, potencialidades e aptidões de uso do solo, e seus condicionantes ambientais;
  - as diretrizes e estratégias para a conservação, uso e ocupação do solo na sede do Distrito;
  - o ordenamento territorial e o zoneamento propostos, com a indicação dos diferentes usos possíveis;
- **Anteprojetos de Leis** para a regulamentação da proposta, modificando ou complementando, no que for necessário, a legislação municipal de ordenamento territorial, parcelamento, uso e ocupação do solo urbano e edificação.

Todos os produtos serão apresentados em duas (02) vias, impressas em papel no formato A-4, encadernadas de acordo com as normas de editoração vigentes, mediante digitação eletrônica em programa MS Word XP. Os documentos serão acompanhados dos respectivos CD's com os arquivos ordenados e perfeitamente organizados para impressão e edição.

### 4. DETALHAMENTO DO TRABALHO

Os trabalhos serão desenvolvidos em 4 (quatro) etapas, seqüenciais e interdependentes, a seguir descritas.

#### 4.1. Organização do Processo

Corresponde ao levantamento dos atores sociais públicos e privados que deverão participar do processo de elaboração da proposta urbanística para Jacy-Paraná.

Ainda nessa etapa, deverão ser levantadas a documentação existente e a legislação existente sobre o território da sede do Distrito e as bases cartográficas necessárias ao trabalho.

#### **4.2. Conhecimento da Realidade Atual**

Vai permitir a descrição e análise da realidade atual e do processo de conservação, uso e ocupação na sede do Distrito. Deverão ser examinados os aspectos físico-ambientais, urbanísticos e institucionais.

Serão identificadas, ainda, a situação habitacional, infraestrutura urbana, equipamentos e serviços públicos, condições de parcelamento, uso e ocupação do solo, patrimônio cultural, espaços urbanos ociosos, atividades produtivas existentes e possíveis e sua demanda por espaço na sede distrital.

Os dados e informações levantados serão organizados e analisados e os resultados, sempre que possível, serão espacializados com a utilização das bases cartográficas disponíveis.

A análise dos dados e informações deverá permitir o conhecimento da realidade atual e a identificação das potencialidades, restrições e aptidões de uso, bem como dos entraves para a conservação do solo na sede do Distrito, com vistas ao seu desenvolvimento sustentável e harmônico com o restante do Município.

Como resultado desta etapa, será apresentado um **Relatório da Realidade Atual**, com o resultado do levantamento, análise e sistematização dos dados e informações, de forma a retratar o conhecimento da situação atual, em relação às diferentes dimensões já mencionadas, e oferecer subsídios a servir de referência para a formulação da proposta.

O **Relatório da Realidade Atual** deverá ser submetido à apreciação da Contratante, para posterior ratificação em consulta pública, da qual deverão participar os representantes dos diferentes segmentos da sociedade organizada do Distrito.

#### **4.3. Formulação da Proposta**

A formulação da proposta urbanística para a sede do Distrito de Jacy-Paraná deverá ter três componentes:

- definição de diretrizes e estratégias para orientar o ordenamento territorial e a possível expansão urbana da sede do Distrito;
- proposta urbanística, como representação espacial da aplicação das diretrizes e estratégias formuladas, com a indicação das principais características da



distribuição dos usos, da valorização do patrimônio natural e cultural e de tratamento paisagístico para as diferentes áreas da sede do Distrito;

- identificação dos projetos estruturantes, entendidos como prioritários quanto à sua relevância ou precedência para a alavancagem do processo de melhoria e qualificação do espaço urbano de Jacy-Paraná.

Todas as propostas deverão respeitar as estratégias de sustentabilidade preconizadas pela Agenda 21 e pela Agenda Habitat, consideradas prioritárias para o desenvolvimento sustentável dos municípios brasileiros.

O resultado desta etapa será apresentado como o produto final, composto de dois documentos

- ◆ Documento Técnico, com a síntese do trabalho e a apresentação das propostas formuladas;
- ◆ Anteprojetos de Leis, a serem encaminhados à aprovação pelo Legislativo Municipal, modificando ou complementando a legislação de desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo urbano e edificação.

Deverá ser apresentada uma versão preliminar do documento técnico a ser submetida à apreciação da Contratante para posterior ratificação pelos atores sociais envolvidos, em Consulta Pública. Após a realização da Consulta Pública, será preparada a versão final da Proposta Urbanística para a Sede do Distrito de Jacy-Paraná, com a incorporação das recomendações resultantes da ratificação da versão preliminar

O Documento Técnico e os Anteprojetos de Leis, em suas versões finais, deverão ser encaminhados pela Administração Municipal à Câmara de Vereadores, para aprovação.

## 5. EQUIPE TÉCNICA

Os trabalhos serão realizados pela equipe técnica indicada a seguir:

PROFISSIONAL	FUNÇÃO	ATUAÇÃO	HORAS	PROFISSÃO
Sônia Helena T. de Camargo Cordeiro	Coordenação	Aspectos fisicoterritoriais	210	Arquiteta Urbanista
Luiz Alberto Cordeiro	Equipe Técnica	Infraestrutura e Gestão	210	Engenheiro Civil
Marcos Dias	Equipe Técnica	Aspectos Urbanísticos	210	Arquiteto Urbanista

Além dessa equipe básica, poderão ser designados outros profissionais, para a análise de aspectos específicos ou para questões pontuais que exigirem a sua participação.

## 6. CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO

	Etapas e atividades	Semanas											
		0 1	0 2	0 3	0 4	0 5	0 6	0 7	0 8	0 9	1 0	1 1	1 2
<b>1</b>	<b>Organização do Processo</b>												
<b>2</b>	<b>Conhecimento da Situação Atual</b>												
2.1	Levantamento da situação atual de conservação, uso e ocupação no Distrito												
2.2	Sistematização e análise dos dados e informações												
2.3	Preparação e apresentação do Relatório de Conhecimento da Realidade												
2.4	Ratificação do Relatório de Conhecimento da Realidade – Consulta pública												
<b>3</b>	<b>Formulação da Proposta</b>												
3.1	Proposição das diretrizes e estratégias												
3.2	Elaboração da proposta de ordenamento territorial e zoneamento												
3.3	Definição dos projetos estruturantes												
3.4	Preparação da versão preliminar da Proposta												
3.5	Ratificação da Proposta – Consulta pública												
3.6	Produção da versão final da Proposta												

## 7. PREÇO E PAGAMENTO

O valor dos serviços é de R\$ 95.000,00 (noventa e cinco mil reais), conforme planilha de composição orçamentária apresentada a seguir.

ESPECIFICAÇÃO	Unidade	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
<b>A. Equipe do Projeto</b>				
Coordenação – aspectos fisicoterritoriais	hora técnica	210	80,00	16.800,00
<b>Subtotal Coordenação</b>				<b>16.800,00</b>
Consultores Técnicos				
Especialista em aspectos urbanísticos	hora técnica	180	70,00	12.600,00
Especialista em infraestrutura	hora técnica	180	70,00	12.600,00
Apoio técnico e administrativo	mês	3	550,00	1.650,00
<b>Subtotal Consultores e Técnicos</b>				<b>26.850,00</b>
Encargos Sociais				8.055,00
<b>Subtotal A</b>				<b>51.705,00</b>
<b>B. Despesas diretas do projeto</b>				
viagens	verba			15.200,00
preparação de bases cartográficas e plantas temáticas	verba			4.200,00
serviços gráficos (editoração, impressão, encadernação)	verba			2.400,00
<b>Subtotal B</b>				<b>21.800,00</b>
<b>C. Remuneração do Escritório</b>				<b>4.395,00</b>
<b>D. Despesas Fiscais</b>				<b>17.100,00</b>
<b>TOTAL</b>				<b>95.000,00</b>

Os serviços deverão ser pagos da seguinte forma:

15% (quinze por cento) na aceitação da proposta e assinatura do contrato:

30% (trinta por cento) na apresentação do Relatório da Realidade Atual, ratificado pelos atores locais;

35% (trinta e cinco por cento) na apresentação da versão preliminar do Proposta;

20% (vinte e cinco por cento) na entrega da versão final da Proposta

Ilmo Sr.

**Cleon Ricardo dos Santos**

AXIS Consultoria Urbana

Nesta

Curitiba, 25 de maio de 2009

Proposta nº 015/2009

**Ref.:** Proposta para elaboração do Plano de Ordenamento Territorial de Jacy-Paraná, distrito de Porto Velho, Rondônia, conforme Termo de Referência encaminhado.

Prezado Senhor:

É com satisfação que atendemos a vossa solicitação, apresentando proposta de honorários profissionais para a elaboração dos trabalhos em epígrafe.

## **1. PRELIMINARES<sup>2</sup>**

Conforme o Termo de Referência encaminhado para a elaboração dessa proposta de trabalho, temos que:

“Um dos distritos mais atingidos pelas obras de construção das hidrelétricas de Santo Antonio e Jirau, no Rio Madeira, no município de Porto Velho, é o de Jacy-Paraná, localizado à margem da BR -164 e

---

<sup>2</sup> Conforme o Termo de Referência encaminhado

próximo ao rio. Os primeiros reflexos desse impacto já se fazem sentir no núcleo urbano do distrito, onde começam a surgir loteamentos sem cumprir exigências urbanísticas mínimas, num processo de crescimento desordenado.

Por outro lado, é de se destacar a extrema fragilidade da infra-estrutura urbana existente, em particular no que se refere ao abastecimento de água e à destinação do esgoto. Pesquisas indicam como principal aspiração da comunidade a melhoria das condições sanitárias do Distrito.

A perspectiva de um crescimento rápido e desordenado, e a inexistência de uma infra-estrutura adequada para suportar esse crescimento, indicam a necessidade de se elaborar um Plano de Ordenamento Territorial, visando a dotar Jacy-Paraná de condições mínimas para assegurar um processo de desenvolvimento sustentável”.

## **2. ESCOPO DO TRABALHO**

O trabalho a ser executado e fornecido pela Cidade Planos Consultoria Ltda. consiste na elaboração do Plano de Ordenamento Urbano do Distrito de Jacy-Paraná, de acordo com os objetivos e procedimentos mencionados no Termo de Referência, consistindo de quatro etapas de trabalho, a seguir transcritos do próprio Termo de Referência encaminhado, para melhor clareza da proposta apresentada:

### **1ª Etapa – Preparação**

Na primeira etapa, que corresponde à etapa preparatória, define-se a constituição da equipe que será responsável pela elaboração dos trabalhos, a qual deve incluir integrantes da administração do Distrito e da Prefeitura de Porto Velho.

Nesta etapa prevê-se, também, a constituição de um Grupo Consultivo, a ser formado por representantes da sociedade civil organizada que participará de todo o processo, desde a coleta de informação até a definição de projetos estratégicos.

## **2ª Etapa – Informações Básicas**

Nesta etapa se recolhe a informação básica sobre a infra-estrutura da cidade, como elemento essencial para a etapa posterior, na qual serão definidos os projetos a serem implementados.

Esta etapa corresponde, enfim, à identificação do ambiente em que se desenvolverão os projetos, representada pela consolidação de informações básicas sobre a infra-estrutura urbana, social e institucional da cidade.

## **3ª Etapa – Identificação de Projetos Estratégicos**

A etapa de identificação de projetos comporta três momentos distintos:

- d) A identificação das Condicionantes, Deficiências e Potencialidades;
- e) A elaboração de uma “visão estratégica”, e;
- f) A formulação de um Plano de Ação Estratégica.

## **4ª Etapa – Relatório Final do Plano de Ordenamento Territorial**

Finalmente, em conformidade com o que estabelece o parágrafo 4º do artigo 40 do Estatuto das Cidades serão realizadas, nesta Etapa, as audiências públicas “com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade”, segundo um cronograma previamente estabelecido. A etapa se encerra com a elaboração do Relatório Final do Plano.

## **3. DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS**

### **3.1 Informações Necessárias**

Para a realização dos trabalhos, serão disponibilizados pelo Contratante o apoio logístico e as informações necessárias conforme segue:

- Apoio logístico à equipe técnica da consultora, garantindo transporte para deslocamentos de trabalho;
- Fornecimento de dados, informações, cartografias, levantamentos, mapas e reproduções gráficas pertinentes aos estudos;
- Estabelecimento de um grupo de acompanhamento com profissionais do corpo técnico municipal, que terá a tarefa de acompanhar o desenvolvimento dos trabalhos e providenciar e requisitar, junto aos órgãos e instituições pertinentes ao trabalho, todos os elementos, dados e informações necessárias à consecução das atividades.

### 3.2 Produtos a serem Entregues

Os produtos a serem entregues consistem de três relatórios, sendo:

- Um relatório contendo as 'Informações Básicas', conforme o escopo apresentado para a 2ª Etapa dos trabalhos;
- Um relatório contendo o 'Plano de Ação Estratégica', conforme o escopo apresentado para a 3ª Etapa dos trabalhos;
- O 'Relatório Final do Plano de Ordenamento Territorial', contendo a versão final dos dois relatórios anteriores, com a incorporação das contribuições advindas das Audiências Públicas.

### 3.3 Forma de Apresentação

Os relatórios serão apresentados, preferencialmente, em 01 (um) único volume, em 03 (três) vias, devidamente encadernados, em papel formato A4. Os mapas – digitais ou digitalizados, serão apresentados em formato A4 ou A3 (dobrados em A4). Este documento também será entregue em meio digital – CD-ROM em 01 (uma) via.

## 4. PRAZOS PARA A EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS E CRONOGRAMA

O prazo previsto para a realização dos trabalhos propostos é de 90 (noventa) dias, a partir da data de assinatura do contrato. Os serviços obedecerão ao seguinte cronograma:

### Cronograma

ETAPAS	MÊS 1			MÊS 2			MÊS 3		
Formação da equipe básica	■	■							
Informação básica e cartografia		■	■	■	■				
Identificação de Projetos Estratégicos				■	■	■			
Elaboração do Plano de Ação Estratégico						■	■	■	
Realização das audiências públicas							■	■	
Elaboração do Relatório Final								■	■

## **5. EQUIPE TÉCNICA**

A equipe técnica a ser destacada para o desenvolvimento dos trabalhos será constituída, minimamente, pelos profissionais abaixo relacionados, todos com experiência comprovada em planejamento urbano:

- Arquiteto sênior (coordenador)
- Arquiteto urbanista
- Consultor em infra-estrutura urbana
- Consultor em economia
- Consultor em meio ambiente

## **6. PROPOSTA FINANCEIRA**

Pela realização dos serviços especificados propomos a remuneração de R\$ 112.000,00 (cento e doze mil reais), a serem pagos da seguinte forma:

- 20% na assinatura do Contrato
- 30% contra entrega do relatório contendo as Informações Básicas
- 30% contra entrega do relatório contendo o Plano de Ação Estratégica
- 20% contra entrega do Relatório Final do Plano de Ordenamento Territorial

Os custos para execução dos serviços, objeto deste Termo de Referência, como contratação de terceiros, material de consumo, digitação, digitalização, cópias e encadernação, são da responsabilidade da Contratada.

Os custos relacionados aos deslocamentos Curitiba – Jacy-Paraná – Curitiba e estadias (hospedagem e alimentação) são da responsabilidade da Contratante.

No aguardo de vossa manifestação nos despedimos,

Atenciosamente,

Taco Roorda

Cidade Planos Consultoria Ltda.

Composição de custos

ITEM		VALOR
<b>Remunerações</b>		<b>48.000,00</b>
Coordenador	12.000,00	
Arquiteto urbanista	8.000,00	
Consultor em infra-estrutura urbana	8.000,00	
Consultor em economia	8.000,00	
Consultor em meio ambiente	8.000,00	
Pessoal de apoio	4.000,00	
<b>Despesas diretas</b>		<b>8.000,00</b>
<b>Subtotal</b>		<b>56.000,00</b>
<b>Outros custos</b>		<b>56.000,00</b>
Custos indiretos e administrativos	11.200,00	
Impostos e taxas	16.800,00	
Remuneração da empresa	28.000,00	
<b>TOTAL</b>		<b>112.000,00</b>



## ANEXO 7

- Programa de Monitoramento Hidrológico das Enchentes

# **~[PROJETO DE GESTÃO EM BACIAS URBANAS DE PORTO VELHO (RO)**

## **1. CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA**

Porto Velho, como vários dos municípios da Amazônia, está sujeito aos rigores das chuvas tropicais. Sua área urbana se desenvolveu às margens do rio Madeira e é entrecortada por uma série de igarapés que moldam a cidade e estão sendo ocupados de forma desordenada. Essa ocupação gera zonas de risco de escorregamentos das margens e inundações que devem ser melhor conhecidos para tomada de decisão das autoridades. Medidas que vão desde a urbanização dessas áreas até o remanejamento da população residente demandam um estudo baseado em dados técnicos confiáveis.

Os equipamentos propostos para aquisição deverão fornecer informações quantitativas confiáveis de distribuição espacial e temporal de precipitação e são essenciais para as aplicações de mitigação de desastres naturais.

Neste contexto, o presente projeto parte do princípio que uma vez conhecida ou prevista a precipitação com antecedência de poucas horas, dentro de nível de confiança maior, é possível desenvolver metodologias de gestão de risco através de alertas meteorológicos, previsão numérica e modelagem hidrometeorológica.

O resultado desse trabalho deverá ter grande importância para a mitigação de desastres naturais, resultando em melhorias sócio-econômicas diretas e avançando no conhecimento sobre processos convectivos na Amazônia Ocidental. Além disso, o desenvolvimento do projeto deve mobilizar vários setores da gestão municipal, motivando a integração dos esforços do governo no sentido de apoiar as atividades de planejamento urbano.

## **2 – OBJETIVO**

O objetivo geral do projeto é apoiar as atividades de gestão dos igarapés urbanos a partir do levantamento de seu comportamento hidrológico (resposta aos eventos de precipitação sobre a cidade de Porto Velho). Dessa forma, obter-se-á o zoneamento de áreas de perigo relacionadas a áreas sujeitas a enchentes e deslizamento, dentro da área urbana.

### 3 – METODOLOGIA

Para alcançar o objetivo principal do projeto serão executadas as seguintes atividades orçadas no Anexo I:

- i) Obter a caracterização fisiográfica das bacias urbanas em estudo com respeito aos aspectos geomorfológicos, pedológicos e ao uso do solo (trabalho de campo com ajuda dos estagiários);
- ii) Confecção e instalação de sinalização de alertas distribuídas em 10 pontos de potencial inundação nos Igarapés urbanos (placas de 1,00x1,20m), 6 placas sinalizadoras das escolas equipadas com pluviômetros (1,00x1,20m).
- iii) Instalar um sistema de monitoramento pluviométrico na área do município de Porto Velho (aquisição e instalação de 6 pluviógrafos);
- iv) Aquisição de equipamentos para armazenamento e processamento das informações coletadas pelos pluviógrafos: 2 Notebooks para utilização em campo, máquina fotográfica digital, aquisição do software Golden Software Surfer 9.0, GPS Navegador Garmin Colorado 400T Topográfico;
- v) Aquisição de instalação de estação fluviométrica automática.

## ANEXO I - PROJETO MONITORAMENTO DAS ENCHENTES

Compromissos assumidos pela AXIS Consultoria Urbana

Itens	Valores em R\$	Sub-Total
<b>1. DESPESAS DE CUSTEIO</b>		
1.1. Definição dos divisores de águas nas bacias urbanas*	5000.00	
* fornecimento de alimentação e gasolina para transporte - veículos cedidos pela Prefeitura ou SIPAM		
1.2. <b>Contratação de terceiros:</b> Instalação das estações pluviográficas e meteorológicas	20000.00	
1.3. Confecção e instalação de sinalização de alertas distribuídas em 10 pontos de potencial inundação nos Igarapés urbanos (placas de 1,00x1,20m), 6 placas sinalizadoras das escolas equipadas com pluviômetros (1,00x1,20m).	1600.00	
<b>SUBTOTAL 1</b>		<b>26600.00</b>
<b>2. DESPESAS DE CAPITAL</b>		
<i>2.1. Material Permanente</i>		
2.1.2. Aquisição de dois Notebook c/ Intel® Core 2 Duo, Barramento: 2.2 GHz, Memória: 4GB (2x 2GB) 800MHz DDR2, HD: 250GB 5400rpm, Tela Plana Widescreen de 15.4" WXGA de alta definição, Alto-Falantes integrados; Vídeo HD 3200 (integrada), 1918MB de memória disponível para gráficos; Drive: Leitor Óptico SuperMulti DVD±R/RW com tecnologia LightScribe). Leitor de Impressão Digital integrado; Rede: 10/100 BASE-T Ethernet LAN; Wireless: 802.11 a/b/g/n; Fax Modem: High Speed 56K; Câmera: webcam VGA; Teclado Windows Português ABNT2 Mouse: Touchpad com botão para ativar/desativar e área de scroll vertical; Sistema Operacional: Windows Vista Home Premium Autêntico; Software: Microsoft Office (Word, Excel e Powerpoint); Conexões: 4 USB 2.0, 1 VGA (15-pin), 1 RJ-11 (Modem), 1 RJ-45 (LAN), 1 e SATA Combo, saída para fones de ouvido, entrada para microfone, Porta de Expansão (expansion Port 3), 1 porta HDMI, 1 Consumer IR (receptor de controle remoto); fonte, cabo de força e maleta.	6000.00	
2.1.2. Aquisição de seis pluviógrafos automáticos com modem para conexão com Internet, painel solar, conexão por cabo serial (20m), com intervalo de amostragem de 30 seg. até dias, software de configuração, conexão e download dos dados..	36000.00	
2.1.3. Aquisição de máquina fotográfica digital tipo Câmera Digital de 10.1 MP c/ 3x Zoom Óptico, LCD 2.6" e Bateria Recarregável + Cartão de Memória SD 2GB.	700.00	
2.1.4. Aquisição do software Golden Software Surfer 9.0	1400.00	
2.1.5. Aquisição de uma estação fluviométrica automática com modem para conexão com Internet, painel solar, conexão por cabo serial (75m), com intervalo de amostragem de 30 seg. até dias, software de configuração, conexão e download dos dados.	9250.00	
2.1.6 Aquisição de um GPS Navegador Garmin Colorado 400T Topográfico - Garmin ou similar (resolução mín do display de 240x400 pix, a prova d'água, interface USB e compatível NMEA 0183, com capacidade de adicionar mapas, aceite de cartão de dados, waypoint/locais min = 1000, min rotas = 50, track log = 10.000 ptos x 20 faixas salvas, bússola eletrônica, altímetro barométrico, cálculo de área)	1620.00	
<b>SUBTOTAL 2</b>		<b>54970.00</b>
<b>3. AQUISIÇÃO DE LIVROS</b>	1500.00	
<b>SUBTOTAL 3</b>		<b>1500.00</b>
<b>4. BOLSISTAS</b>		
<b>4.1. Iniciação Científica:</b> dois bolsistas pelo período de 12 meses (bolsa= R\$485,00 base PIBIC/CNPQ)	11640.00	
<b>SUBTOTAL 4</b>		<b>11640.00</b>
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>94710.00</b>

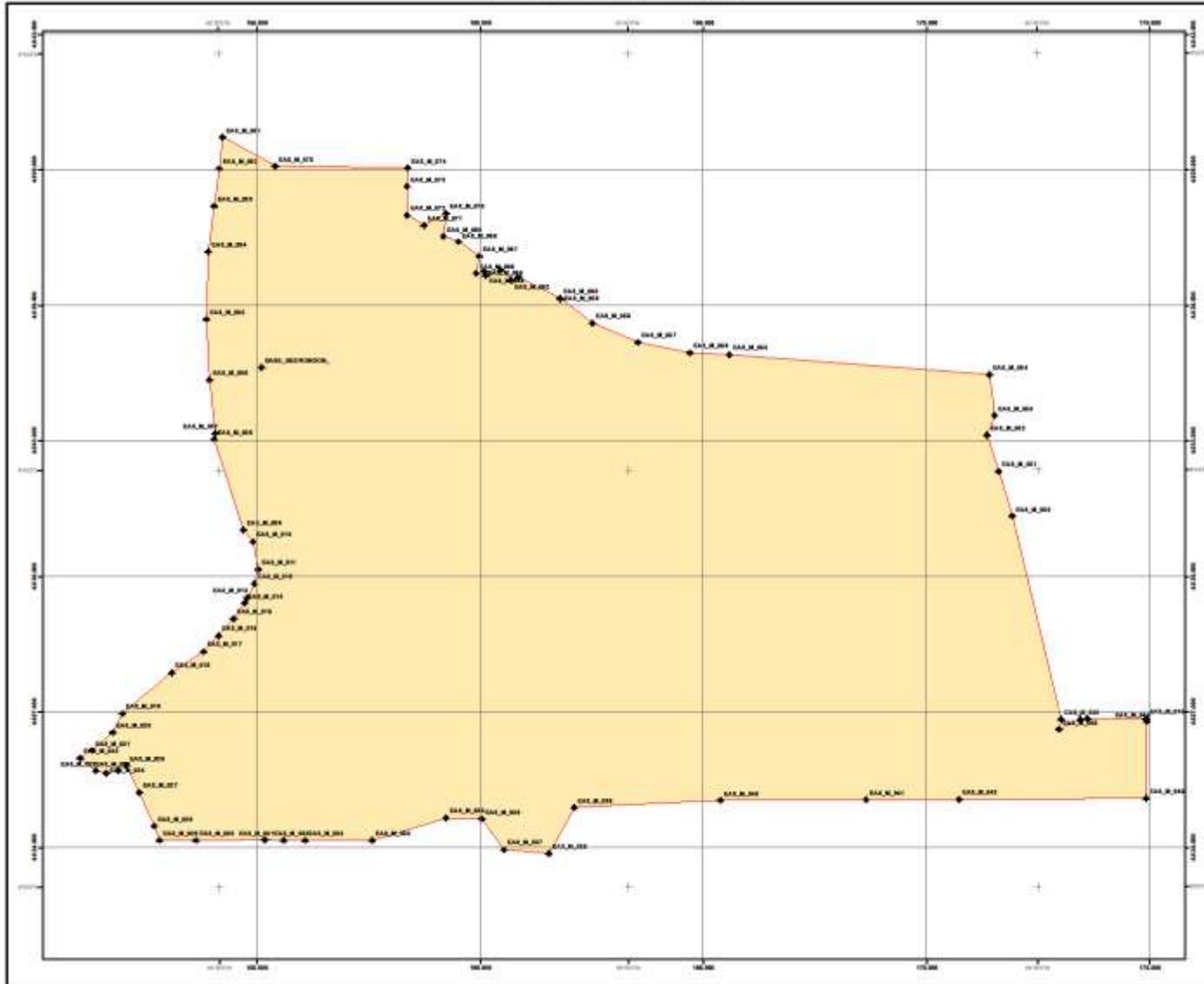


## ANEXO 8

---

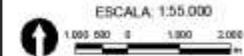
- Delimitação do Perímetro Urbano
- Termo de Referência

PERÍMETRO URBANO DE PORTO VELHO / RO



LEGENDA:

- PONTOS DE PERÍMETRO
- PERÍMETRO
- ÁREA URBANA



PONTOS DE PERÍMETRO:

Item	X	Y
PAA_M_000	150.922,76	4.020.627,11
PAA_M_001	150.228,72	4.020.719,81
PAA_M_002	154.168,62	4.020.907,3
PAA_M_003	154.046,2	4.020.195,02
PAA_M_004	152.922,08	4.027.191,42
PAA_M_005	152.802,82	4.028.026,76
PAA_M_006	152.548,84	4.028.250,42
PAA_M_007	154.062,28	4.022.140,29
PAA_M_008	154.026,12	4.022.028,29
PAA_M_009	150.028,42	4.021.027,91
PAA_M_010	154.528,66	4.026.177,19
PAA_M_011	150.048,28	4.026.168,2
PAA_M_012	150.942,28	4.029.842,28
PAA_M_013	154.722,22	4.020.427,3
PAA_M_014	154.728,28	4.022.416,19
PAA_M_015	154.882,2	4.022.212,27
PAA_M_016	154.158,28	4.028.020,74
PAA_M_017	152.816,2	4.028.349,69
PAA_M_018	152.102,24	4.023.288
PAA_M_019	151.202,68	4.028.318,27
PAA_M_020	151.772,28	4.028.242,28
PAA_M_021	151.368,88	4.026.122,28
PAA_M_022	151.058,28	4.028.891,68
PAA_M_023	151.284,22	4.028.794,78
PAA_M_024	121.022,28	4.022.942,42
PAA_M_025	151.914,27	4.025.732,21
PAA_M_026	151.668,26	4.025.822,22
PAA_M_027	152.277,24	4.028.228,22
PAA_M_028	152.714,21	4.024.486,4
PAA_M_029	152.824,27	4.024.742,44
PAA_M_030	152.048,76	4.024.172,71
PAA_M_031	150.728,22	4.024.177,2
PAA_M_032	150.211,26	4.024.177,29
PAA_M_033	150.084,71	4.024.177,28
PAA_M_034	151.967,25	4.024.179,22
PAA_M_035	150.248,11	4.024.662,71
PAA_M_036	150.048,24	4.024.624,28
PAA_M_037	150.528,22	4.022.942,42
PAA_M_038	151.228,47	4.022.874,68
PAA_M_039	152.114,27	4.024.697,77
PAA_M_040	152.367,76	4.028.622,28
PAA_M_041	150.942,19	4.022.042,28
PAA_M_042	172.722,21	4.022.074,1
PAA_M_043	174.202,2	4.022.082,14
PAA_M_044	174.228,69	4.022.178,6
PAA_M_045	174.228,77	4.022.822,68
PAA_M_046	172.812,21	4.022.824,22
PAA_M_047	172.448,27	4.024.842,28
PAA_M_048	172.972,27	4.024.024,28
PAA_M_049	172.012,2	4.022.822,22
PAA_M_050	171.272,82	4.021.242,82
PAA_M_051	171.012,28	4.022.242,28
PAA_M_052	171.224,49	4.022.242,28
PAA_M_053	171.412,02	4.024.424,02
PAA_M_054	152.048,28	4.024.924,28
PAA_M_055	154.028,28	4.024.924,28
PAA_M_056	152.042,81	4.022.182,2
PAA_M_057	152.312,2	4.022.072,17
PAA_M_058	151.868,29	4.024.142,27
PAA_M_059	151.768,28	4.024.142,27
PAA_M_060	150.822,21	4.022.072,28
PAA_M_061	150.768,29	4.022.242,28
PAA_M_062	150.768,29	4.022.242,28
PAA_M_063	150.768,29	4.022.242,28
PAA_M_064	150.122,27	4.028.022,27
PAA_M_065	150.122,27	4.028.022,27
PAA_M_066	150.122,27	4.028.022,27
PAA_M_067	150.122,27	4.028.022,27
PAA_M_068	150.122,27	4.028.022,27
PAA_M_069	150.122,27	4.028.022,27
PAA_M_070	150.122,27	4.028.022,27
PAA_M_071	150.122,27	4.028.022,27
PAA_M_072	150.122,27	4.028.022,27
PAA_M_073	150.122,27	4.028.022,27
PAA_M_074	150.122,27	4.028.022,27
PAA_M_075	150.122,27	4.028.022,27

PROJEÇÃO LOCAL TRANSVERSO DE MERCATOR  
 MERIDIANO CENTRAL: 67° 30' W  
 DATUM HORIZONTAL: SADO

# **TERMO DE REFERÊNCIA PARA CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS**

## **OBJETO DA CONTRATAÇÃO**

O presente **Termo de Referência** tem por objetivo estabelecer as condições e especificações técnicas para a contratação de serviços técnicos especializados necessários para a definição topográfica do perímetro da Macrozona Urbana de Porto Velho e a delimitação das zonas de uso do solo.

## **1. ANTECEDENTES**

A aprovação do Plano Diretor de Porto Velho em junho de 2007 inicia um processo de efetivo planejamento urbano do Município dentro de diretrizes estabelecidas em consonância com a política de desenvolvimento urbano estabelecida pelo Ministério das Cidades e em obediência ao estabelecido na Lei Federal nº. 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade.

De acordo com o artigo 77 da Lei Complementar nº. 311, de 30 de junho de 2009, que instituiu o Plano Diretor do Município de Porto Velho, o Município deverá definir no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a definição topográfica do perímetro da Macrozona urbana de Porto Velho e a delimitação das diferentes zonas de uso do solo definidas no Plano Diretor.

A realização desse trabalho terá como base o mapa de zoneamento contido no Plano Diretor. A SEMEPE e a SEMPLA, em articulação com a SEMUR, definirão os parâmetros para a realização do trabalho que posteriormente, após aprovação das secretarias afins, será encaminhado como Projeto de Lei para aprovação na Câmara de Vereadores

## **2. OBJETIVO**

Os serviços ora demandados têm por objetivo a definição topográfica do perímetro da Macrozona Urbana de Porto Velho e a delimitação das zonas de uso do solo definidas no Plano Diretor do Município de Porto Velho e instrumentos co-relacionados.

### **3.CONDIÇÕES PARA EXECUÇÃO**

A execução dos serviços será apoiada pela Contratante com o acompanhamento da SEMEPE, SEMPLA e SEMUR, observando as seguintes condições básicas:

- Caberá à Prefeitura, por intermédio das Secretarias envolvidas:
  - providenciar a autorização junto aos órgãos competentes, bem como obter a autorização para entrada dos técnicos nas terras dos proprietários que terão marcos implantados em suas propriedades.
  - fornecer informações cadastrais sobre as áreas periféricas à cidade, numa distância adequada para implantação do perímetro indicado no Plano, incluindo as Zonas Urbanas e de expansão urbana.
- A Contratante emitirá parecer conclusivo sobre os relatórios e produtos entregues pela contratada, ficando o “aceite” final a cargo das Secretárias envolvidas - SEMPLA, SEMEPE e SEMUR

### **3. EQUIPE TÉCNICA**

A equipe técnica responsável pela execução dos trabalhos deverá ser composta de engenheiro agrimensor, técnico ou operador de GPS, topógrafo, auxiliar geral, além de um supervisor a ser definido pela SEMEPE.

Os componentes da equipe de trabalho deverão ter graduação em nível superior, com formação ou especialização em cursos correlatos com o serviço, e possuir comprovada experiência na área de atuação.

### **4. PRODUTOS**

Ficam definidos como Produtos os seguintes documentos e atividades a serem produzidos pela contratada:

- Relatório técnico contendo metodologia e definição das coordenadas geográficas do Perímetro da Macrozona Urbana de Porto Velho;

- Relatório técnico contendo metodologia e definição das coordenadas geográficas das diferentes zonas de uso definidas no Plano Diretor;
- Implantação de 50 (cinquenta) marcos referenciais em campo para delimitar o perímetro urbano.
- Mapa com indicação dos marcos implantados.

## **6. FORMA DE APRESENTAÇÃO**

O contratado deverá apresentar uma monografia para cada marco implantado e um relatório técnico explicando os procedimentos utilizados para a determinação das coordenadas e ainda todos os dados utilizados para a confecção dos trabalhos em formato digital.

Os marcos implantados serão de concreto armado com chapa de identificação, tendo como especificação o número do marco e sua procedência.

## **7. PRAZOS E CUSTOS**

O prazo para apresentação de propostas para a realização dos serviços encerra-se em 30 de abril de 2009.

O custo global da proposta deverá incluir:

- as despesas com honorários da equipe técnica, inclusive os encargos sociais;
- as despesas referentes à preparação de material técnico;
- as despesas referentes às viagens, veículo e despesas com equipe de campo.

Não estarão incluídos no valor da proposta valores decorrentes de desmates ou derrubada de árvores.

O prazo para execução do trabalho é de 60 (sessenta) dias, contados a partir da emissão da Ordem de Serviço, se as condições climáticas apresentarem-se favoráveis.

## **10. SUPERVISÃO**

A supervisão dos trabalhos será feita pela AXIS Consultoria Urbana, apoiada pelas Secretarias Municipais afins, ou seja, SEMEPE, SEMPLA e SEMUR, com base neste Termo de Referência.

#### **11. ELEMENTOS DISPONÍVEIS E FONTES DE REFERÊNCIA**

- NBR 13.133- Execução de Levantamento topográfico;
- Norma técnica para Georeferenciamento de Imóveis Rurais aplicada à Lei 10.267/01;
- Plano Diretor de Porto Velho e anexos;
- Dados do Cadastro Técnico Municipal;

Demais documentos e legislação que se fizerem necessários.

Porto Velho, 20 de abril de 2009.



## ANEXO 9

Revisão das Leis de Uso do Solo/Parcelamento Urbano

- Consultoria prestada pelo IBAM
- Nota Técnica sobre a Área de Expansão Urbana

## **CONSULTORIA PRESTADA PELO IBAM À PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO**

### **RESUMO**

O contrato celebrado entre a **AXIS Consultoria Urbana** e o **Instituto Brasileiro de Administração Municipal - IBAM**, por meio de sua Escola Nacional de Serviços Urbanos - ENSUR, teve por finalidade planejar e executar duas (2) Oficinas de Capacitação para servidores da Prefeitura Municipal de Porto Velho / RO com vistas à estruturação de Anteprojeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo para o Município.

### **OBJETIVO**

Execução de 2 (duas) oficinas dirigidas à equipe técnica de servidores da Prefeitura Municipal de Porto Velho / RO. As oficinas se destinaram a oferecer subsídios conceituais e técnicos em apoio aos trabalhos, em desenvolvimento pela Prefeitura de Porto Velho, para a estruturação do Anteprojeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Apresentação e discussão de aspectos conceituais e práticos que subsidiarão a estruturação do anteprojeto de lei;
- Análise de questões próprias da realidade urbana e institucional de Porto Velho;
- Orientações para desenvolvimento de trabalhos técnicos, tais como levantamentos de campo, mapeamentos de informações, sistematização de dados etc.;
- Avaliação de documentos produzidos pelo grupo técnico da Prefeitura;
- Recomendações para discussão pública com a sociedade.

### **OFICINA 1**

#### **Anteprojeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – Aspectos Conceituais**

##### Objetivo:

Trabalhar aspectos conceituais que orientarão o processo de elaboração do Anteprojeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo. A condução das discussões com o grupo de trabalho, portanto, buscará compreender fenômenos próprios da realidade de Porto Velho, bem como avaliar a legislação municipal vigente, particularmente o Plano Diretor.

### Período de Realização:

Etapa a Distância | 01 a 19 de fevereiro de 2010

Etapa Presencial | 23 a 26 de fevereiro de 2010

### Carga Horária:

Etapa a Distância | 8 horas/aula

Etapa Presencial | 28 horas/aula

### Programa :

A Oficina 1 foi estruturada em duas etapas: Etapa a Distância e Etapa Presencial. A Etapa a Distância teve por objetivo a preparação dos participantes, considerando a experiência da ENSUR/IBAM em atividades semelhantes em que se verifica que atividades como as propostas para esta Oficina provocam os participantes a refletirem previamente sobre os temas a serem abordados e, assim, participarem mais intensamente dos eventos presenciais.

Na Etapa a Distância, os participantes leram textos de referência selecionados pela equipe de coordenação e realizaram exercícios com o objetivo de estimulá-los a refletir sobre questões próprias do Município de Porto Velho e formular questões a serem discutidas na Oficina com todo o grupo sob a mediação dos Professores da ENSUR/IBAM.

## **OFICINA 2**

### **Anteprojeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – Propostas Preliminares**

#### Objetivo:

Discutir e sistematizar as propostas preliminares do grupo técnico da Prefeitura para estruturação do Anteprojeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

#### Período de Realização:

Etapa Presencial | 27 a 30 de abril de 2010

#### Carga Horária:

Etapa Presencial | 28 horas/aula

#### Programa:

A Oficina 2 foi estruturada apenas com atividade presencial. Porém, ao final da Oficina 1, o grupo técnico da Prefeitura de Porto Velho participante do processo de capacitação assumiu o compromisso de desenvolver as propostas preliminares para estruturação do anteprojeto de lei a serem discutidas na Oficina 2. No período entre oficinas, manteve-se a interlocução entre equipe da Prefeitura e equipe do IBAM para acompanhamento dos trabalhos e detalhamento do programa da segunda oficina com

ênfase nas questões mais relevantes ou de maior dificuldade para a o grupo técnico da Prefeitura.

### **Sessão 1**

- Consolidação dos resultados da Oficina 1. Síntese da situação atual do Município (área urbana da sede. (Apresentação Prefeitura / Debate)
- Proposta de revisão/revogação do Anexo Único do Plano Diretor. Apresentação de justificativas técnicas e alternativas jurídicas para encaminhamento. (Apresentação IBAM / debate)

### **Sessão 2**

- Proposta de perímetro urbano – critérios e justificativa (insumos: informações sobre a situação atual e propostas de estruturação urbana). (Apresentação Prefeitura / Debate)
- Proposta preliminar de zonas da área urbana da sede. (Apresentação Prefeitura)

### **Sessão 3**

- Critérios gerais para parcelamento, uso e ocupação do solo urbano – apresentação de dois estudos de caso: Natal/RN e Colombo/PR. (Apresentação IBAM)
- Proposta preliminar de zonas da área urbana da sede. Definição conceitual de cada zona e delimitação em mapa. (Apresentação Prefeitura)
- Proposta geral para regulação dos núcleos urbanos dos Distritos. (Apresentação Prefeitura)

### **Sessão 4**

- Critérios gerais para parcelamento, uso e ocupação do solo urbano – exercício em grupos.
- Debate.
- Condicionantes territoriais.

### **Sessão 5**

- Outorga Onerosa do Direito de Construir – critérios para definição da base de cálculo (Apresentação IBAM)
- Proposta de zoneamento. (trabalho conjunto – Grupo Técnico / IBAM)
- Proposta de coeficientes de aproveitamento por zona (trabalho conjunto – Grupo Técnico / IBAM)

### **Sessão 6**

- Proposta de estrutura do Projeto de Lei (Apresentação Prefeitura)
- Proposta de aplicação dos instrumentos em Porto Velho (Apresentação Prefeitura)

### **Sessão 7**

- Proposta de zoneamento. (trabalho conjunto – Grupo Técnico / IBAM)
- Proposta de coeficientes de aproveitamento por zona (trabalho conjunto – Grupo Técnico / IBAM)

### **Sessão 8**

- Proposta de zoneamento. (trabalho conjunto – Grupo Técnico / IBAM)
- Proposta de coeficientes de aproveitamento por zona (trabalho conjunto – Grupo Técnico / IBAM)
- Proposta de estratégia para discussão com a sociedade (trabalho conjunto – Grupo Técnico / IBAM)
- Síntese dos trabalhos e encaminhamentos (Apresentação IBAM)

## NOTA TÉCNICA

### 1) ÁREA DE EXPANSÃO URBANA

Nos termos estabelecidos pelo Plano Diretor, o Município é dividido em quatro categorias de macrozonas:

I - Macrozona Urbana - MU;

II - Macrozona Ambiental - MA;

III - Macrozona de Interesse Sociocultural - MI

IV - Macrozona Rural - MR.

As Macrozonas Urbanas são áreas efetivamente destinadas a concentrar as funções urbanas com o objetivo de otimizar os equipamentos urbanos e comunitários instalados, orientar o processo de expansão urbana e condicionar o crescimento urbano à capacidade dos equipamentos urbanos e comunitários.

As Macrozonas Urbanas que correspondem à sede do Município e dos Distritos incluem as zonas de expansão urbana por terem estas as mesmas características das zonas urbanas.

Segundo Hely Lopes Meirelles, *"Zona de expansão urbana é a que se reserva para receber novas edificações e equipamentos urbanos, no normal crescimento das cidades e vilas. Essas zonas, ainda que na área rural, **devem ser desde logo delimitadas pelo Município e submetidas às restrições urbanísticas do Plano Diretor e as normas do Código de Obras para suas edificações e traçado urbano.** Inútil seria aguardar-se a conversão dessas zonas em áreas urbanizadas para, depois, sujeita-las aos regulamentos edilícios e as regras urbanísticas que condicionam a formação da cidade. O Município deve orientar e preservar o desenvolvimento de seus aglomerados urbanos a fim de obter, no futuro, cidades, vilas e bairros funcionais e humanos, com todos os requisitos que propiciam segurança, estética e conforto aos habitantes. Isto se consegue pela antecipação das exigências urbanísticas para as zonas de expansão urbana, que são as matrizes das futuras cidades. **Essas áreas, embora em zonas rurais, passam, excepcionalmente, a áreas urbanas,***

*sujeitas aos tributos municipais e regidas pelas leis locais de uso do solo e pelas normas edilícias da Municipalidade.” “(DIREITO MUNICIPAL BRASILEIRO, 13ª Edição – 1990, Capítulo II, Item 4.3. pág.79).*

## 2) USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NAS SEDES DOS DISTRITOS

O uso e ocupação do solo nas áreas urbanas é competência do Município, devendo ser regulamentados pelo Plano Diretor e sua legislação complementar.

No caso específico de Jacy Paraná, o anteprojeto da lei do Plano Diretor definiu a área como Macrozona Urbana, onde o coeficiente de aproveitamento básico para todos os lotes é igual a 1,0 (um).

Entende-se por coeficiente de aproveitamento, nos termos estabelecidos pelo Estatuto da Cidade, lei federal nº. 10.257/2001, o índice pelo qual se deve multiplicar a área do lote a fim de se obter a área máxima de construção permitida no mesmo.

O anteprojeto de lei de uso e ocupação do solo do Município de Porto Velho estabelece para as sede dos Distritos que estas áreas terão predominantemente uso residencial unifamiliar, com baixa densidade de ocupação, em edificações de dois pavimentos, nos quais são admitidos comércio e prestação de serviços que se relacionem com o uso habitacional.

Nas sedes dos Distritos serão permitidas as seguintes categorias de uso do solo:

- habitacional incluído nas subcategorias R1 e R 2.1;
- comercial e de prestação de serviços incluído nas subcategorias C1, C2, S1 e S2;
- institucional incluído na subcategoria E1.

A categoria de uso habitacional será tanto unifamiliar como multifamiliar, e compreende as seguintes subcategorias:

I - R 1: edificações de habitações unifamiliares, constituídas por uma única unidade habitacional autônoma;

II - R 2.1: edificações de habitações multifamiliares, constituídas por mais de uma unidade habitacional autônoma, sob as seguintes formas: edificações de habitações de um ou dois pavimentos, construídas horizontalmente sob a forma de edificações geminadas, com o máximo de

seis unidades, se em um só pavimento, ou quatro unidades em cada pavimento, se em dois pavimentos, totalizando oito unidades.

A categoria de uso comercial e prestação de serviços compreende as seguintes sub-categorias:

I - C 1: comércio varejista de âmbito local, constituído de estabelecimentos de venda direta ao consumidor de produtos que se relacionam com o uso habitacional;

II - C 2: comércio varejista diversificado de pequeno porte, constituído de estabelecimentos de venda direta ao consumidor de produtos relacionados ou não com o uso habitacional;

III - S 1: prestação de serviços de âmbito local, constituídos de estabelecimentos destinados à prestação de serviços à população, que podem se adequar aos mesmos padrões de usos residenciais, no que diz respeito às características de ocupação dos lotes, de acesso, de tráfego, de serviços urbanos e aos níveis de ruídos, de vibrações e de poluição ambiental;

IV - S 2: prestação de serviços diversificados, constituídos de estabelecimentos destinados à prestação de serviços à população, que implicam a fixação de padrões específicos referentes às características de ocupação dos lotes, de acesso, de localização, de tráfego, de vibrações e de poluição ambiental.

A categoria de uso institucional (E 1) compreende as instituições de âmbito local sendo constituída de espaços, estabelecimentos ou instalações destinados à educação, saúde, lazer, cultura, assistência social, culto religioso ou administração pública, que tenham ligação direta, funcional ou espacial com o uso residencial.

Portanto, enquanto não for feito uma proposta urbanística específica para a sede do distrito de Jacy-Paraná, vigora a regulamentação estabelecida na legislação municipal. Caso a proposta urbanística para Jacy-Paraná proponha usos ou índices diferentes dos ora vigentes, deverá ser feita a adequação da legislação atual para incorporar os novos parâmetros de uso e ocupação do solo.



## ANEXO 10

- Proposta de Regulamentação da Outorga Onerosa do Direito de Construir e do Direito de Preempção

LEI COMPLEMENTAR Nº #####, DE 30 DE ABRIL DE 2009.

Dispõe sobre a outorga onerosa do direito de construir (solo criado).

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, usando da atribuição que lhe é conferida

FAÇO SABER que a CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO VELHO aprova e eu sanciono a seguinte

LEI COMPLEMENTAR:

**Art. 1º** - Para assegurar o adequado ordenamento do território urbano e o uso equilibrado e racional do solo e da infra-estrutura, tendo em vista o pleno cumprimento das funções sociais da cidade, o Município institui, nos termos dos arts. 4º e 28 a 30 da lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e de acordo com os critérios e procedimentos definidos nesta Lei, a Outorga Onerosa do Direito de Construir, mediante contrapartida financeira pelo beneficiário.

§ 1º – A concessão da Outorga Onerosa do Direito de Construir poderá ser negada pelo Conselho Municipal de %%% caso se verifique possibilidade de impacto não suportável pela infra-estrutura ou o risco de comprometimento da paisagem urbana.

§ 2º – Áreas Passíveis de Outorga Onerosa de Potencial Construtivo Adicional são aquelas onde o direito de construir poderá ser exercido acima do permitido pela aplicação do Coeficiente de Aproveitamento Básico e até o limite estabelecido pelo uso do Coeficiente de Aproveitamento Máximo, mediante contrapartida financeira, nos termos dos Parâmetros Urbanísticos para a Ocupação do Solo na Macrozona Urbana do Município de Porto Velho, podendo ser aplicada na regularização de edificações na forma que for estabelecida pelas leis específicas

**Art. 2º** - Para efeito de aplicação do instrumento previsto no artigo anterior ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - coeficiente de aproveitamento básico (CAB) é a relação entre a área edificada e a área total do lote ou gleba;

II - área edificada ou construída é a soma das áreas de todos os pavimentos de uma edificação;

III - zonas adensáveis são porções do território urbano onde as condições do meio físico e a disponibilidade da infra-estrutura instalada permitem a intensificação do uso e ocupação do solo e na qual o CAB poderá ser ultrapassado, nos termos desta lei;

IV - estoque de área edificável é a totalidade da área possível de ser edificada numa zona acima daquela correspondente ao coeficiente de aproveitamento.

§ **único** - O estoque de área edificável está vinculado à totalidade da zona adensável e deverá ser estabelecidos na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, calculados em função da capacidade do sistema de circulação, da infra-estrutura disponível, das limitações ambientais e das políticas de desenvolvimento urbano, podendo ser diferenciados por uso residencial e não-residencial.

**Art. 3º - fica estabelecido** o Coeficiente de Aproveitamento (CAB) único e igual a 1,0 (um) para todos os terrenos contidos na zona adensável da macrozona urbana do município, excetuados os localizados nas zonas para as quais a lei exija restrições adicionais.

§ 1º - O CAB poderá ser ultrapassado em qualquer lote situado em zona adensável para a qual seja observado estoque de área edificável, sem prejuízo de outras exigências estabelecidas em lei.

§ 2º - A contrapartida financeira, que corresponde à outorga onerosa de potencial construtivo adicional, será calculada segundo a seguinte equação:

$$BE = At \times Vm \times Cp \times Ip$$

Onde:

BE - Benefício Financeiro.

At - Área do Terreno.

Vm - Valor Venal do metro quadrado do terreno fixado na planta de valores utilizada como base de cálculo para a cobrança do IPTU.

Cp - Diferença entre o Coeficiente de Aproveitamento Pretendido e o Coeficiente de Aproveitamento Básico permitido.

Ip - Índice de Planejamento, variando de 0,3 a 0,5.

§ 3º - A decisão sobre o índice de planejamento a ser aplicado caberá ao Conselho Municipal de WWWW.

**Art. 4º** – O limite entre as zonas adensava e não adensáveis serão definidos em lei específica, com base no macrozoneamento urbano do Município.

**Art. 5º** - O poder executivo deverá rever, em períodos não inferiores a dois anos, os limites entre as zonas adensáveis e não adensáveis e os estoques de potencial construtivo, em função da capacidade do sistema de circulação, da infra-estrutura

disponível, das limitações ambientais e das políticas de desenvolvimento urbano, podendo.

§ 1º - As zonas ou áreas de proteção ou preservação ambiental, as de interesse urbanístico especial e outras que exijam controles adicionais, conforme definidas em lei, não poderão ser classificadas como zonas adensáveis.

§ 2º O impacto na infra-estrutura e no meio ambiente da concessão de outorga onerosa de potencial construtivo adicional e da transferência do direito de construir deverá ser monitorado permanentemente pelo Executivo, que deverá periodicamente tornar públicos relatórios deste monitoramento, destacando as áreas críticas próximas da saturação.

§ 3º - Caso o monitoramento a que se refere o parágrafo 2º deste artigo, revele que a tendência de ocupação de determinada área da Cidade a levará à saturação no período de um ano, a concessão da outorga onerosa do potencial construtivo adicional e a transferência do direito de construir poderão ser suspensas 180 (cento e oitenta) dias após a publicação de ato do Executivo neste sentido.

**Art. 6º** - No caso de projetos de habitação de interesse social e outros projetos urbanísticos especiais previstos em lei e aprovados pelo Conselho Municipal de \$\$\$\$ o poder executivo poderá outorgar, gratuitamente, autorização para construir área superior ao permitido pelo CAB.

**Art. 7º** - Os recursos financeiros decorrentes da Concessão do Direito de Construir acima do coeficiente de aproveitamento básico serão creditados em conta do Tesouro Municipal, aberta em Instituição Financeira Oficial e deverão ser aplicados exclusivamente para:

- I – regularização fundiária;
- II – execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;
- III – constituição de reserva fundiária;
- IV – ordenamento e direcionamento da expansão urbana;
- V – implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

VI – criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;

VII – criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;

VIII – proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico;

**Art. 8º** - O poder público poderá aceitar lotes, terrenos ou edificações como forma de pagamento pela concessão do direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento único e/ou indicar converter os valores devidos em obras de interesse social executadas pelo interessado, desde que equivalentes e compatíveis os recursos pactuados.

**Art. 9º** - Os procedimentos operacionais para a adequada aplicação desta lei serão estabelecidos em normas complementares.

**Art. 10º** - Esta lei entre em vigor...

LEI COMPLEMENTAR Nº #####, DE 30 DE ABRIL DE 2009.

Dispõe sobre do direito de preempção.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, usando da atribuição que lhe é conferida

FAÇO SABER que a CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO VELHO aprova e eu sanciono a seguinte

LEI COMPLEMENTAR:

**Art. 1º** - O Poder Público Municipal poderá exercer o direito de preempção para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares, conforme disposto nos artigos 25, 26 e 27 da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade.

§ 1º - O direito de preempção será exercido sempre que o Poder Público necessitar de áreas para:

I - regularização fundiária;

II - execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;

III - constituição de reserva fundiária;

IV - ordenamento e direcionamento da expansão urbana;

V - implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

VI - criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;

VII - criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;

VIII - proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

§ 2º - O direito de Preferência será exercido nas áreas inseridas nas Macrozonas Urbana e de Expansão Urbana indicadas no anexo I.

**Art. 2º** - Os imóveis colocados à venda nas áreas de incidência do direito de preempção deverão ser necessariamente oferecidos ao Município, que terá preferência para aquisição pelo prazo de cinco anos.

**Art. 3º** - O Executivo deverá notificar o proprietário do imóvel localizado em área delimitada para o exercício do direito de preempção, dentro do prazo de 30 dias a partir da vigência da lei que a delimitou.

§ 1º - No caso de existência de terceiros interessados na compra do imóvel nas condições mencionadas no “caput”, o proprietário deverá comunicar imediatamente, ao órgão competente, sua intenção de alienar onerosamente o imóvel.

§ 2º - A declaração de intenção de alienar onerosamente o imóvel deve ser apresentada com os seguintes documentos:

I - proposta de compra apresentada pelo terceiro interessado na aquisição do imóvel, da qual constará preço, condições de pagamento e prazo de validade;

II - endereço do proprietário, para recebimento de notificação e de outras comunicações;

III - certidão de inteiro teor da matrícula do imóvel, expedida pelo cartório de registro de imóveis da circunscrição imobiliária competente;

IV - declaração assinada pelo proprietário, sob as penas da lei, de que não incidem quaisquer encargos e ônus sobre o imóvel, inclusive os de natureza real, tributária ou executória.

**Art. 4º** – Recebida a notificação a que se refere o artigo anterior, a Administração poderá manifestar, por escrito, dentro do prazo legal, o interesse em exercer a preferência para aquisição de imóvel.

§ 1º - A Prefeitura fará publicar, em órgão oficial e em pelo menos um jornal local ou regional de grande circulação, edital de aviso da notificação recebida, nos termos do artigo 3º e da intenção de aquisição do imóvel nas condições da proposta apresentada.

§ 2º - O decurso de prazo de trinta dias após a data de recebimento da notificação do proprietário sem a manifestação expressa da Prefeitura de que pretende exercer o direito de preferência faculta o proprietário a alienar onerosamente o seu imóvel ao proponente interessado nas condições da proposta apresentada sem prejuízo do direito da Prefeitura exercer a preferência em face de outras propostas de aquisições onerosas futuras dentro do prazo legal de vigência do direito de preempção.

**Art. 5º** - Concretizada a venda a terceiro, o proprietário fica obrigado a entregar ao órgão competente da Prefeitura cópia do instrumento particular ou público de alienação do imóvel dentro do prazo de trinta dias após sua assinatura, sob pena de pagamento de multa diária em valor equivalente a 0,66% (sessenta e seis centésimos por cento) do valor total da alienação.

§ 1º - O Executivo promoverá as medidas judiciais cabíveis para a declaração de nulidade de alienação onerosa efetuada em condições diversas da proposta apresentada, a adjudicação de imóvel que tenha sido alienado a terceiros apesar da manifestação do Executivo de seu interesse em exercer o direito de preferência e cobrança da multa a que se refere o artigo anterior.

§ 2º - Em caso de nulidade da alienação efetuada pelo proprietário, o Executivo poderá adquirir o imóvel pelo valor base de cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano ou pelo valor indicado na proposta apresentada, se este for inferior àquele.

**Art. 6º** - Os procedimentos operacionais para a adequada aplicação desta lei serão estabelecidos em normas complementares.

**Art. 7º** - Esta lei entre em vigor...



**VOLUME III**



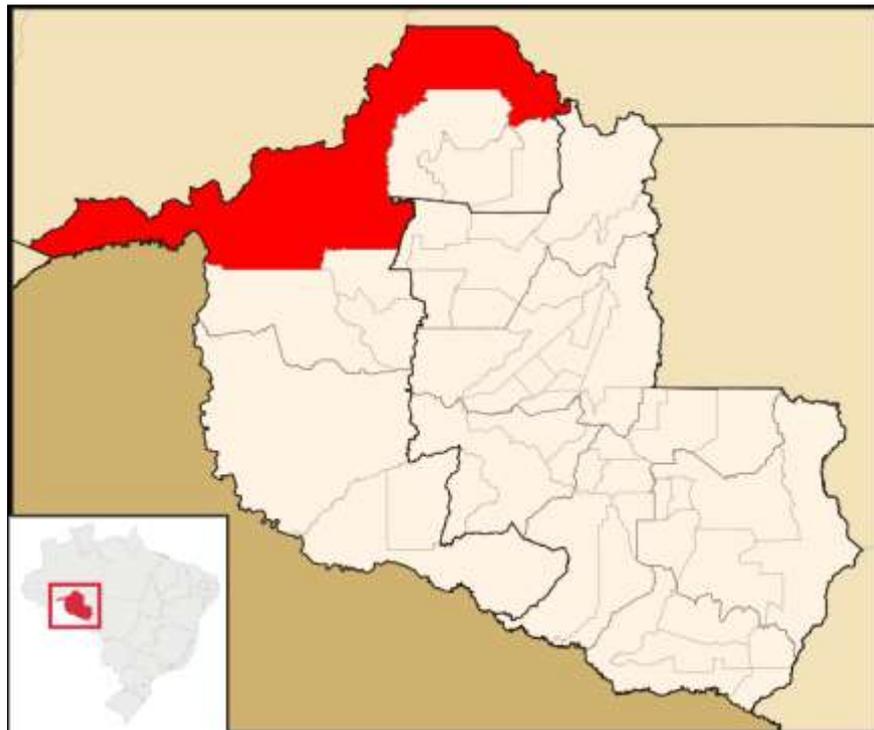
## ANEXO 11

Modernização da Gestão Municipal de Porto Velho

- Relatório do Levantamento da Situação Atual
- Relatório do Diagnóstico dos Problemas, Definição da Visão de Governo e dos Objetivos Operacionais
- Relatório de validação das ações
- Programa Nacional de Apoio à Gestão Administrativa e Fiscal dos Municípios Brasileiros – PNAF-M

**VÉRTICE**  
**SOCIEDADE CIVIL DE PROFISSIONAIS ASSOCIADOS**

**MODERNIZAÇÃO DA GESTÃO MUNICIPAL DE**  
**PORTO VELHO – RO**



Fonte: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Porto\\_Velho#Porto](http://pt.wikipedia.org/wiki/Porto_Velho#Porto)

**RELATÓRIO DE LEVANTAMENTO DA SITUAÇÃO ATUAL**

**Porto Velho - RO**  
**Outubro de 2009**

## SUMÁRIO

	Página
APRESENTAÇÃO	3
I – PORTO VELHO	5
I.1 – Antecedentes Históricos	5
I.2 – Aspectos Institucionais	7
II – ESTRATÉGIA METODOLÓGICA PARA DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS	8
III – DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS	10
IV – INFORMAÇÕES DOS QUESTIONÁRIOS RECEBIDOS E PRÓXIMAS ETAPAS	20
V – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES DOS ENTREVISTADORES	
V.1 – Conclusões	21
V.2 – Recomendações	21
	23
ANEXOS	25

## APRESENTAÇÃO

Com a decisão da atual administração do Município de Porto Velho de elaborar e implantar um amplo programa de modernização, com aporte de recursos orçamentários próprios, complementados com fontes alternativas de financiamento no âmbito do PNAFM e PMAT, bem como de utilizar repasses financeiros previstos nos protocolos de medidas compensatórias de responsabilidades das Usinas Hidroelétricas de Santo Antônio e Jirau, ambas em construção no Rio Madeira em área territorial do Município; a administração municipal encontra-se diante do desafio de escolher entre os possíveis caminhos, aquele que com maior grau de certeza que os conduzirá à implantação de uma administração moderna, ágil e eficiente, capaz de responder aos verdadeiros anseios da sociedade local no cumprimento de sua missão.

Diante deste desafio a prefeitura municipal de Porto Velho contratou esta consultoria, por intermédio da empresa AXIS, para elaborar um Planejamento Operacional da Gestão Administrativa e Fiscal, abrangendo as Secretarias Municipais SEMAD, SEMFAZ e SEMPLA, de forma mais aprofundada; e as secretarias SEMUH, SEMUSB, SEMTRAN, SEMA, SEMUSA, CGM e PGM no que importa à geração de resultado direto na arrecadação própria da prefeitura.

O objetivo desse Planejamento é à melhoria da eficiência administrativa, fiscal e tributária, e a promoção da racionalização e da transparência da gestão da receita e do gasto público municipal. E está estruturada em etapas, nas dimensões de planejamento e alinhamento lógico operacional das secretarias envolvidas.

1. Levantamento da Situação Atual;
2. Definição da Visão de Governo e Objetivos;
3. Síntese e Diagnóstico dos Problemas;
4. Recomendação de Ações; e
5. Validação das Ações pelo Município.

Ao longo da execução das etapas previstas serão identificadas e analisadas questões estratégicas para direcionar o foco da modernização das secretarias envolvidas com projeções futuras de curto e médio prazo. Este posicionamento se dará em relação ao impacto na gestão e planejamento das áreas administrativa, fiscal e tributária do município, e em relação ao atendimento ao cidadão e capacitação dos recursos humanos das áreas envolvidas. A partir da definição das questões estratégicas, serão discriminadas ações necessárias ao efetivo alcance dos resultados desejados conforme objetivos definidos.

O presente documento consiste no levantamento da situação atual das secretarias envolvidas incluindo demandas e prioridades das áreas administrativa, fiscal e tributária.

Foram realizadas entrevistas, visitas técnicas e a aplicação inicial de um questionário, objetivando o levantamento das tecnologias em uso no município e os serviços desenvolvidos, considerando os padrões de hardware e software e características tecnológicas relevantes. Esta coleta de informações permitirá a

construção do diagnóstico dos problemas, considerando as dificuldades relevantes para o município. Esta etapa irá acontecer em paralelo à execução da etapa seguinte –Definição da Visão de Governo”.

Este relatório está dividido em cinco partes: a primeira tem a finalidade de contextualizar o Município de Porto Velho (Capítulo I), e mostrar sua evolução histórica associada aos ciclos de desenvolvimento econômico que atravessou nos últimos dois séculos.

Na segunda e terceira parte, constam a estratégia metodológica para a elaboração deste relatório (Capítulo II) e o desenvolvimento dos trabalhos junto às Secretarias Municipais envolvidas (Capítulo III).

Na quarta parte comenta-se o processo de recebimento das informações por meio dos questionários e detalham-se os próximos passos da consultoria (Capítulo IV).

Na quinta parte constam as conclusões e recomendações referentes ao trabalho realizado e sobre as observações dos consultores (Capítulo V). As recomendações vão além daquilo que se vivenciou durante as entrevistas com as autoridades municipais. Leva em conta também os objetivos que se pretende alcançar com a modernização diante do momento histórico de transição importante que vive o Município.

A última parte do relatório, em forma de anexos, consolida as informações do questionário básico e agrupa todos os questionários complementares encaminhados pelas Secretarias da Prefeitura Municipal de Porto Velho envolvidas, além dos questionários encaminhados pelas Procuradoria e Controladoria Geral do Município.

A evolução histórica de Porto Velho, relatada a seguir, é um indicador de que o presente ciclo de desenvolvimento, representado pela construção das usinas hidroelétricas de Santo Antonio e Jirau, representará uma transformação importante na municipalidade. É fundamental, portanto, que o Poder Público municipal esteja preparado para enfrentar o grande desafio do significativo incremento populacional num curto espaço de tempo, durante a construção dos empreendimentos, e suas conseqüências sobre os serviços públicos.

# **I – PORTO VELHO**

## **I.1 – Antecedentes Históricos**

As informações utilizadas a seguir, para descrever a evolução histórica da cidade de Porto Velho, foram extraídas do seu Plano Diretor – PDPV<sup>1</sup>. Este Plano foi aprovado pela Lei Complementar 311, de 30/06/2008, e estabelece diretrizes para a ocupação da cidade atuando como um conjunto de regras básicas que determinam o que pode e o que não pode ser feito em cada parte da cidade. Ele analisa e descreve as características físicas, as atividades predominantes, as vocações da cidade, os seus problemas e as suas potencialidades.

Segundo o PDPV, desde sua origem a cidade tem sido fortemente influenciada por diferentes ciclos econômicos que deixaram profundas marcas na sua paisagem.

O primeiro desses ciclos teve início em meados do século XIX, com a decisão de se construir uma ferrovia que permitisse superar o trecho encachoeirado do rio Madeira (cerca de 380 km), e possibilitasse o escoamento da borracha produzida na região do vale dos rios Mamoré, Guaporé, Beni e Abunã.

A vila de Santo Antônio do Madeira, na então província de Mato Grosso, foi a localidade escolhida para construção de um porto onde a borracha passaria a ser transferida para navios que seguiriam para a Europa e os EUA.

Contudo as dificuldades de construção e operação do porto próximo à cachoeira de Santo Antônio levaram à utilização de um pequeno porto, localizado 7 km rio abaixo, já na província do Amazonas, mas que se constituía em local muito mais favorável para as tecnologias da época.

Após a conclusão da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em 1912, muitos trabalhadores permaneceram na vila, que possuía, então, uma população aproximada de 1.000 habitantes, na sua maioria morando em habitações vinculadas à construção da ferrovia.

Ainda segundo o Plano Diretor, em 1914 o Estado do Amazonas criou o Município de Porto Velho, e no mesmo ano o instalou. Cinco anos mais tarde Porto Velho foi elevada à categoria de Cidade, sendo a estrada de ferro fator determinante neste processo. Deve-se reconhecer, também, a relevante importância do rio Madeira, para o desenvolvimento de Porto Velho, que até a construção da BR - 364 e da BR-319, era a única alternativa de ligação com o Centro Sul e com as metrópoles regionais de Manaus e Belém, ao Norte.

---

<sup>1</sup> Plano Diretor de Porto Velho, 2008, elaborado para a Prefeitura de Porto Velho, sob a coordenado da FUBRA (Universidade de Brasília) e equipe de consultores: Cleon Ricardo dos Santos et ali. (Extraído de PDV – Anexo Único, mimeo)

Enquanto a borracha apresentava importância comercial, houve nessa cidade e região, fases de grande crescimento e progresso, principalmente no período da 2ª Grande Guerra Mundial, quando a Alemanha e seus aliados impediram a saída da borracha produzida na Malásia para abastecer os países que a combatiam.

Em 1943, o Governo Federal criou o Território Federal do Guaporé, com terras dos Estados do Mato Grosso e Amazonas. Em seguida, a cidade de Porto Velho foi designada a Capital do Território. Registra o Plano Diretor que o município de Porto Velho estava situado no Estado do Amazonas. Com a criação do Território, contudo, a cidade passou à condição de sua Capital. Para isso o Município absorveu grandes porções de terras oriundas dos Estados formadores, algumas com posse e dominialidade de particulares. Essa situação deu origem a uma série de irregularidades com relação à ocupação de áreas do Estado/União e áreas particulares, e que permanecem até hoje em situação irregular, não só quanto à posse como, também, quanto à conformidade com a legislação urbanística.

Em 1956 o até então Território Federal do Guaporé passou a ser denominado Território Federal de Rondônia, em homenagem ao Marechal Cândido Rondon.

No final dos anos 50, com a descoberta da cassiterita (minério de estanho), começa um novo ciclo de desenvolvimento regional, denominado ciclo do minério, que teve seu ápice com a exploração de ouro no rio Madeira na década de 80. Por fim, o último desses ciclos refere-se ao desenvolvimento de atividades agro-pastoris que com o avanço da fronteira agrícola, iniciado na década de 70, contribuiu para a transformação econômica do então Território Federal de Rondônia.

O Território foi finalmente transformado em Estado no final de 1981, tendo a sua instalação ocorrido em 1982, confirmando-se Porto Velho como sua Capital. Atualmente a cidade encontra-se na iminência de vivenciar novo ciclo de desenvolvimento econômico e populacional que está diretamente associado à construção de duas grandes usinas hidrelétricas no rio Madeira. Uma delas, a de Santo Antônio, será localizada exatamente nas proximidades da Vila de Santo Antônio, mencionada anteriormente, onde se cogitou a localização do primeiro porto fluvial e que posteriormente foi transferido para uns poucos quilômetros rio abaixo e que deu origem à atual Capital do Estado de Rondônia.

Portanto, o município de Porto Velho vem passando por um momento especial e peculiar da sua história, decorrente da implantação dos empreendimentos hidroelétricas de Santo Antonio e Jirau, no Rio Madeira, na área do seu território. Peculiar porque não se tem conhecimento, na história do Brasil, de uma capital de Estado que tenha recebido duas usinas hidrelétricas de grande porte simultaneamente. Especial porque Porto Velho passará por uma transformação nunca vista, num curto espaço de tempo, em decorrência dos impactos sociais, econômicos, ambientais e políticos gerados por estes empreendimentos. Neste sentido está sendo iniciado um novo ciclo de desenvolvimento.

## **I.2 – Aspectos Institucionais**

Ainda segundo o PDPV, a Prefeitura Municipal de Porto Velho tem em sua estrutura 16 (dezesseis) secretarias municipais, além da Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano - EMDUR, a Fundação Cultural Yaripuna, o Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Município de Porto Velho - IPAM e os Conselhos previstos em Lei, tais como o Conselho Municipal da Criança e do Adolescente, o Conselho Municipal de Defesa dos Direitos da Mulher e o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente – COMDEMA.

De 1990 até 2006, a Prefeitura procedeu, por meio de leis e decretos, 14 (quatorze) reformas administrativas, sendo que na maioria das vezes não foram revogados os instrumentos legais anteriores. A facilidade com que se praticam essas reformas se constitui em si mesmo um problema, pois a máquina trabalha sem que se definam claramente as competência e atribuições de cada órgão, novo ou não. Assim é que, embora existam as macro-atividades específicas de cada Secretaria há sempre a possibilidade de choque de competências.

Na visão dos autores do PDPV, das 16 secretarias existentes, três têm um papel mais importante no processo de gestão urbana, levando-se em conta os impactos econômicos, sociais e ambientais em decorrência dos empreendimentos hidroelétricos: as Secretarias de Planejamento e Coordenação, de Regularização Fundiária e Habitação e de Trânsito.

A Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação - SEMPLA, tem as funções de planejamento, coordenação e controle das ações, de uma forma geral, do Governo Municipal, e dos programas e projetos intersecretarias, inclusive de planejamento, orçamento e desenvolvimento urbano, preservando a autonomia de cada órgão. Já a Secretaria Municipal de Regularização Fundiária e Habitação – SEMUR, responsável pela política habitacional do Município, opera alguns instrumentos importantes no controle da ocupação urbana, como o cadastro imobiliário, e é responsável pela emissão de licenças de construção.

Finalmente, a Secretaria Municipal de Trânsito - SEMTRAN é responsável pela administração do sistema viário – definição da hierarquia viária, sinalização de tráfego, operação dos semáforos etc.

Recentemente foram realizados, com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, estudos sobre o funcionamento da SEMPLA e da SEMUR. Porém, trata-se não obstante de estudos realizados de maneira vertical, ou seja, no interior de cada secretaria, sem analisar o seu relacionamento com as demais secretarias.

## II – ESTRATÉGIA METODOLÓGICA PARA DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS

Com a finalidade de orientar a equipe gestora do município sobre a dimensão do trabalho, e de obter uma visão integrada dos principais serviços e problemas enfrentados pelas Secretarias Municipais, no âmbito do objetivo do Planejamento Operacional, foram distribuídos dois questionários:

- (1) **Questionário Básico;** e
- (2) **Questionário Complementar.**

Tais questionários foram concebidos com a finalidade de complementar o Levantamento da Situação Atual, iniciado com entrevistas presenciais nas Secretárias envolvidas, bem como subsidiar a elaboração do diagnóstico dos problemas da gestão municipal no âmbito tributário e fiscal. Portanto foram contatadas diretamente, apenas secretarias municipais que arrecadam impostos, taxas, tributos e contribuições.

As entrevistas foram realizadas no período de 17 a 21 de agosto de 2009, consistindo no cumprimento de uma agenda previamente definida pela equipe local da empresa AXIS e pelo Secretário Adjunto de Planejamento do Município de Porto Velho.

Foram visitadas as Secretarias Municipais de Planejamento, Fazenda e Administração, tendo sido distribuídos aos titulares dessas unidades os dois modelos de questionários (básico e complementar), bem como esclarecido sobre o seu correto preenchimento e sua finalidade, em face de que nessas Secretarias se concentram as ações mais abrangentes de modernização.

Nas demais Secretarias Municipais — Saúde, Urbanismo e Regularização Fundiária, Procuradoria Geral, Controladoria Geral, Transportes, Meio Ambiente, Programas Especiais, e Serviços Básicos — foi distribuído apenas o *Questionário Complementar*, seguindo a orientação do Coordenador local dos trabalhos (Secretário Adjunto de Planejamento). Isto porque, nessas unidades as ações do programa terão um impacto mais indireto, sobretudo nessa fase de diagnóstico. No entanto, os titulares igualmente foram esclarecidos e orientados sobre o objetivo e a necessidade desse levantamento de dados.

As entrevistas foram realizadas *in loco* por dois consultores especializados em finanças e tributação, e em desenvolvimento organizacional, orientados por uma equipe de base formada especialmente por três consultores especializados em desenvolvimento urbano e modernização administrativa e tributária. O grupo de trabalho procurou fornecer e colher informações sobre a modernização das secretárias, obedecendo aos seguintes princípios e orientações em todas suas visitas, quais sejam:

- Observar: instalações físicas, equipamentos, clima organizacional e sistema de gestão, relação de poder, forma como os consultores foram recebidos, disposição para receber informações, interesse em participar.

- Informar: sobre os programas de financiamento em modernizações existentes no governo federal, sobre o preenchimento dos questionários, e o esclarecimento de dúvidas sobre o próprio questionário, prazo para devolução e a quem encaminhar os questionários preenchidos.
- Registrar: quem atendeu e prestou informação; participação de Secretários; dúvidas recorrentes sobre os questionários; motivação e capacitação de recursos humanos; ações e comentários com vista a lidar com crescimento populacional abrupto; iniciativa de indicação de pessoa para responder os questionários e se responsabilizar pela continuidade dos trabalhos.

### III - DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS

Todas as entrevistas foram realizadas na presença da Engenheira **Márcia Luna**, representante local da Empresa de Consultoria AXIS, e por uma programação de trabalho aprovada previamente com o Secretário-Adjunto de Planejamento, **Boris Alexander**, da SEMPLA. De uma maneira geral, todos os Secretários Municipais e suas equipes receberam muito bem os consultores.

A seguir é apresentado o levantamento das informações colhidas a partir das entrevistas.

#### A) SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO - SEMPLA

##### CONTATOS:

**Boris Alexander Gonçalves de Souza** – Secretário Adjunto

**Valderi Nogueira de Lima** – Coordenadora de Planejamento e Gestão

**Rocha** – Coordenador de Orçamento

O Secretário Municipal de Planejamento destacou o seu Adjunto para receber a equipe e dar o apoio necessário para a realização do trabalho.

Foram feitas explicações sobre o trabalho a ser realizado, seu objetivo, sobre os programas de modernização existentes e discutida a melhor estratégia de realização do trabalho, **com fixação do prazo de 02/09/2009** para encaminhamento de todos os questionários preenchidos, por meio eletrônico, para a SEMPLA e desta, para a AXIS.

Nesta reunião, ficou decidido, também, que o **questionário básico** seria preenchido principalmente pelas Secretarias de Planejamento, Fazenda e Administração e que o **questionário complementar** seria respondido por todas as Secretarias que desenvolvem atividades que arrecadam tributos. O Secretário-Adjunto da SEMPLA encaminhou os questionários, por meio eletrônico, para as demais Secretarias.

Em seguida os consultores foram recebidos pela Coordenadora de Planejamento e Gestão da SEMPLA, Valderi Nogueira de Lima, para iniciar as entrevistas. Os principais pontos destacados pela Coordenadora foram:

- Que a Prefeitura promove contratações via concurso e de forma descentralizada.
- Que os salários dos servidores são pagos rigorosamente em dia;
- Que há defasagem salarial significativa no âmbito do Poder Executivo municipal.
- Que a legislação e as normas municipais estão desatualizadas, fruto da descontinuidade administrativa;
- Que a lei que estruturou o quadro de pessoal é de 2001 e se encontra defasada.

- Que o trabalho de geoprocessamento e de georeferenciamento foi contratado no passado (em 2002), mas foi interrompido por ser muito oneroso para o município. Somente parte da base de dados foi implementada e o sistema não está interligado com outros sistemas utilizados pela Administração Municipal.
- Que o sistema de administração financeira é totalmente terceirizado. A empresa contratada implanta e administra os sistemas de contabilidade, patrimônio e de dívida pública;
- Que o sistema de informação gerencial é parcialmente terceirizado.

#### Observações da Consultoria:

Constatou-se que há uma boa disposição na SEMPLA para modernizar a Secretaria e o próprio município, e que os entrevistados detêm bom conhecimento sobre a Administração Municipal e sobre o programa de modernização. Conhecem as principais deficiências da gestão municipal e têm clareza sobre a conjuntura que o Município vivencia com a construção das duas Usinas Hidroelétricas **Santo Antonio e Jirau**.

#### **B) SECRETARIA MUNICIPAL DE FAZENDA - SEMFAZ**

##### **CONTATO:**

**Wilson Correia** – Secretário

**Ana Cristina Cordeiro da Silva** – Secretária Adjunta – responsável pela modernização

#### Depoimentos:

- Desde 2007 a SEMFAZ vem trabalhando em busca da modernização administrativa.
- A rotina administrativa não tem permitido dar atenção ao processo de modernização.
- Falta mão-de-obra técnica especializada para tocar o Programa de Modernização.
- Em 2008, pensou-se em contratar mão-de-obra especializada direta.
- Finalmente com as compensações em decorrência das Usinas, surgiu a idéia de reformular a máquina pública municipal com a contratação da consultoria da Empresa AXIS.
- A máquina estatal começa a ficar estrangulada pelo crescimento da cidade e das demandas de saúde, infraestrutura e educação, principalmente.
- É preciso gerenciar os investimentos a serem feitos na máquina pública.
- São tantos recursos investidos que se faz necessário ter apoio técnico para dar conta do atendimento a todos os setores.
- É preciso ouvir a população para atender as principais prioridades, criar mecanismos para isso.

- É preciso investir em mecanismos de comunicação para melhor se relacionar com a população, atender suas demandas e promover relacionamento adequado.
- O sistema financeiro implantado hoje na SEMFAZ é 100% terceirizado. O sistema de administração tributária (SIAT) foi licitado, e a Secretaria tem direito de uso oneroso do referido sistema. A empresa tem o direito autoral. O sistema SIAT não possui qualquer nível de integração com o sistema financeiro, bem como às demais secretarias que têm a competência de lançamento e cobrança de taxas e contribuição.
- A SEMAD é a gestora do sistema atual de licitação, de pessoal, do protocolo geral e de informática da Prefeitura.
- Constatou-se o interesse, de médio a longo prazo, de alocar recursos necessários para implantar um sistema próprio ou de gestão compartilhada também na administração financeira.
- Afirmou-se que é preciso pensar também no sistema misto, terceirizado e próprio, sendo a Prefeitura a dona dos programas fontes.
- Há dificuldade para contratar recursos humanos qualificados para a área de tecnologia, face às limitações salariais da Prefeitura e do Plano de Cargos e Carreira.
- A cidade está crescendo aceleradamente, as demandas estão se avolumando e a Prefeitura não tem acompanhado com infraestrutura e RH de forma adequada e dimensionada para atender a estas demandas.
- O Secretário entende que a SEMFAZ deve ser a primeira a se modernizar para aumentar e assegurar a arrecadação para as demandas municipais.

#### Observações da Consultoria:

- Os consultores explicaram o objetivo da modernização e o porquê de ser elaborado primeiro o diagnóstico, levantando os principais problemas e as necessidades de medidas de equacionamento.
- Os consultores sugeriram a formação de um grupo de trabalho para acompanhar a elaboração do Projeto e não perder a memória do trabalho realizado.
- Foi apresentada a experiência de alguns municípios em termos de soluções exitosas na gestão de tecnologia e de sistemas de informações, sugerindo-se o intercâmbio.
- Foi mostrado que mudança de cultura na administração pública municipal é possível com a implantação de um programa de modernização.

Ficou evidente para os consultores que os entrevistados estão comprometidos e engajados no processo de modernização.

## **C) CONTROLADORIA GERAL DO MUNICÍPIO - CGM**

### **CONTATO:**

**Cricélia Fróes Simões** - Controladora Geral/Auditora

### Depoimentos:

- Entende que a Prefeitura de Porto Velho quer fazer uma transição para uma administração voltada para resultados, com foco dirigido ao cliente.
- Tem a expectativa de que a construção das usinas seja uma oportunidade de transformação – significa dizer que a Santo Antônio está oportunizando mudanças. Antes não caminharía nesta direção, pois a máquina municipal é lenta.
- A Controladoria faz o controle interno das atividades da Prefeitura, a PGM faz a parte jurídica e o contencioso.
- A CGM tem plano de carreira específico cujo padrão de vencimento é diferente dos demais servidores do Município.
- A CGM vem participando do Planejamento Estratégico que está sendo feito, mas entende que ele ainda é de cima para baixo. Vem sendo coordenado pela SEMPLA e tem dois consultores externos contratados.
- O papel da CGM é preventivo, voltado pra análise de resultados. Faz o assessoramento, trabalho pedagógico para orientar e para que os erros não sejam cometidos. Analisa riscos e não fica verificando ilegalidade, a partir das despesas. O foco é nas despesas. Orienta-se até o passo-a-passo com as Secretarias.
- Quanto à capacitação informa que foram promovidos cursos e treinamentos, embora ainda não de forma sistematizada. Ainda não é o ideal, mas já está atendendo a área meio. A tendência é atender por sistemas. Já há pregão eletrônico. Deseja-se utilizar sistemas para as demais modalidades de licitação.
- A Coordenadora - Geral acredita que a atual administração municipal esteja sensibilizada para implementar a modernização.
- Alguns servidores de nível médio já fizeram, ou estão cursando faculdade. O prefeito tem perfil de gestor, com curso de Mestrado.

### Observações da Consultoria:

Foi explicado que o questionário está aberto e que está sujeito a descrição de questões que estejam fora do texto, por meio de observações e comentários na sua parte final.

Foi constatado pelos consultores na visita à CGM que há um grupo básico de técnicos profissionais do quadro da Prefeitura, integrado por Boris, Valderi, Cricélia, Ana Cristina, dentre outros, que têm compromisso com o processo de modernização da gestão municipal.

Como pontos positivos observados na CGM destacam-se: profissionalização, plano de carreira, perfil acadêmico do corpo técnico, muitos com duas graduações ou especialização, ingresso por meio de concurso público.

## **D) SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO - SEMAD**

### **CONTATOS:**

**Joelcimar Sampaio da Silva** – Secretário

**Valdenizia dos Santos Vieira Tinôco** - Assessora Especial

**Roberval** – Chefe divisão de Informática

**Aidê Cavalcante Leitão** – Assessora SEMAD

### Depoimentos:

- Na SEMAD estão alocados os sistemas de Recursos Humanos (Cadastro e Folha); de Compras (Licitação); e de Protocolo Geral, bem como as ações de apoio material, logística e de informática às demais secretarias municipais.
- Apontou algumas dificuldades que enfrenta hoje em dia, tais como: definição sobre o quantitativo de pessoal adequado para cada situação; exemplo, para uma escola, ou posto de saúde; enfrentamento de uma cultura vigente de clientelismo.
- Cabe à SEMAD prever equipamentos necessários e o contingente de RH no âmbito da gestão municipal. Atualmente encontra dificuldades em promover levantamentos desses quantitativos. Exemplificou com o fato de as empresas estarem contratando 6 mil pessoas para os trabalhos na construção das usinas e que demandam serviços públicos, em comunidades (distritos) tais como Jacy-Paraná e Mutum.
- Informa que esperavam 2 mil novos alunos e que entraram 4 mil na rede escolar no ano de 2009 e que não estariam preparados para atender tal demanda, embora —~~seja~~ obrigatório”.
- Porto Velho é um dos maiores municípios do país em extensão territorial, fator que dificulta uma boa gestão e faz com que o trabalho da administração municipal seja complexo.
- As informações sobre o sistema de informatização da Secretaria foram prestadas pelo responsável pela unidade, Sr. Roberval, que demonstrou muito entusiasmo com o trabalho. Ele apresentou um Projeto de modernização do sistema de informatização da Secretaria, inclusive com sistemas próprios e utilização de fibra ótica para interligar todas as unidades da Prefeitura.

### Observações da Consultoria:

O Secretário demonstrou já está realizando algumas ações de modernização que poderão fazer parte de contrapartidas.

## **E) SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS ESPECIAIS - SEMEP**

### **CONTATO:**

**Pedro da Costa Beber – Secretário**

- Informa que Porto Velho é uma das únicas capitais do país que não tem programa de modernização.
- Declara que há a necessidade de implementar um sistema de geoprocessamento e georeferenciamento para o Município.
- Entende que Geo tem que ter um diagnóstico que vai sobrepor ao programa de modernização. Considera que precisa haver uma coordenação entre os dois diagnósticos, para o Geo e para o trabalho de modernização.
- Informa que já tem proposta de empresas para realizar o geoprocessamento. Alerta para que não sejam feitos serviços duplicados.
- Informa a necessidade de ter melhores controles sobre os serviços terceirizados.
- Informa a necessidade de construção de um Centro Administrativo que aglutinará as Secretarias que desenvolvem atividades meio. Este Centro poderá ser oriundo de recursos provenientes do Banco do Brasil, em negociação por folha de pagamento e conta arrecadação.
- Em Porto Velho há cerca de uma centena de empresas investindo mais de 50 milhões no município, e estas não estão sendo acompanhadas devidamente, e não há relatório de impacto ambiental e “vizinhança”, com exceção da Votorantim, fábrica de cimento.
- Reforça a necessidade de observância do Plano Diretor na implantação de novos empreendimentos e de obras.
- Entende que se for feito acompanhamento adequado ao processo de implantação destas empresas haveria aumento da arrecadação municipal em no mínimo 20 %.
- Informa que está sendo contratado um Plano Viário Urbano que faz parte das medidas de compensação, mas que já poderia servir de contrapartida ao Programa de Modernização.

### Observações da Consultoria:

O Secretário foi informado que o Geoprocessamento deve estar integrado com o cadastro tributário para efeito de lançamento e cobrança e que tem que funcionar dentro de uma preparação que preveja a integração de ações. Foi informado também que o Geo se desatualiza muito rapidamente.

O Secretário demonstrou interesse destacado pelo trabalho de Geoprocessamento e uma expectativa de resultados imediatos.

## **F) SECRETARIA MUNICIPAL DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA E HABITAÇÃO - SEMUR**

### **CONTATOS:**

**Fernanda Koppanakis** – Secretária

**Semayra Gomes Moretti** – Secretaria Adjunta

**Mônica Pereira** – Departamento de Regularização Fundiária

### Depoimentos:

- Alerta que, com a construção das usinas, o distrito Jacy-Paraná vem recebendo grande contingente de novos moradores e aumentando os riscos de dengue e malária.
- A secretaria promove o remanejamento de populações que vivem em situações de risco e em favelas para habitações construídas pela Prefeitura (conjunto habitacional).
- Há um projeto de construção de um Parque Público em região hoje ocupada por habitações precárias, palafitas, em área de risco, inundada periodicamente. Esta população será remanejada para um conjunto habitacional, em construção pela Prefeitura, cuja responsabilidade é da SEMUR.

### Observações da Consultoria:

É necessário o fortalecimento da integração e coordenação entre Secretarias para tratar de questões de situações problemáticas comuns, decorrentes dos impactos gerados pela construção das usinas hidrelétricas.

## **G) SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE - SEMUSA**

### **CONTATO:**

**Williames Pimentel de Oliveira** – Secretário

### Depoimentos:

- Segundo o Secretário os principais problemas da sua pasta estão relacionados à falta de informatização, de capacitação, de uma política de recursos humanos e salários adequados.
- Acredita que os recursos das medidas compensatórias das usinas deveriam ser direcionados para uma política de recursos humanos, inclusive capacitação.
- Deveria haver um núcleo estratégico de pessoal, em cada Secretaria, para planejamento e monitoramento, contratado com recursos das medidas compensatórias.

### Observações da Consultoria:

O Secretário demonstrou interesse destacado em uma política de recursos humanos e salários adequados.

## H) SECRETARIA MUNICIPAL DE SERVIÇOS BÁSICOS - SEMUSB

### CONTATO:

**Carlos Alberto Socol (Beto)** – Chefe da Assessoria Técnica

### Depoimentos:

- A Secretária se dedica ao Saneamento ambiental, manutenção de praças e logradouros, limpeza urbana.
- O Chefe da Assessoria considera que há duplicação de atividades entre a SEMESB, a Secretaria de Meio Ambiente e a Secretaria de Obras.
- Acredita que estas duplicidades precisam ser resolvidas e melhor regulamentadas.

### Observações da Consultoria:

Chamou a atenção dos consultores o estado físico das instalações, certamente insalubres para o funcionamento de uma repartição pública que recebe usuários de serviços municipais e que deveria albergar servidores públicos adequadamente e, da mesma forma, atender o público .

## I) PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO - PGM

### CONTATOS:

**Mario Jonas Freitas** – Procurador-Geral

**Fátima Cristina Fernandes** – Assessoria Técnica

### Depoimentos:

- A PGM funciona com 25 Procuradores do quadro, contratados por concurso público, e 10 técnicos jurídicos. Além destes, 15 advogados entre comissionados e prestadores de serviços atuam na Procuradoria.
- A Procuradoria tem cerca de 31 000 processos em andamento.
- A PGM cuida do contencioso municipal.
- Há um plano de carreira próprio com remuneração semelhante àquela praticada nas demais Procuradorias municipais.

### Observações da Consultoria:

- O prédio ocupado pela PGM é dotado de boas instalações, bem conservado, ambiente físico adequado, à semelhança da CGM.
- Aparentemente há um bom clima de trabalho.

## **J) SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - SEMTRAN**

### **CONTATOS:**

**Fernanda Moreira da Silva** – Secretária

**Mirce da Cunha Silva Machado** – Diretora do Departamento de Engenharia de Tráfego

**Antonio de Castro Batista Filho** – Diretor de Transporte

### Depoimentos:

- A Secretária informa que SEMTRAN é a segunda arrecadadora do município oriundos de: registro e fiscalização de frota de ônibus, táxis, transporte escolar, além de outros projetos.
- Com a construção do Centro Administrativo, tem a expectativa de que os prédios ocupados hoje pelas Secretarias Meio, que serão instalados naquele espaço, possam ser ocupados pela SEMTRAN, para contar com instalações mais adequadas para exercício de suas atribuições.
- Segundo a Secretária, o município necessita de uma superintendência de transporte e trânsito que estabeleça as políticas de trânsito, conforme modelo adotado no município Rio Branco (AC).
- Há dificuldades em dimensionar necessidades de pessoal, em número e qualidade ideal e, em consequência, promover concursos com vagas compatíveis às limitações legais impostas pela lei de responsabilidade fiscal.

### Observações da Consultoria:

- As instalações são precárias e improvisadas, em prédio antes utilizado como depósito de materiais das Forças Armadas.
- É premente a necessidade de implementação de um maior intercâmbio e troca de informações entre a equipe da Secretaria com as congêneres de outros municípios brasileiros, com vistas a obtenção de conhecimento sobre soluções exitosas já implantadas no âmbito municipal.

## **K) SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE - SEMA -**

### **CONTATOS:**

**Aguinaldo Ferreira dos Santos** – Secretário

**João Moura** – Assessor do Secretário

### Depoimentos:

- A Secretaria é a mais recente do Município. Foi criada em 2001 e começou a atuar efetivamente em julho de 2009. Segundo o Secretário, ainda funciona com dificuldade e deficiência por carência de pessoal. A Secretaria não tem quadro de pessoal próprio.

Observações da Consultoria:

- Há a necessidade de definição dos processos da secretaria.

**L) INSTITUTO DE PREVIDÊNCIA E ASSISTÊNCIA AOS SERVIDORES DO MUNICÍPIO - IPAM (Autarquia)**

**CONTATO:**

**Silvio Leal Santos** – Coordenador de Previdência do Instituto de Previdência

Depoimentos:

- Foi implantado o sistema de previdência do município de Porto Velho em 1990, o qual se encontra funcionando sob o regime de participação, gerido de forma colegiada, com a participação de servidores pertencentes ao quadro efetivo da administração municipal na equipe gestora, os quais são eleitos com mandato de 02 anos.
- O Instituto de Previdência do Município funciona em prédio próprio, de maneira autônoma e atende aproximadamente 8.000 (oito mil) segurados, entre inativos e pensionistas, com a situação superavitária.

## IV – INFORMAÇÕES DOS QUESTIONÁRIOS RECEBIDOS E PROXIMAS ETAPAS

Apesar de ter sido fixado uma data para o recebimento de todos os questionários, dia **02/09/2009**, os mesmos foram recebidos por esta consultoria de forma parcial e após a data estabelecida. Parte dos questionários foram enviados por e-mail na semana do dia 10 de setembro, outros na semana do dia 15 e outros na semana do dia 25. Apesar do atraso, os trabalhos de consolidação se iniciaram logo após o recebimento dos primeiros questionários.

Na medida em que foram sendo realizados as consolidações das informações (entrevistas + questionários) a consultoria deparou com outro problema, entre os questionários que chegavam alguns substituíam os primeiros, mas continham informações diferentes, o que obrigou a consultoria revisar todos os questionários.

Após as revisões, a consultoria recebeu em 01/10/2009 os devidos questionários impressos e assinados pelas Secretárias, no qual foi obrigada novamente a revisar todos os questionários, pois algumas informações estavam diferentes daquelas enviadas por e-mail. Esta última revisão consolidou os questionários seguindo as informações dos questionários assinados pelo município, e encontram-se anexo a este relatório.

Os questionários consolidados possuem todas as informações solicitadas, inclusive àquelas para propor a Visão Estratégica do Governo Municipal. Estas informações irão permitir a construção da etapa do diagnóstico dos problemas, considerando as dificuldades relevantes para o município. Ela irá acontecer em paralelo à execução da etapa de “Definição da Visão Estratégica de Governo”, onde serão alinhadas as expectativas e definido os objetivos e a visão de futuro que norteará o Planejamento Operacional.

Na etapa do diagnóstico, as informações coletadas da situação atual e demandas serão analisadas, classificadas e priorizadas de acordo com a sua área e importância, tendo como referência a Visão Estratégica do Governo Municipal, revelando o estado atual ou ponto de partida para o planejamento operacional da gestão municipal. Este trabalho já se encontra em andamento.

A definição da visão será o ponto de partida para o planejamento das mudanças. Esta visão será construída na ideia líder que guiará toda a implementação e evitará que ocorram desvios do caminho traçado. Ainda na primeira quinzena deste mês será encaminhada para análise e aprovação das Secretarias de Planejamento, Administração e Fazenda uma proposta de visão de futuro e objetivos operacionais, deduzidos dos questionários recebidos.

## **V – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES DOS ENTREVISTADORES**

Nessa primeira fase de preparação para a elaboração do Programa de Modernização de Porto Velho, os consultores buscaram evidências sobre o modelo atual de gestão municipal. A partir das informações obtidas nas visitas às unidades administrativas e, em contato com seus titulares e assessorias técnicas, foi possível construir uma visão inicial da realidade e formar um juízo, mesmo que superficial. Convém destacar algumas observações, que após a aprovação dos gestores municipais, farão parte da segunda etapa de trabalho.

### **V.1 - Conclusões**

#### **Gestão Municipal**

- O modelo de gestão da Administração Municipal não está fundamentado em um plano de ação consistente e integrado, com fixação de metas associadas a indicadores, acompanhamento e avaliação de resultados. Dificulta, portanto, avaliar tanto o desempenho da gestão pública municipal, quanto o alcance dos resultados esperados pela sistemática dos indicadores, como determina a boa técnica gerencial.
- Medidas importantes e inovadoras — que podem representar grande avanço tecnológico nos mecanismos de gestão e controle — estão em implantação no âmbito da Administração Tributária e Financeira do Município de Porto Velho, com os recursos orçamentários próprios, tais como: conta única do tesouro municipal; descentralização do sistema de arrecadação; documentos eletrônicos de pagamentos de tributos com código de barras, com validação na boca do caixa; Certidão Negativa de Débitos (CND) on-line; relatórios de gestão fiscal, dentre outros.

#### **Tecnologia da Informação**

- A área de Tecnologia da Informação possui elevado grau de dependência de consultoria externa, principalmente em relação aos sistemas de gestão fiscal, porém ações estão sendo desenvolvidas para contemplar, de maneira integral, a estruturação física da rede lógica e de comunicação, inclusive com a aquisição de novos sistemas e equipamentos, que poderão resolver de maneira satisfatória tal deficiência.
- Os Centros de Informática estão instalados nos prédios da Secretaria de Fazenda e na Secretaria de Administração, em ambos os locais há necessidade de ter sua segurança física melhorada, pois as paredes, portas e janelas são facilmente violáveis.
- Numa análise superficial, permitida pela curta duração da missão, restou dúvidas quanto à suficiência e adequação da segurança tecnológica implantada para os sistemas e rede, contra ataques externos.

- É importante destacar que a modalidade de contratação dos Sistemas de Gestão Tributária, Financeira e Orçamentária poderá ocasionar forte dependência junto ao(s) provedor(es) dos citados sistemas, visto que está sendo adquirido somente direito de uso temporário, sem direito ao programa fonte, documentação e transferência de tecnologias.
- É necessária a alocação de pessoal suficiente para acompanhar diretamente todas as etapas do Programa de Modernização, das especificações aos testes e homologações. As especificações dos sistemas deverão ser objeto de acordo formal e assinado pelas partes, utilizando-se metodologia simples e eficaz. Essa metodologia de trabalho minimiza atrasos e polêmicas causadas por interpretações baseadas em acordos não documentados.

### **Atendimento ao Cidadão**

- O atendimento ao público, nas diversas unidades da administração municipal, deixa muito a desejar, principalmente quanto aos aspectos de infra-estrutura, ocasionando longas e demoradas filas de espera dos contribuintes que procuram os serviços prestados pelo Município.
- Revisar e ampliar o alcance do Programa de Atendimento ao Cidadão, face aos objetivos do Programa de Modernização, da disponibilidade de recursos e das carências detectadas na gestão municipal.
- Melhorar o atual sistema de atendimento, inclusive, com o oferecimento aos usuários de serviços modernos, através da Internet e Intranet, —“da center”, etc..
- Persiste a necessidade de melhorar a qualidade no atendimento direto, face ao grande número de cidadãos e a conseqüente demora na fila de espera, ocasionada por deficiência no quantitativo de pessoal, no sistema de atendimento, no arranjo físico das áreas para tal finalidade e na qualidade do mobiliário e equipamentos, fatores estes que criam prejuízos à imagem da Administração Municipal perante a opinião dos cidadãos.

### **Cadastro Municipal**

- O cadastro técnico tem como base um levantamento aerofotogramétrico antigo, sendo imprescindível a atualização do georeferenciamento realizado em 2002, o qual não foi concluído adequadamente, completado com o levantamento de campo e definição da forma de manutenção e integração da base cadastral do Planejamento Urbano com a Administração Fazendária.
- O cadastro técnico municipal é bastante precário e desatualizado. As informações cadastrais ainda são registradas de forma manual, com muitas inconsistências.
- Existem nas áreas de planejamento urbano e desenvolvimento social, levantamentos e monitoramentos de áreas e de residências urbanas para a implantação e acompanhamento das ações sociais; esses recursos técnicos devem ser direcionados, também, para a administração fiscal e o cadastro técnico.

## **Planejamento Estratégico Municipal**

- Encontra-se em execução a primeira fase do Planejamento Estratégico Municipal, com apoio de consultoria externa, abrangendo o corpo técnico da alta gerência da administração.
- Concluída a primeira fase será formado um grupo de multiplicadores para a execução das demais fases abrangendo o corpo técnico das gerências intermediárias. É importante que todos os servidores que atuam nos níveis operacionais também sejam abrangidos pelo planejamento estratégico, de tal forma que o citado plano tenha um dimensionamento amplo de alinhamento em todos os níveis da gestão municipal.

## **V.2 - Recomendações**

Para a Elaboração do Programa de Modernização

- O programa em fase de elaboração requer que sua execução esteja vinculada a um grupo gestor com capacidade de integração com todas as áreas da gestão municipal, orientando-se por um conjunto de regras previstas em regulamento operativo próprio.
- Como foi observado acima, encontra-se em execução, no âmbito da alta gerência da administração municipal, a primeira fase do Planejamento Estratégico Municipal, com apoio de consultoria externa. Este instrumento, se bem utilizado, pode ser um aliado poderoso para o processo de preparação da Prefeitura para a formulação e implantação do Programa de Modernização.
- Quando do estabelecimento das ações do Programa de Modernização poderá ser concebido um Programa de Educação Fiscal pela atual Administração do Município. Para tal fim a Secretaria Municipal de Fazenda poderá formalizar parcerias com as Secretarias Estadual e Municipal de Educação.
- Sugere-se a constituição de uma unidade de coordenação geral e articulação interna junto às secretarias municipais para se encarregar do Programa de Modernização. Esta unidade poderia estar localizada na SEMPLA e coordenada pelos Secretários adjuntos de Planejamento e Fazenda.
- Desde já, faz-se necessário integrar e sistematizar ações e recursos previstos nas medidas compensatórias de construção das usinas com aquelas do Programa de Modernização, de modo a maximizar e otimizar resultados, em caráter permanentes para o Município.
- Priorizar as ações para a implantação de sistemas informatizados e integrados para as gestões administrativa, tributária e financeira do município, com vistas a reduzir eventuais riscos de atrasos e comprometimento do cronograma de execução de todo o processo de modernização; atentando para a documentação, programas fontes e transferência de tecnologias.

- Contratar especialista para analisar a situação vigente e propor medidas para a melhoria da segurança física e de sistemas da área de tecnologia da informação. Neste sentido também é de sugerir-se a ampliação da política de intercâmbio, através de visitas técnicas em outros municípios brasileiros.
- Dispor de um técnico, interno ou externo, com atribuições específicas para preparar e acompanhar um rígido plano de implantação dos sistemas informatizados, incluindo infraestruturas, suportes, manutenção.
- Priorizar as ações para a atualização e manutenção da base cadastral do município.
- Intensificar o intercâmbio de experiências com as equipes gestoras de modernização de outros municípios, com vistas a conhecer e analisar as soluções técnicas já implantadas e bem sucedidas.
- Manter e ampliar a atual performance e alcance dos Programas de Capacitação, face aos objetivos do Programa de modernização.

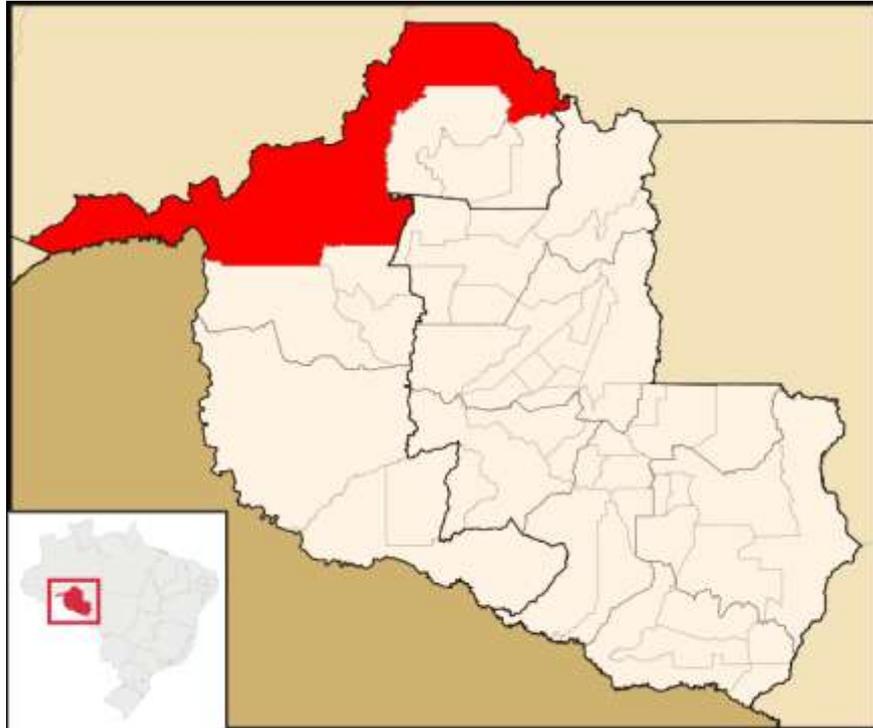
Porto Velho (RO), outubro de 2009.

Cleônides de Sousa Gomes  
VÉRTICE Sociedade Civil de Profissionais Associados

**VÉRTICE**

**SOCIEDADE CIVIL DE PROFISSIONAIS ASSOCIADOS**

**MODERNIZAÇÃO DA GESTÃO MUNICIPAL DE  
PORTO VELHO – RO**



Fonte: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Porto\\_Velho#Porto](http://pt.wikipedia.org/wiki/Porto_Velho#Porto)

**RELATÓRIO DO DIAGNÓSTICO DOS PROBLEMAS,  
DEFINIÇÃO DA VISÃO DE GOVERNO  
E DOS OBJETIVOS OPERACIONAIS**

**Porto Velho - RO  
Dezembro de 2009**

## Sumário

	Página
I INTRODUÇÃO .....	29
II ESTRATÉGIA METODOLÓGICA PARA O DESENVOLVIMENTO DO PRODUTO .....	31
III IDENTIFICAÇÃO DE AÇÕES APURADAS A PARTIR DO QUESTIONÁRIO BÁSICO DE LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES E NA MISSÃO DA CONSULTORIA.....	32
IV ANÁLISE DO BANCO DE DADOS DO QUESTIONÁRIO COMPLEMENTAR E PRIORIZAÇÃO DE AÇÕES .....	38
V RECOMENDAÇÕES DE AÇÕES EM FUNÇÃO DOS PROBLEMAS DIAGNÓSTICADOS.....	53
ANEXO - Apresentação Realizada na Reunião de 12/11/2009	<b>Erro! Indicador não definido.</b>

## I INTRODUÇÃO

Com a decisão da atual administração do Município de Porto Velho de elaborar e implantar um amplo programa de modernização, com aporte de recursos orçamentários próprios, complementados com fontes alternativas de financiamento no âmbito do PNAFM e PMAT, bem como de utilizar repasses financeiros previstos nos protocolos de medidas compensatórias de responsabilidades das Usinas Hidroelétricas de Santo Antônio e Jirau, ambas em construção no Rio Madeira em área territorial do Município; a administração municipal encontra-se diante do desafio de escolher entre os possíveis caminhos, aquele que com maior grau de certeza que os conduzirá à implantação de uma administração moderna, ágil e eficiente, capaz de responder aos verdadeiros anseios da sociedade local no cumprimento de sua missão.

Diante deste desafio a prefeitura municipal de Porto Velho contratou esta consultoria, por intermédio da empresa AXIS, para elaborar um Planejamento Operacional da Gestão Administrativa e Fiscal, abrangendo as Secretarias Municipais SEMAD, SEMFAZ e SEMPLA, de forma mais aprofundada; e as secretarias SEMUH, SEMUSB, SEMTRAN, SEMA, SEMUSA, CGM e PGM no que importa à geração de resultado direto na arrecadação própria da prefeitura.

O objetivo desse Planejamento é à melhoria da eficiência administrativa, fiscal e tributária, e a promoção da racionalização e da transparência da gestão da receita e do gasto público municipal. E está estruturada em etapas, nas dimensões de planejamento e alinhamento lógico operacional das secretarias envolvidas.

6. Levantamento da Situação Atual;
7. Definição da Visão de Governo e Objetivos;
8. Síntese e Diagnóstico dos Problemas;
9. Recomendação de Ações; e
10. Validação das Ações pelo Município.

Ao longo da execução das etapas previstas serão identificadas e analisadas questões estratégicas para direcionar o foco da modernização das secretarias envolvidas com projeções futuras de curto e médio prazo. Este

posicionamento se dará em relação ao impacto na gestão e planejamento das áreas administrativa, fiscal e tributária do município, e em relação ao atendimento ao cidadão e capacitação dos recursos humanos das áreas envolvidas. A partir da definição das questões estratégicas, serão discriminadas ações necessárias ao efetivo alcance dos resultados desejados conforme objetivos definidos.

O presente documento consiste no Diagnóstico dos Problemas levantados na etapa inicial dos trabalhos - Levantamento da Situação Atual das secretarias envolvidas incluindo demandas e prioridades das áreas administrativa, fiscal e tributária.

As informações coletadas da situação atual e demandas foram analisadas, classificadas e priorizadas de acordo com sua importância, tendo como referência a Visão Estratégica —~~preliminar~~” do Governo Municipal. Cabe destacar que esta visão foi elaborada por esta consultoria para ser validada na entrega deste documento. Após estas atividades, foi elaborado um diagnóstico da situação que revelou o estado atual ou ponto de partida para o planejamento da gestão municipal.

Este relatório está dividido em seis partes, sendo a primeira esta introdução (Capítulo I).

Na segunda parte, consta a estratégia metodológica para o desenvolvimento deste relatório (Capítulo II), e na terceira a quinta parte o diagnóstico em si, com as recomendações de ações em função dos problemas diagnosticados (Capítulos III, IV e V).

Na última parte (capítulo VI), são apresentadas, em forma de anexos, outras análises da consolidação do Questionário Complementar, e os *slides* da apresentação realizada por esta consultoria em 12 de novembro do corrente ano na prefeitura de Porto Velho.

## **II ESTRATÉGIA METODOLÓGICA PARA O DESENVOLVIMENTO DO PRODUTO**

A partir dos trabalhos de levantamento de dados que incluíram entrevistas, visitas técnicas e a aplicação de dois questionários - que tiveram como objetivo levantar as tecnologias em uso no município, os serviços desenvolvidos considerando os padrões de hardware e software e características tecnológicas relevantes - foi construído um banco de dados capaz de diagnosticar, por métodos estatísticos, os principais problemas que a prefeitura de Porto Velho terá que enfrentar para modernizar sua gestão.

Esse diagnóstico foi levantado a partir de três etapas de trabalho: a primeira consistiu na análise do questionário básico aplicado nas secretárias e no relatório da missão dos consultores (realizado em outubro de 2009). Essa análise proporcionou a consolidação das informações em um único documento, onde foi possível identificar, por componentes, ações provenientes de gargalos e dificuldades enfrentadas na gestão destas secretárias. O resultado deste trabalho é apresentado no capítulo III deste relatório.

A segunda etapa foi construída a partir dos questionários complementares. Foi elaborado um banco de dados por componentes, secretaria e respostas obtidas dos questionários, onde foi possível analisar por um resumo estatístico ações que as próprias secretarias julgam importantes implantar com vistas à sua modernização administrativa e fiscal. Este banco de dados é apresentado no capítulo IV deste relatório.

Por fim, no capítulo V é apresentada a última etapa, que se constitui em um trabalho de comparação entre os dois resultados e a recomendação de ações em função dos problemas diagnosticados. Essa comparação é importante para corrigir eventuais desvios nas análises conseguidas nas etapas anteriores. Para chegar às recomendações, foi necessária a definição de visão de futuro para cada um dos componentes analisados, bem como objetivos operacionais. Para isso foi proposto por essa consultoria, para análise e aprovação da prefeitura, visões e objetivos integradores para cada um dos componentes, capaz de abranger os problemas identificados de forma a trabalhar todas as possíveis ações.

### III IDENTIFICAÇÃO DE AÇÕES APURADAS A PARTIR DO QUESTIONÁRIO BÁSICO DE LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES E NA MISSÃO DA CONSULTORIA

A partir das análises de gargalos e dificuldades enfrentadas na gestão das secretárias estudadas, por meio dos questionários básicos aplicados e no relatório da missão dos consultores (realizado em outubro de 2009), foi consolidado um conjunto de ações resultado das diversas demandas apresentadas.

Esse levantamento é apresentado a seguir, orientado por Componentes, que buscam refletir as principais funções da administração municipal ou representam um conjunto de ações que devem suportar sua implementação

#### **Componente: Planejamento, Gestão Urbana e Participação Social.**

1. SEMAD – Atualização, controle e manualização dos desenhos dos processos de trabalho das atuais secretarias.
2. SEMTRAN e CONSULTORES - Intensificar o intercâmbio de experiências com as equipes gestoras de outros municípios, com vistas a conhecer e analisar as soluções técnicas já implantadas e bem sucedidas.
3. CONSULTORES – Fundamentar o modelo de gestão da Administração Municipal em um plano de ação consistente e integrado, com fixação de metas associadas a indicadores, acompanhamento e avaliação de resultados.

#### **Componente: Ordenamento do Espaço**

1. SEMFAZ e SEMAD – Modernizar todos os ambientes da prefeitura com novos móveis, ar condicionados e novas instalações lógicas e elétricas para atender em quantidade e qualidade os servidores municipais.
2. SEMAD e SEMEP – Construção do novo centro administrativo municipal.

3. SEMAD – Atualizar a frota de veículos que é antiga e de manutenção onerosa.
4. SEMFAZ e SEMAD – Reforçar a infraestrutura de TI da prefeitura com mais máquinas, adequação de espaço (sala cofre) e um bom banco de dados.
5. SEMFAZ, SEMAD (almoxarifado), SEMUSB E SEMTRAN – Reformar as infraestruturas e modernizar as instalações das demais secretarias que não serão deslocadas para o novo CA.

**Componente: Recursos Humanos**

1. SEMAD – Revisar a atual política de recursos humanos para resgatar o estímulo de trabalho dos servidores. Há, inclusive, dificuldade para contratar recursos humanos qualificados, principalmente para a área de tecnologia, face às limitações salariais da Prefeitura e do Plano de Cargos e Carreira.
2. SEMFAZ – Implantar um programa contínuo de capacitação dos servidores da prefeitura utilizando, inclusive, serviços de ensino a distancia.
3. SEMFAZ e SEMTRAN – Levantar a demanda por novos servidores nas secretarias da prefeitura, e analisar a possibilidade do inicio de um novo processo de contratação.
4. SEMAD e SEMFAZ - Revisar o estatuto do servidor. Criar projeto de incentivo financeiro por meta para o servidor, bem como sanções para o não seguimento dos manuais.

**Componente: Legislação**

1. SEMAD e SEMFAZ – Atualizar e consolidar os procedimentos, legislações e as normas municipais.
2. SEMAD e SEMFAZ – Criar mecanismo de disponibilização das legislações municipais aos servidores e à comunidade.

**Componente: Atendimento ao Cidadão**

1. SEMUSA – Implantar serviço de ouvidoria pública.
2. SEMUSA – Modernizar, sistematizar e ampliar todos os serviços de atendimento ao cidadão, integrando os diversos órgãos (sistemas e portal).
3. SEMFAZ – Modernizar os mecanismos de comunicação para melhor se relacionar com a população, atender suas demandas e promover relacionamento adequado.
4. CONSULTORES – Modernizar as instalações de atendimento ao cidadão, bem como descentralizar os serviços com a disponibilização de totens, para disponibilizar os serviços para a comunidade, e de estrutura administrativa mínima nos distritos do município.

**Componente: Serviços Gerais**

1. SEMAD e SEMFAZ – Sistematizar o setor de obras para que o mesmo possa automatizar as licenças e a fiscalização.
2. SEMAD e SEMFAZ – Modernizar o controle de compras, almoxarifado e processos licitatórios.
3. SEMAD e SEMFAZ – Modernizar a organização dois documentos, arquivos, plantas e mapas.
4. SEMAD e SEMFAZ – Modernizar o controle e realizar o levantamento do patrimônio imobiliário da administração municipal.

### **Componente: Administração Fiscal e Tributária**

1. SEMFAZ, SEMEP e SEMAD – Realizar o recadastramento multifinalitário da prefeitura de forma georreferenciada.
2. SEMFAZ – Atualizar a Planta Genérica de valores da prefeitura.
3. SEMFAZ – Modernizar o sistema de arrecadação integrando-o aos sistemas bancários.
4. SEMFAZ – Unificar todos os cadastros da prefeitura buscando eliminar erros e duplicidade de contribuintes.
5. SEMFAZ – Informatizar e automatizar as cobranças administrativas.
6. CONSULTORES – Modernizar o setor do cadastro técnico municipal que é bastante precário e desatualizado. As informações cadastrais ainda são registradas de forma manual, com muitas inconsistências.
7. CONSULTORES – Promover o levantamento e monitoramento de áreas e de residências urbanas e rurais para a implantação e acompanhamento das ações sociais; esses recursos técnicos devem ser direcionados, também, para a administração fiscal e o cadastro técnico.
8. CONSULTORES – Implantar um Programa de Educação Fiscal.

### **Componente: Tecnologia da Informação**

1. SEMAD e SEMFAZ – Modernizar e integrar os atuais sistemas da prefeitura, principalmente com a integração do sistema de administração tributária aos demais módulos.
  - a. Sistema de Programação Orçamentária;
  - b. Sistema de Execução Orçamentária Financeira e Contábil;
  - c. Sistema de Controle de Tesouraria;

- d. Sistema de Administração de Recursos Humanos (Gestão de Pessoal, RH, folha);
  - e. Sistema de Administração de Compras e Estoque de Material;
  - f. Sistema de Administração Patrimonial;
  - g. Sistema de Atendimento à Responsabilidade Fiscal;
  - h. Sistema de Informações Gerenciais;
  - i. Sistema de Licitações e Controle de Contratos;
  - j. Sistema de Controle de Protocolo e de Processos;
  - k. Sistema de Controle de Frota de Veículos;
  - l. Desenvolvimento e Manutenção do Home Page do Município;
  - m. Sistema de Controle de Infrações de Transito.
2. SEMAD e SEMFAZ – Viabilizar sistemas modernos e integrados de ouvidoria, atendimento ao cidadão, fiscalização, contencioso administrativo, gerenciamento de documento, gestão administrativa, auditoria e informações gerenciais.
3. SEMAD – Modernizar a rede lógica da prefeitura (Rede Fibra Óptica, sistema Wireless, VoIP e outros) contemplando toda a administração municipal o que dará celeridade e eficiência na circulação de dados e informações.
4. SEMFAZ e CONSULTORES – Elaborar e implantar um Plano Diretor de TI na Prefeitura, definindo uma política de TI capaz de decidir quanto à coordenação dos sistemas da prefeitura (desenvolvimento, licenças de uso, direito ao programa fonte, documentação e transferência de tecnologias).
5. SEMFAZ – Operacionalizar a intranet e a internet da prefeitura com todos os serviços disponíveis nas secretarias.

6. CONSULTORES – Definir uma política de TI capaz de decidir quanto à coordenação dos sistemas da prefeitura, bem como se as licenças dos sistemas deverão ter direito ao programa fonte, documentação e transferência de tecnologias.
7. CONSULTORES – Adquirir um ambiente adequado seguro para instalar os bancos de dados da prefeitura, seus provedores e sistemas (Sala Cofre).
8. CONSULTORES – Preparar uma equipe interna da prefeitura com atribuições específicas para decidir e acompanhar um rígido plano de administração dos sistemas informatizados, incluindo infraestruturas, suportes e manutenções.

#### IV ANÁLISE DO BANCO DE DADOS DO QUESTIONÁRIO COMPLEMENTAR E PRIORIZAÇÃO DE AÇÕES

Com base nas informações constantes nos questionários complementares foi elaborado um banco de dados capaz de consolidar, por componente, as ações que as próprias secretarias julgaram importantes implantar com vistas à sua modernização administrativa e fiscal.

Este banco de dados está sendo encaminhado em maio magnético em conjunto com este relatório, para que a prefeitura possa identificar as prioridades de modernização de cada secretária trabalhada neste projeto e trabalhar outras análises que julgar importante.

A seguir, é apresentado um resumo estatístico das ações que mais foram solicitadas no questionário complementar, elas estão dispostas em ordem decrescente, de acordo com o resultado consolidado do questionário, ou seja, a partir das ações mais votadas como prioritárias (Legenda: 1 = Selecionado; 0 = Não Selecionado; NO = Não Opinou - Não sendo considerado nas estatísticas).

##### **Componente: Planejamento, Gestão Urbana e Participação Social.**

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
6.	Implantação de sistema de informações gerenciais para apoiar o processo decisório e a auditoria interna e externa.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	1	8	
19.	Introdução de gestão pela Qualidade Total na administração municipal.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	1	8	
4.	Análise quantitativa e qualitativa da estrutura e do modelo de gestão adotado pela administração municipal.										88%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	0	7	
8.	Desenvolvimento de programas e ações em conjunto com outros governos municipais, estadual e federal.										88%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	0	7	

**Componente: Planejamento, Gestão Urbana e Participação Social (continuação)**

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
11.	Criação de mecanismos de acesso à base de dados e de informações de instituições dos governos federal e estadual.										88%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	0	7	
12.	Elaborar objetivos estratégicos e metas quantitativas claramente definidos e divulgados em todos os níveis da administração.										88%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	0	7	
14.	Criação de indicadores que permitam a avaliação de desempenho.										88%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	0	7	
18.	Investimentos planejados e focalizados na prestação de serviços essenciais à população.										88%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	0	7	
20.	Captação ou atualização de dados para o cadastro.										88%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	0	7	
21.	Utilização de cadastro multifinalitário para suporte às ações de planejamento urbano e rural.										88%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	0	7	
5.	Institucionalização de planejamento estratégico e de modelo de gestão voltado para resultados.										75%
	1	0	1	1	1	1	1	NO	0	6	
13.	Programa de desenvolvimento institucional permanente, com participação dos servidores e da população.										75%
	1	1	1	0	1	1	1	NO	0	6	
17.	Transparência nos atos de gestão financeira e melhoria da qualidade do gasto.										75%
	0	1	1	1	1	0	1	NO	1	6	
23.	Avaliação de potencial econômico e fiscal do município.										75%
	1	1	0	1	1	1	1	NO	0	6	
7.	Programa de promoção da educação fiscal.										63%
	1	1	0	1	1	0	1	NO	0	5	
10.	Contratos de parceria com o setor privado para manutenção e melhorias de espaços urbanos e serviços públicos.										63%
	0	1	1	0	1	0	1	NO	1	5	

**Componente: Planejamento, Gestão Urbana e Participação Social (continuação)**

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPLA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
16.	Transparência na divulgação de informações sobre a gestão municipal a outras instituições e ao público em geral.										63%
	0	1	1	1	1	0	1	NO	0	5	
2.	Estabelecimento de processo de priorização dos investimentos municipais com participação da população.										50%
	0	1	1	0	1	0	1	NO	0	4	
3.	Criação de mecanismos de participação do setor privado em projetos públicos, na modalidade parcerias público-privadas.										50%
	0	1	1	0	1	0	1	NO	0	4	
22.	Busca de fontes alternativas de financiamento.										50%
	0	0	1	1	1	0	1	NO	0	4	
24.	Elaboração ou atualização do Plano Diretor.										50%
	0	0	1	1	0	1	1	NO	0	4	
25.	Definição de padrões e critérios relativos à criação, extinção, fusão e incorporação de órgãos e entidades públicas.										50%
	0	1	1	0	1	0	1	NO	0	4	
26.	Elaboração ou atualização da Planta Genérica de Valores.										50%
	1	1	0	1	0	0	1	NO	0	4	
1.	Criação de mecanismos de participação social, especialmente na definição e priorização dos investimentos públicos (diretrizes orçamentárias para o plano anual e plurianual).										38%
	0	0	1	0	1	0	1	NO	0	3	
9.	Identificação e análise de oportunidades de terceirização, concessão e privatização de serviços públicos.										38%
	0	0	1	0	1	0	1	NO	0	3	
15.	Programa de desenvolvimento urbano que contemple a participação e controle da população.										38%
	0	0	1	0	1	0	1	NO	0	3	

**Componente: Ordenamento do Espaço**

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
28.	Normatização e manualização de procedimentos para a tramitação rápida de documentos e de solicitações, internas e externas.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
29.	Simplificação e organização de processos, procedimentos e rotinas operacionais.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
30.	Dimensionamento dos espaços e instalações físicas, com vistas a adequar às necessidades de trabalho (reformas e móveis).										100%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
32.	Instalação de equipamentos tecnológicos e de informática em ambientes adequados para a funcionalidade, segurança e manutenção.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
31.	Inventário e controle dos equipamentos de apoio disponíveis nas áreas de planejamento, administração e finanças.										89%
	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	
27.	Compatibilização da estrutura funcional com o porte do Município, na administração direta e indireta.										78%
	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	
33.	Aparelhamento de unidades administrativas e fiscais com equipamentos de comunicação e apoio.										78%
	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	
34.	Identificação e análise da dispersão geográfica das unidades da administração.										67%
	1	1	1	0	1	0	1	1	0	1	

## Componente: Recursos Humanos

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
37.	Avaliação da capacidade técnica e administrativa dos servidores municipais.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
38.	Análise da necessidade de capacitação de lideranças e gestores municipais.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
39.	Qualificação formal, técnica e gerencial dos servidores, compatível com as necessidades de administração e operacionalização dos serviços municipais.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
36.	Distribuição de competências funcionais, adequando-a a novos papéis e funções.										89%
	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	
35.	Levantamento quantitativo e qualitativo do pessoal do quadro próprio, comissionado, concursado e contratado, para subsidiar propostas de ajuste do quadro ou reposição por concurso público e treinamento.										78%
	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	
41.	Definição de sistema integrado de gestão de recursos humanos, com mecanismos de avaliação de desempenho.										78%
	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	
45.	Revisão da estrutura de cargos e salários.										78%
	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	
46.	Avaliação e controle das atividades básicas de administração de pessoal e de desempenho, com foco nos resultados.										78%
	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	
40.	Adoção de política de recursos humanos consistente com as leis federais, especialmente quanto ao dimensionamento do quadro de pessoal.										67%
	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	
42.	Implantação de mecanismos de controle e acompanhamento dos registros funcionais, concessão de benefícios e folha de pagamento.										67%
	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	
43.	Controle de cadastro e lotação vinculado a sistema informatizado de folha de pagamento.										56%
	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0	
47.	Informatização do registro funcional, integração dos sistemas de cadastro, funcional e previdenciário, e de folha de pagamento, com definição de mecanismos de atualização e controle.										56%
	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	
44.	Estudos para implantação de regime próprio de previdência, consistente com a legislação federal que rege a matéria.										22%
	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	

## Componente: Legislação

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
49.	Adotar medidas que visem à atualização, ao aperfeiçoamento e à consolidação das normas legais.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	1	8	
48.	Ordenamento e disponibilização de base legal para consulta por membros da administração e do público em geral.										88%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	0	7	
53.	Aprovação de normas que assegurem maior liquidez ao crédito tributário.										88%
	1	1	0	1	1	1	1	NO	1	7	
55.	Consolidação da base legal e disponibilização em meio magnético, interna e externamente.										88%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	0	7	
56.	Uniformização e sistematização dos procedimentos de consulta e interpretação normativa.										88%
	1	1	1	1	1	1	1	NO	0	7	
52.	Fortalecimento das normas de tipificação de infrações fiscais e respectivas sanções, com o aperfeiçoamento de mecanismos para maior agilidade na sua aplicação.										75%
	1	1	0	1	1	1	1	NO	0	6	
54.	Estudos, revisão e simplificação da base legal: orgânica, tributária, financeira, parcelamento e uso do solo, pagamentos, obras e posturas, etc.										75%
	1	1	0	0	1	1	1	NO	1	6	
51.	Simplificação do cumprimento das obrigações tributárias, facilitando e tornando menos oneroso aos contribuintes.										63%
	0	1	0	1	1	1	1	NO	0	5	
50.	Levantamento, consolidação e estruturação da legislação tributária, financeira e de ordenamento urbano em códigos.										50%
	0	1	0	1	0	1	1	NO	0	4	

## Componente: Atendimento ao Cidadão

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
57.	Atendimento ao cidadão de forma ágil, conclusivo, coordenado e de qualidade.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
58.	Racionalização, sistematização e transparência nos procedimentos administrativos, enfatizando a atenção ao cidadão.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
61.	Instalação de instrumentos de automação e de auto-atendimento.										89%
	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
63.	Instalações físicas dos locais de atendimento em boas condições de segurança, funcionalidade e manutenção.										89%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
64.	Criação de mecanismos ágeis de atendimento de solicitações do cidadão.										89%
	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
67.	Criação de espaços, estrategicamente distribuídos, onde se concentrem serviços integrados e essenciais ao cidadão.										89%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
59.	Criação e utilização de ouvidoria pública e de centrais de atendimento, como canais de comunicação com o público interno e externo.										78%
	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	
62.	Divulgação de cartilhas e de outros instrumentos de informação dos direitos do cidadão e de acesso aos serviços municipais.										78%
	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	
66.	Estímulo à participação da população na fiscalização do cumprimento de obrigações fiscais.										78%
	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	
68.	Implantação de homepage com sistema de prestação de serviços por internet.										78%
	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	
69.	Instalação de centrais de atendimento virtuais ao cidadão.										78%
	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	
60.	Simplificação e integração dos serviços de atendimento ao contribuinte.										67%
	1	1	0	0	1	1	1	1	1	0	
65.	Implantação nos locais de atendimento, de caixas de coleta ou telefone direto (0800), para reclamações e sugestões da população, designando pessoal para análise e providências.										67%
	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	

**Componente: Serviços Gerais**

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
70.	Agilidade dos processos licitatórios.										100%
	NO	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
71.	Controle de compras e almoxarifado.										88%
	NO	1	1	1	1	0	1	1	1	1	
73.	Organização de documentos, arquivos, plantas e mapas.										88%
	NO	1	1	1	1	0	1	1	1	1	
74.	Levantamento e inventário do patrimônio imobiliário da administração municipal.										88%
	NO	1	1	1	1	0	1	1	1	1	
72.	Inventário de bens permanentes e patrimônio.										75%
	NO	1	1	1	1	0	1	1	0	6	
76.	Levantamento em arquivos e cartórios dos bens patrimoniais da administração municipal.										75%
	NO	1	1	1	1	0	1	1	0	6	
77.	Uniformização e controle dos processos de licitação e contratos, de aquisição de bens e de contratação de serviços.										75%
	NO	1	1	1	1	0	1	1	0	6	
75.	Levantamento e consolidação das normas internas de compras, guarda e controle de materiais e bens de capital.										63%
	NO	1	1	0	1	0	1	1	0	5	
78.	Instalação de sistema de controle de materiais, frota e patrimônio.										38%
	NO	0	1	0	0	0	1	1	0	3	
79	Implantação de sistema de protocolo e controle de processos administrativos e fiscais.										38%
	NO	0	1	1	0	0	1	0	0	3	

## Componente: Administração Tributária

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPLA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
90.	Atualização do cadastro técnico (IPTU e ISS).										100%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	1	7	
91.	Atualização da planta de valores do IPTU.										100%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	1	7	
92.	Sistematização da cobrança administrativa do IPTU e do ISS.										100%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	1	7	
106.	Aperfeiçoamento dos mecanismos de representação judicial da Fazenda municipal, tanto sob o aspecto tributário quanto de gasto (dívida ativa).										100%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	1	7	
112.	Acompanhamento sistemático dos débitos não pagos para cobrança administrativa imediata.										100%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	1	7	
114.	Definição de métodos e instrumentos para avaliação por resultados e previsão e análise de potencial de arrecadação.										100%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	1	7	
124.	Geração de imagens (Geoprocessamento) e referenciamento com as bases de dados e os cadastros municipais; capacitação e instalação de aplicativos e softwares específicos.										100%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	1	7	
84.	Desenvolvimento de ações massivas de cobrança visando a generalização do cumprimento das obrigações tributárias.										86%
	1	1	NO	1	0	1	1	NO	1	6	
85.	Utilização da pesquisa em fontes externas para identificar potenciais de omissão ou sonegação e direcionar a ação fiscal.										86%
	0	1	NO	1	1	1	1	NO	1	6	
93.	Sistematização da dívida ativa.										86%
	0	1	NO	1	1	1	1	NO	1	6	
94.	Sistematização dos convênios com outras administrações, inclusive nos níveis estadual e federal.										86%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	0	6	
95.	Definir ações para manter atualizado o cadastro de contribuintes integrando o mesmo, no âmbito municipal, estadual e federal, e adotando inclusive, o geoprocessamento referenciado.										86%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	0	6	
96.	Automatizar e possibilitar o cruzamento de informações e a recuperação do crédito tributário.										86%
	0	1	NO	1	1	1	1	NO	1	6	

**Componente: Administração Tributária (continuação)**

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFZ	SEMPA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
101.	Execução sistemática de programas de cobrança, inclusive com notificação eletrônica e cadastro de inadimplentes.										86%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	0	6	
102.	Implantar estratégia de fiscalização para ampliar o cumprimento voluntário da obrigação tributária.										86%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	0	6	
103	Seleção parametrizada de contribuintes.										86%
	1	1	NO	1	1	0	1	NO	1	6	
108.	Estabelecimento de mecanismos ágeis para defesa dos interesses da Fazenda Pública.										86%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	0	6	
109.	Cruzamento das devoluções de correspondências com os dados cadastrais para direcionar a visita fiscal.										86%
	1	1	NO	0	1	1	1	NO	1	6	
110.	Assinatura de convênios com outras administrações fiscais, federais ou estaduais para troca de informações cadastrais e suspensão de registros do ISS.										86%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	0	6	
113.	Levantamento e consolidação dos débitos inscritos na dívida ativa, considerados incobráveis por via administrativa, com instalação imediata da ação judicial correspondente.										86%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	0	6	
115.	Acompanhamento e controle dos débitos inscritos em dívida, dos parcelados e das fases do executivo fiscal e respectivos julgados.										86%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	0	6	
117.	Implantação de métodos e instrumentos; definição de programas automatizados e requerimentos de sistemas para pesquisa, seleção de contribuintes, acompanhamento e controle da ação fiscal.										86%
	1	1	NO	0	1	1	1	NO	1	6	
118.	Revisão e ampliação de auditoria e contratos com a rede arrecadadora.										86%
	0	1	NO	1	1	1	1	NO	1	6	
120.	Revisão e adequação de formulários, dados, procedimentos, controles e requerimentos de sistemas.										86%
	1	1	NO	1	1	1	1	NO	0	6	
80.	Institucionalização do planejamento da ação fiscal.										71%
	1	1	NO	1	1	0	1	NO	0	5	
82.	Integração de bases cadastrais com criação de cadastro de inadimplentes.										71%
	1	0	NO	1	1	0	1	NO	1	5	

**Componente: Administração Tributária (continuação)**

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
83.	Agilização e controle dos procedimentos do contencioso administrativo e judicial.										71%
	1	1	NO	1	1	0	1	NO	0	5	
89.	Controle dos pagamentos efetuados.										71%
	1	0	NO	1	1	0	1	NO	1	5	
99.	Integração dos sistemas de declaração e pagamento.										71%
	0	1	NO	0	1	1	1	NO	1	5	
104.	Cruzamento de informações, com bases de dados internas e externas.										71%
	0	1	NO	1	1	1	1	NO	0	5	
105.	Sistematização e automação dos procedimentos fiscais.										71%
	1	1	NO	1	1	0	1	NO	0	5	
107.	Definição de programa de trabalho para recuperação da dívida ativa municipal.										71%
	0	1	NO	0	1	1	1	NO	1	5	
111.	Utilização da pesquisa em anúncios de imóveis, para verificar o grau de atualização da planta de valores do IPTU.										71%
	1	1	NO	0	1	1	1	NO	0	5	
119.	Implantação de modelo de conta corrente fiscal, de programas de controle e seletividade da cobrança administrativa e do cadastro de inadimplentes.										71%
	1	1	NO	0	1	1	1	NO	0	5	
121.	Depuração e integração dos outros cadastros.										71%
	0	1	NO	0	1	1	1	NO	1	5	
81.	Automação e integração dos processos de arrecadação, declaração e cobrança do crédito tributário.										57%
	0	0	NO	1	1	0	1	NO	1	4	
87.	Estímulo à participação da população na fiscalização do cumprimento de obrigações tributárias.										57%
	1	1	NO	0	1	0	1	NO	0	4	
88.	Identificação do perfil contribuintes de cada tributo.										57%
	1	1	NO	0	1	0	1	NO	0	4	
98.	Captação da declaração, em meio magnético ou transmissão eletrônica de dados, com controle de omissos.										57%
	0	1	NO	1	1	0	1	NO	0	4	
116.	Instalação do contencioso em primeira e segunda instâncias e acompanhamento do crédito e das fases do julgamento administrativo e respectivos julgados.										57%
	0	1	NO	0	1	0	1	NO	1	4	

**Componente: Administração Tributária (continuação)**

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
122.	Emissão eletrônica de documentos de arrecadação.										57%
	0	0	NO	1	1	0	1	NO	1	4	
123.	Captação eletrônica da declaração e desenvolvimento de instrumentos de controle.										57%
	0	1	NO	0	1	1	1	NO	0	4	
97.	Utilização de documento único e da rede bancária, buscando eliminar o pagamento em rede própria.										43%
	0	0	NO	1	1	0	1	NO	0	3	
100.	Implantação da prática do conta-corrente fiscal.										43%
	0	0	NO	0	1	0	1	NO	1	3	
86.	Instalação de instâncias de julgamento e recursos, que permitam a ampla defesa do cidadão e a agilidade no julgamento administrativo.										14%
	0	0	NO	0	0	0	1	NO	0	1	

**Componente: Administração Fiscal**

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
125.	Integração da gestão nas áreas de orçamento, execução financeira, pagamento e dívida pública.										88%
	1	1	NO	1	1	1	1	1	0	7	
134.	Definição de sistema integrado de administração financeira que incorpore a elaboração do orçamento, a execução financeira, a folha de pagamento e o controle da dívida pública.										88%
	1	1	NO	1	1	1	1	0	1	7	
142.	Verificação do cumprimento das normas na gestão municipal.										88%
	1	1	NO	1	1	1	1	1	0	7	
143.	Avaliação da gestão dos administradores públicos.										88%
	0	1	NO	1	1	1	1	1	1	7	
126.	Integração física e financeira entre as ações planejadas e os dados orçamentários.										75%
	0	1	NO	1	1	0	1	1	1	6	

**Componente: Administração Fiscal (continuação)**

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
128.	Registros contábeis automáticos e vinculados em todas as fases da execução financeira.										75%
	1	1	NO	1	1	0	1	1	0	6	
135.	Implantação e consolidação de sistema de conta única para a Administração Direta e Indireta, quando possível.										75%
	1	1	NO	1	1	0	1	1	0	6	
136.	Implantação de contabilização automática dos atos de gestão financeira.										75%
	0	1	NO	1	1	0	1	1	1	6	
137.	Implantação de filosofia de auditoria e controle interno, baseada em descentralização da responsabilidade da gestão financeira e centralização dos controles operacionais.										75%
	1	1	NO	0	1	1	1	1	0	6	
139.	Revisão do orçamento anual para ampliar o grau de consistência entre o previsto e o executado, tendo por base os indicadores de receita e despesa de anos anteriores e as projeções futuras.										75%
	0	1	NO	1	1	0	1	1	1	6	
141.	Acompanhamento e controle da execução de convênios de cooperação entre Municípios e com outras esferas de governo para controle dos convênios e do repasse de quotas.										75%
	0	1	NO	1	1	1	1	0	1	6	
144.	Definição ou revisão de normas para registro das operações orçamentárias, financeiras e patrimoniais e seus efeitos contábeis.										75%
	0	1	NO	1	1	1	1	1	0	6	
146.	Produção de informações consolidadas das finanças municipal.										75%
	0	0	NO	1	1	1	1	1	1	6	
150.	Controle de caixa e das contas bancárias, com implantação de conta única.										75%
	1	0	NO	1	1	0	1	1	1	6	
129.	Cumprimento de prazos legais.										63%
	0	0	NO	1	1	1	1	0	1	5	
132.	Elaboração dos orçamentos anuais e plurianuais, com base em diretrizes decorrentes do planejamento estratégico municipal.										63%
	0	1	NO	1	1	0	1	0	1	5	
147.	Definição ou revisão de normas para programação, negociação, autorização e contratação de créditos internos e externos.										63%
	0	1	NO	1	1	0	1	1	0	5	
151.	Programação da execução de caixa e de conciliação bancária.										63%
	1	1	NO	0	1	0	1	1	0	5	

**Componente: Administração Fiscal (continuação)**

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
153.	Consolidação de normas e diretrizes orçamentárias.										63%
	0	0	NO	1	1	0	1	1	1	5	
127.	Integração das unidades municipais no sistema de gestão financeira.										50%
	0	1	NO	0	1	0	1	0	1	4	
130.	Diagnóstico do grau de consistência entre a previsão e a execução orçamentária nos últimos dois anos, abrangendo receita e despesa.										50%
	0	1	NO	1	1	0	1	0	0	4	
138.	Apoio, fortalecimento dos órgãos de controle externo da gestão financeira.										50%
	0	0	NO	1	1	1	1	0	0	4	
140.	Edição de norma para vinculação da programação financeira com emissão de empenhos e correspondentes liquidações da despesa.										50%
	0	1	NO	0	1	1	1	0	0	4	
155.	Consolidação e análise do plano orçamentário (anual e plurianual).										50%
	0	0	NO	0	1	0	1	1	1	4	
157.	Acompanhamento e avaliação da execução.										50%
	0	0	NO	0	1	0	1	1	1	4	
133.	Descentralizar o processo operacional da elaboração e execução orçamentária, especialmente nos procedimentos de autorização e ordenamento de despesa.										38%
	0	1	NO	0	1	0	1	0	0	3	
148.	Registro de operações de crédito.										38%
	0	0	NO	0	1	0	1	0	1	3	
149.	Normatização ou revisão de ordenamento de despesas, de serviço e de amortização de créditos contraídos pela administração direta e por instituições descentralizadas sem autonomia administrativa.										38%
	0	1	NO	0	1	0	1	0	0	3	
152.	Emissão de títulos de curto prazo, e colocação de excedentes financeiros.										38%
	0	1	NO	0	1	0	1	0	0	3	
156.	Apresentação e defesa de proposta orçamentária perante o Poder Legislativo.										38%
	0	0	NO	0	1	0	1	0	1	3	
131.	Estabelecimento de sistemática de elaboração da programação financeira anual.										25%
	0	0	NO	0	1	0	1	0	0	2	
145.	Preparação de classificações contábeis.										25%
	0	0	NO	0	1	0	1	0	0	2	
154.	Formulação de anteprojetos orçamentários.										25%
	0	0	NO	0	1	0	1	0	0	2	

**Componente:** Tecnologia da Informação

Nº da Ação	Órgão da Prefeitura de Porto Velho-RO / Ação / Opinião										% Selec.
	SEMFAZ	SEMPILA	SEMAD	PGM	CGM	SEMUR	SEMTRAN	SEMUSA	SEMA	TOTAL	
161.	Desenvolvimento de sistemas em bases integradas.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
164.	Reestruturação e fortalecimento da área de informática.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
166.	Identificação de necessidades, inventário do que existe, em termos de equipamentos de informática.										100%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
158.	Focalizar o controle na informação e adotar arquiteturas de sistemas abertas, bem como tecnologias e softwares que, comprovadamente, disponham de cobertura de capacitação e suporte.										89%
	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	
159.	Definição de sistemas de controle dinâmicos e informatizados.										89%
	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
167.	Inventário, avaliação e definição de necessidades de aquisição de aplicativos, softwares básicos e de automação das áreas funcionais (para organizar os documentos e cálculos auxiliares, com melhoria de qualidade e agilização dos serviços públicos municipais, composto, no mínimo, de software para edição de textos, planilha eletrônica e banco de dados).										89%
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
160.	Manutenção de mecanismos de análise permanente das informações.										78%
	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	
162.	Integração dos sistemas das áreas administrativa e fiscal.										78%
	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	
168.	Contratação de serviços de comunicação de dados para a administração municipal e desta com outras administrações nos níveis local, estadual e nacional e com outros órgãos.										78%
	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	
165.	Ampliação da autonomia da gestão dos recursos de informação.										67%
	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	
163.	Implantação de entrada de dados diretamente em meio magnético ou transmissão eletrônica.										56%
	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	

## V RECOMENDAÇÕES DE AÇÕES EM FUNÇÃO DOS PROBLEMAS DIAGNÓSTICADOS

Esta etapa é última fase do diagnóstico. Para ser alcançada foi necessária a comparação entre os resultados das etapas anteriores apresentando como solução uma proposta de ações em função dos problemas diagnosticados.

Essa comparação foi importante para corrigir eventuais desvios que possam acontecer nas análises estatísticas. Nesta etapa os resultados anteriores foram analisados individualmente, comparando uma a uma com as análises dos consultores.

As comparações seguiram àquelas ações apontadas nos questionários básicos, por terem sido analisadas presencialmente pelos consultores. As ações analisadas nos questionários complementares se restringiram àquelas que obtiveram priorização superior a 70% das secretarias trabalhadas. Essa decisão foi seguida devido à necessidade de uma representatividade nos dados apresentados.

A seguir **são apresentados para avaliação da prefeitura** um conjunto de ações, objetivos operacionais e visões estratégicas, que irão orientar por componente como serão executadas as ação. A partir desta definição serão trabalhados os produtos e os investimentos necessários, bem como o planejamento das fases de implementação.

O resultado conclusivo permitirá ao executivo municipal o planejamento das ações operacionais consoantes a necessidade de modernização administrativa e reestruturação organizacional, com visão de curto e médio prazo.

**Componente:** Planejamento, Gestão Urbana e Participação Social.

**Visão Estratégica:** Transformar a prefeitura de porto velho em exemplo de administração municipal com altos índices em atendimento ao cidadão e tomada de decisão.

**Objetivo Operacional:** dotar o nível gerencial do Município de métodos e instrumentos de gestão.

1. Atualizar, controlar e manualizar os desenhos dos processos de trabalho das atuais secretarias.

2. Intensificar o intercâmbio de experiências com as equipes gestoras de outros municípios, com vistas a conhecer e analisar as soluções técnicas já implantadas e bem sucedidas.

3. Fundamentar o modelo de gestão da Administração Municipal em um plano de ação consistente e integrado, com fixação de metas associadas a indicadores, acompanhamento e avaliação de resultados.

**Componente:** Ordenamento do Espaço

**Visão Estratégica:** Tornar-se modelo de atendimento ao público com modernas instalações e velocidade de atendimento.

**Objetivo Operacional:** Modernizar a operação e o atendimento ao cidadão com novos equipamentos e infraestrutura adequada.

1. Modernizar todos os ambientes da prefeitura com novos móveis, veículos, ar condicionados e novas instalações lógicas e elétricas para atender em quantidade e qualidade os servidores municipais.

2. Construção do novo centro administrativo municipal.

3. Reformar as infraestruturas e modernizar as instalações das demais secretarias que não serão deslocadas para o novo CA.

4. Reforçar a infraestrutura de TI da prefeitura com mais máquinas, adequação de espaço (sala cofre) e um bom banco de dados.

#### **Componente: Recursos Humanos**

**Visão Estratégica:** privilegiar o compromisso e a responsabilidade com a mudança cultural exigida em processos de modernização.

**Objetivo Operacional:** implantar mecanismos de administração de pessoal e funcional, e programas intensivos de capacitação

1. Revisar a atual política de recursos humanos para resgatar o estímulo de trabalho dos servidores.

2. Implantar um programa contínuo de capacitação dos servidores da prefeitura utilizando, inclusive, serviços de ensino a distancia.

3. Levantar a demanda por novos servidores nas secretarias da prefeitura, e analisar a possibilidade do inicio de um novo processo de contratação.

4. Revisar o estatuto do servidor. Criar projeto de incentivo financeiro por meta para o servidor, bem como sanções para o não seguimento dos manuais.

#### **Componente: Legislação**

**Visão Estratégica:** tornar-se referência em elaboração e atualização de leis, normas e legislações municipais.

**Objetivo Operacional:** adotar medidas que visem ao aperfeiçoamento e à consolidação das normas legais.

1. Atualizar e consolidar os procedimentos, legislações e as normas municipais.

2. Criar mecanismo de disponibilização das legislações municipais aos servidores e à comunidade.

**Componente: Atendimento ao Cidadão**

**Visão Estratégica:** ser exemplo em atendimento ao cidadão ágil, conclusivo, coordenado e de qualidade.

**Objetivo Operacional:** simplificar e integrar os serviços municipais de atendimento ao cidadão.

1. Implantar serviço de ouvidoria pública.

2. Modernizar, sistematizar e ampliar todos os serviços de atendimento ao cidadão, integrando os diversos órgãos (sistemas e portal).

3. Modernizar os mecanismos de comunicação para melhor se relacionar com a população, atender suas demandas e promover relacionamento adequado.

4. Modernizar as instalações de atendimento ao cidadão, bem como descentralizar os serviços com a disponibilização de totens, para levar uma estrutura administrativa mínima nos distritos do município.

**Componente: Serviços Gerais**

**Visão Estratégica:** ser reconhecida como uma administração moderna e eficaz no controle do gasto e de compras governamentais.

**Objetivo Operacional:** Modernizar os sistemas de controle da prefeitura, bem como os dos seus arquivos.

1. Sistematizar o setor de obras para que o mesmo possa automatizar as licenças e a fiscalização.
2. Modernizar o controle de compras, almoxarifado e processos licitatórios.
3. Modernizar a organização dos documentos, arquivos, plantas e mapas.
4. Modernizar o controle e realizar o levantamento do patrimônio imobiliário da administração municipal.

**Componente: Administração Fiscal e Tributária**

**Visão Estratégica:** ser referência na racionalização do gasto municipal e na promoção da transparência da despesa pública com o controle da sociedade civil organizada.

**Objetivo Operacional:** ampliar e diversificar a receita tributária própria possibilitando o autofinanciamento do gasto municipal.

1. Realizar o recadastramento multifinalitário da prefeitura de forma georreferenciada.
2. Atualizar a Planta Genérica de valores da prefeitura.
3. Modernizar o sistema de arrecadação integrando-o aos sistemas bancários.
4. Unificar todos os cadastros da prefeitura buscando eliminar erros e duplicidade de contribuintes.
5. Informatizar e automatizar as cobranças administrativas.

6. Implantar um Programa de Educação Fiscal.

7. Promover o levantamento e monitoramento de áreas e de residências urbanas e rurais para a implantação e acompanhamento das ações sociais; esses recursos técnicos devem ser direcionados, também, para a administração fiscal e o cadastro técnico.

**Componente:** Tecnologia da Informação

**Visão Estratégica:** Tornar-se independente no controle e na atualização dos softwares da prefeitura, principalmente na inteligência dos sistemas de controle.

**Objetivo Operacional:** focalizar o controle na informação e adotar arquiteturas modernas de tecnologias e *softwares* que, comprovadamente, disponham de cobertura de capacitação e suporte.

1. Modernizar e integrar os atuais sistemas da prefeitura, principalmente com a integração do sistema de administração tributária aos demais módulos.

- a. Sistema de Programação Orçamentária;
- b. Sistema de Execução Orçamentária Financeira e Contábil;
- c. Sistema de Controle de Tesouraria;
- d. Sistema de Administração de Recursos Humanos (Gestão de Pessoal, RH, folha);
- e. Sistema de Administração de Compras e Estoque de Material;
- f. Sistema de Administração Patrimonial;
- g. Sistema de Atendimento à Responsabilidade Fiscal;
- h. Sistema de Informações Gerenciais;
- i. Sistema de Licitações e Controle de Contratos;
- j. Sistema de Controle de Protocolo e de Processos;
- k. Sistema de Controle de Frota de Veículos;
- l. Desenvolvimento e Manutenção do Home Page do Município;
- m. Sistema de Controle de Infrações de Transito.

2. Viabilizar sistemas modernos e integrados de ouvidoria, atendimento ao cidadão, fiscalização, contencioso administrativo, gerenciamento de documento, gestão administrativa, auditoria e informações gerenciais.

3. Modernizar a rede lógica da prefeitura (Rede Fibra Óptica, sistema Wireless, VoIP e outros) contemplando toda a administração municipal o que dará celeridade e eficiência na circulação de dados e informações.

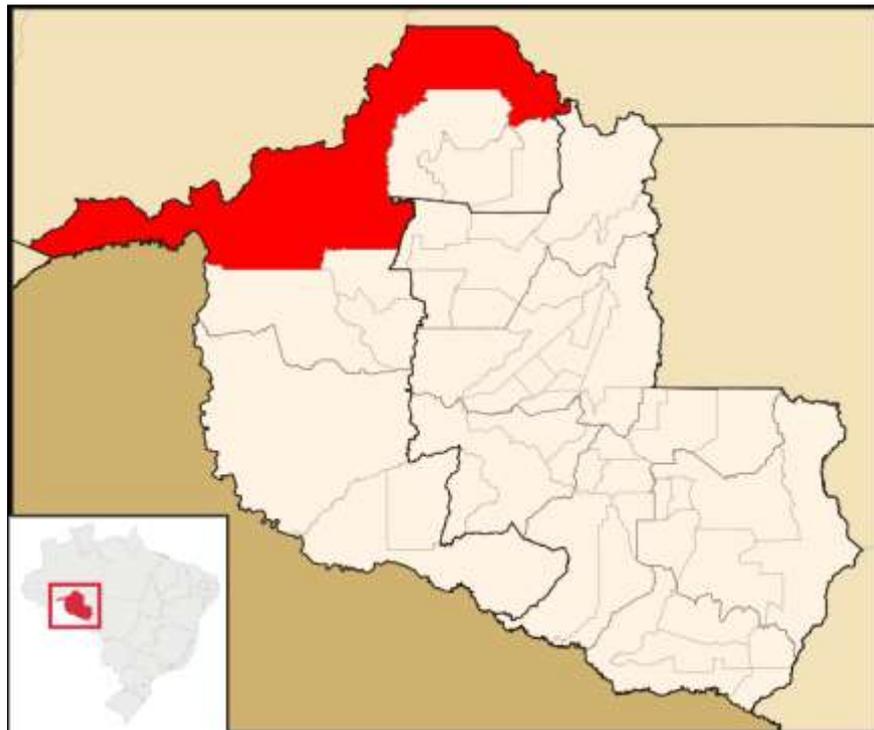
4. Elaborar e implantar um Plano Diretor de TI na Prefeitura, definindo uma política de TI capaz de decidir quanto à coordenação dos sistemas da prefeitura (desenvolvimento, licenças de uso, direito ao programa fonte, documentação e transferência de tecnologias).
5. Operacionalizar a intranet e a internet da prefeitura com todos os serviços disponíveis nas secretarias.
6. Definir uma política de TI capaz de decidir quanto à coordenação dos sistemas da prefeitura, bem como se as licenças dos sistemas deverão ter direito ao programa fonte, documentação e transferência de tecnologias.
7. Adquirir um ambiente adequado seguro para instalar os bancos de dados da prefeitura, seus provedores e sistemas (Sala Cofre).
8. Preparar uma equipe interna da prefeitura com atribuições específicas para decidir e acompanhar um rígido plano de administração dos sistemas informatizados, incluindo infraestruturas, suportes e manutenções.

Porto Velho (RO), dezembro de 2009.

Cleônides de Sousa Gomes  
VÉRTICE Sociedade Civil de Profissionais Associados

**VÉRTICE**  
**SOCIEDADE CIVIL DE PROFISSIONAIS ASSOCIADOS**

**MODERNIZAÇÃO DA GESTÃO MUNICIPAL DE**  
**PORTO VELHO – RO**



Fonte: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Porto\\_Velho#Porto](http://pt.wikipedia.org/wiki/Porto_Velho#Porto)

**RELATÓRIO DE VALIDAÇÃO DAS AÇÕES**

**Porto Velho - RO**  
**Março de 2010**

## SUMÁRIO

	Página
1. APRESENTAÇÃO .....	3
2. ESTRATÉGIA METODOLÓGICA PARA DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS .....	4
3. IDENTIFICAÇÃO E DETALHAMENTO DAS AÇÕES APURADAS A PARTIR DO DIAGNÓSTICO DOS PROBLEMAS .....	6
4. ESTRATÉGIA DE CAPTAÇÃO DE RECURSOS .....	11
5. RECOMENDAÇÕES E ORIENTAÇÕES .....	12
ANEXO – Apresentação Realizada na Reunião de 22/02/2010 .....	13

## 1. APRESENTAÇÃO

Com a decisão da atual administração do Município de Porto Velho de elaborar e implantar um amplo programa de modernização, com aporte de recursos orçamentários próprios, complementados com fontes alternativas de financiamento no âmbito do PNAFM e PMAT, bem como de utilizar repasses financeiros previstos nos protocolos de medidas compensatórias de responsabilidades das Usinas Hidroelétricas de Santo Antônio e Jirau, ambas em construção no Rio Madeira em área territorial do Município; a administração municipal encontra-se diante do desafio de escolher entre os possíveis caminhos, aquele que com maior grau de certeza que os conduzirá à implantação de uma administração moderna, ágil e eficiente, capaz de responder aos verdadeiros anseios da sociedade local no cumprimento de sua missão.

Diante deste desafio a prefeitura municipal de Porto Velho contratou esta consultoria, por intermédio da empresa AXIS, para elaborar um Planejamento Operacional da Gestão Administrativa e Fiscal, abrangendo as Secretarias Municipais SEMAD, SEMFAZ e SEMPLA, de forma mais aprofundada; e as secretarias SEMUH, SEMUSB, SEMTRAN, SEMA, SEMUSA, CGM e PGM no que importa à geração de resultado direto na arrecadação própria da prefeitura.

O objetivo desse Planejamento é a melhoria da eficiência administrativa, fiscal e tributária, e a promoção da racionalização e da transparência da gestão da receita e do gasto público municipal. E está estruturada em etapas, nas dimensões de planejamento e alinhamento lógico operacional das secretarias envolvidas.

11. Levantamento da Situação Atual;
12. Definição da Visão de Governo e Objetivos;
13. Síntese e Diagnóstico dos Problemas;
14. Recomendação de Ações;
15. Validação das Ações pelo Município; e
16. Elaboração do Projeto PNAFM.

Ao longo da execução das etapas previstas foram identificadas e analisadas questões estratégicas para direcionar o foco da modernização das secretarias envolvidas com projeções futuras de curto e médio prazo. Este posicionamento se deu em relação ao impacto na gestão e planejamento das áreas administrativa, fiscal e tributária do município, e em relação ao atendimento ao cidadão e capacitação dos recursos humanos das áreas envolvidas. A partir da definição das questões estratégicas, foram discriminadas ações necessárias ao efetivo alcance dos resultados desejados conforme objetivos definidos.

O presente documento consiste na apresentação das ações formuladas pela consultoria para validação, por parte do grupo estratégico da Prefeitura Municipal de Porto Velho, visando a definição do planejamento operacional e, conseqüentemente, a seleção dos produtos que farão parte do projeto de modernização fiscal no âmbito do Programa Nacional de Apoio à Gestão Administrativa e Fiscal dos Municípios Brasileiros – PNAFM, último produto desta consultoria.

Cabe ressaltar que estas ações formuladas foram provenientes do Diagnóstico dos Problemas levantados na etapa inicial dos trabalhos - Levantamento da Situação Atual das secretarias envolvidas incluindo demandas e prioridades das áreas administrativa, fiscal e tributária; e Definição da Visão de Governo e Objetivos.

Este relatório está dividido em cinco partes, sendo a primeira esta Apresentação (Capítulo 1).

Na segunda parte, consta a estratégia metodológica para o desenvolvimento deste relatório (Capítulo 2); na terceira, a identificação e os detalhamentos dos produtos/ações propostas por esta consultoria (Capítulo 3); na quarta parte é apresentada uma proposta de orçamentos e fontes de recursos /financiamentos para a implementação do Programa de Modernização da Prefeitura de Porto Velho (Capítulo 4), e, na última parte (Capítulo 5), são apresentadas algumas recomendações e orientações quanto à elaboração do último produto desta consultoria: -Elaboração do Projeto de Modernização no Âmbito do Programa PNAFM”.

## **2. ESTRATÉGIA METODOLÓGICA PARA DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS**

Na primeira etapa do trabalho foram realizadas entrevistas presenciais, visitas técnicas e a aplicação de dois questionários (básico e complementar) com o objetivo de permitir: (1) a identificação dos problemas, (2) as tecnologias em uso no município, (3) os serviços desenvolvidos, (4) demandas e prioridades das áreas administrativa, fiscal e tributária, e (5) a evolução histórica de Porto Velho.

As informações coletadas da situação atual foram analisadas, classificadas e priorizadas de acordo com sua importância, tendo como referência a Visão Estratégica do Governo Municipal.

A partir dos trabalhos de levantamento de dados foi construído um banco de dados capaz de diagnosticar, por métodos estatísticos, os principais problemas que a prefeitura de Porto Velho terá que enfrentar para modernizar sua gestão.

Esse diagnóstico foi elaborado a partir de três etapas de trabalho: a primeira consistiu na análise do **questionário básico aplicado nas secretarias e no relatório da missão dos consultores** (realizado em outubro de 2009). Essa análise proporcionou a consolidação das informações em um único documento, onde foi possível identificar, por componentes, ações provenientes de gargalos e dificuldades enfrentadas na gestão destas secretarias.

A segunda etapa foi construída a partir dos **questionários complementares**. Foi elaborado um banco de dados por componentes, secretaria e respostas obtidas dos questionários, onde foi possível analisar por um resumo estatístico ações que as próprias secretarias julgam importantes implantar com vistas à sua modernização administrativa e fiscal.

A terceira etapa se constitui em um trabalho de comparação entre os dois resultados e a recomendação de ações em função dos problemas diagnosticados. Essa comparação é importante para corrigir eventuais desvios nas análises conseguidas nas etapas anteriores.

Para chegar às recomendações, foi necessária a definição de visão de futuro (estratégica) para cada um dos componentes analisados, bem como objetivos operacionais. Para isso foi proposto por essa consultoria, para análise e aprovação da prefeitura, visões e objetivos integradores para cada um dos componentes, capaz de abranger os problemas identificados de forma a trabalhar todas as possíveis ações.

A partir das recomendações, tendo como ponto de partida a aprovação do Diagnóstico dos Problemas pela prefeitura de Porto Velho, foi proposto um conjunto de ações voltadas para: (1) a redefinição dos serviços por ordem de prioridade; (2) a definição da abrangência dos serviços; e (3) o planejamento das fases de implantação (cronograma).

De posse destas Recomendações, foi realizado um último esforço para comparar estas ações aos resultados do trabalho do Planejamento Estratégico da Prefeitura. Este esforço foi necessário para evitar a duplicação de esforços e o dispêndio de recursos em ações com mesmo objetivo. Esse demonstrou um perfeito alinhamento entre os dois trabalhos, o que vem ratificar os objetivos dos atuais gestores com a implantação do Projeto de Modernização ora proposto.

O resultado final deste trabalho foi a identificação priorizada de ações/ produtos que permitirão ao executivo municipal, por meio de recomendações, o planejamento das ações operacionais consoantes à necessidade de modernização administrativa e de reestruturação organizacional da Prefeitura de Porto Velho, com visão de curto e médio prazo.

### 3. IDENTIFICAÇÃO E DETALHAMENTO DAS AÇÕES APURADAS A PARTIR DO DIAGNÓSTICO DOS PROBLEMAS

#### Programa de Modernização

Item	Componentes	AÇÕES			CRONOGR.	RECURSOS			Fonte
		Produtos	Categoria de Investimento	Bem / Serviço	Qtde. Meses	Qtde	Preço	Previsto	
1	Planejamento, Gestão Urbana e Participação Social	Processos de trabalhos levantados e atualizados	Consultoria	Levantar e atualizar todos os processos de trabalhos das secretarias envolvidas no projeto (horas)	12	4.000	180,00	720.000,00	PNAFM
2		Intercâmbios de experiências bem sucedidas levantadas e visitadas	Capacitação	Selecionar e visitar experiências bem sucedidas sobre modernização de gestão pública (2 pessoas por intercâmbio)	6	6	3.000,00	18.000,00	PNAFM
3		Escritório de projetos estruturado e em operação	Consultoria	Levantamento, organização e controle de projetos - implantação de um escritório de projetos (horas)	6	4.000	180,00	720.000,00	PNAFM
4		Escritório de projetos estruturado e em operação	Consultoria	Monitoramento do programa de modernização da Prefeitura (2 anos)	48	1.500	180,00	270.000,00	PNAFM
5		Escritório de projetos estruturado e em operação	Equipamento de Informática	Aquisição de um sistema de gestão de projetos (sistema)	6	1	250.000,00	250.000,00	PNAFM
6		Planejamento estratégico e operacional da gestão municipal elaborado e implantado.	Consultoria	Contratação de empresa especialização para elaboração do planejamento estratégico e operacional da prefeitura (horas)	12	-	180,00	-	PNAFM
7		Orçamento participativo implantado	Consultoria	Contratação de empresa especialização para definir e estruturar um processo de inclusão da população nas decisões do governo municipal (horas)	6	300	180,00	54.000,00	PNAFM
8	Ordenamento do Espaço	Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados	Equipamentos de Apoio	Cadeiras	6	500	450,00	225.000,00	PNAFM
9		Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados	Equipamentos de Apoio	Mesas	6	300	550,00	165.000,00	PNAFM
10		Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados	Equipamentos de Apoio	Armários	6	50	400,00	20.000,00	PNAFM
11		Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados	Equipamentos de Apoio	Armário de aço	6	200	180,00	36.000,00	PNAFM
12		Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados	Equipamentos de Apoio	Veículos pequenos	6	15	42.000,00	630.000,00	PNAFM
13		Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados	Equipamentos de Apoio	Veículos Grandes	6	5	110.000,00	550.000,00	PNAFM

### Programa de Modernização

AÇÕES					CRONOLOGIA	RECURSOS			Fonte
Item	Componentes	Produtos	Categoria de Investimento	Bem / Serviço	Qtde. Meses	Qtde	Preço	Previsto	
14		Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados	Equipamentos de Apoio	Central de Ar condicionados	6	100	5.000,00	500.000,00	PNAFM
15		Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados	Equipamentos de Apoio	Fax	6	25	400,00	10.000,00	PNAFM
16		Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados	Equipamentos de Apoio	Xerox	6	2	15.000,00	30.000,00	PNAFM
17		Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados	Equipamentos de Apoio	Central telefônica	6	10	3.000,00	30.000,00	PNAFM
18		Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados	Equipamentos de Apoio	Telefones	6	200	100,00	20.000,00	PNAFM
19		Instalações lógicas e elétricas dos postos de trabalho da prefeitura instaladas	Infraestrutura	Contratação de empresa especializada para revisão e instalação de pontos lógicos e elétricos (por pontos)	8	5.000	250,00	1.250.000,00	PNAFM
20		Novo centro administrativo construído	Infraestrutura	Contratação de empresa especializada para elaboração do projeto do novo centro administrativo (m²) - já elaborado	6		50,00	-	PNAFM
21		Novo centro administrativo construído	Infraestrutura	Contratação de empreiteira para a construção do Centro (m²)	24	20.000	1.000,00	20.000.000,00	Med. Compens.
22		Secretarias X, Y e Z reformadas	Infraestrutura	Contratação de empreiteira para a reforma das secretarias (m²)	24	3.000	500,00	1.500.000,00	PNAFM
23		Recursos Humanos	Plano de cargos, carreiras e salários da prefeitura revisado	Consultoria	Contratação de empresa especializada para elaboração do Plano. (horas)	12	400	180,00	72.000,00
24	Levantamento de demanda de cursos e treinamento dos servidores da prefeitura realizado		Consultoria	Contratação de empresa especializada para levantamento da demanda de cursos e treinamentos. (horas)	6	200	180,00	36.000,00	PNAFM
25	Programa de capacitação da prefeitura implantado		Capacitação	Inserir cursos - Limite mínimo de 10% dos recursos solicitados aos programas PMAT e PNAFM (recurso suficiente)	36	3.800	800,00	3.040.000,00	PMAT e PNAFM
26	Levantar, a partir do redesenho de processos de trabalho da prefeitura, a demanda de novos servidores municipais		Consultoria	Contratar empresa especializada para Levantar a demanda de novos servidores municipais	6	150	180,00	27.000,00	PNAFM

### Programa de Modernização

AÇÕES					CRONOLOGIA	RECURSOS			Fonte
Item	Componentes	Produtos	Categoria de Investimento	Bem / Serviço	Qtde. Meses	Qtde	Preço	Previsto	
27		Procedimento de contratação de novos servidores elaborado e executado	Consultoria	Contratar empresa especializada para elaborar os procedimentos de contratação de novos servidores	6	800	180,00	144.000,00	PNAFM
28		Estatuto do Servidor municipal revisado	Consultoria	Contratar empresa especializada para revisar o estatuto do Servidor municipal	6	300	180,00	54.000,00	PNAFM
29	Legislação	Leis, normas e procedimentos municipais consolidados e atualizados	Consultoria	Contratar empresa especializada para atualizar e consolidar as leis, normas e procedimentos municipais	12	2.000	180,00	360.000,00	PNAFM
30		Central de ouvidoria do município estruturada e equipada	Consultoria	Contratação de empresa especializada para estruturar a central de ouvidoria	6	400	180,00	72.000,00	PNAFM
31		Central de ouvidoria do município estruturada e equipada	Equipamentos e infraestrutura	Já levantados em outros produtos - equipamentos apoio, informática e infraestrutura.		-	-	-	PNAFM
32	Atendimento ao Cidadão	Postos de atendimento aos cidadãos estruturados e equipados	Equipamentos e infraestrutura	Já levantados em outros produtos - equipamentos apoio, informática e infraestrutura.		-	-	-	PNAFM
33		Postos de atendimento aos cidadãos estruturados e equipados	Infraestrutura	Postos de atendimento ao cidadão construídos (50m2)	12	2	35.000,00	70.000,00	PNAFM
34		Postos de atendimento aos cidadãos estruturados e equipados	Equipamentos e infraestrutura	Aquisição e instalação de totens	12	6	40.000,00	240.000,00	PNAFM
35	Serviços Gerais	Levantar, catalogar, organizar e modernizar os arquivos municipais.	Consultoria	Contratar empresa especializada para levantar, catalogar, organizar e modernizar os arquivos municipais.	12	1.000	180,00	180.000,00	PNAFM
36		Cadastro mobiliário e imobiliário do município atualizado e georreferenciado	Consultoria	Contratar empresa especializada para atualizar o cadastro técnico da prefeitura e georreferenciá-lo	24	42.000	200,00	8.400.000,00	PMAT
37		Planta genérica de valores do município atualizada	Consultoria	Contratar empresa especializada para atualizar a PGV da prefeitura	6	1.200	200,00	240.000,00	PMAT
38	Administração Fiscal e Tributária	Estudo econômico fiscal elaborado	Consultoria	Contratar empresa especializada para elaborar estudo	12	400	180,00	72.000,00	PNAFM
39		Unificar e modernizar os cadastros municipais	Equipamentos de informática	Já levantados em outros produtos (equipamentos, sistemas e PDTI)		-	-	-	PNAFM
40		Programa de educação fiscal implantado	Consultoria	Contratar empresa especializada para estruturar e implantar o programa de educação fiscal	12	400	180,00	72.000,00	PNAFM
41		Programa de educação fiscal implantado	Equipamentos de Apoio	Veículo itinerante	6	1	220.000,00	220.000,00	PNAFM

### Programa de Modernização

AÇÕES					CRONOLOGIA	RECURSOS			Fonte
Item	Componentes	Produtos	Categoria de Investimento	Bem / Serviço	Qtde. Meses	Qtde	Preço	Previsto	
42		Programa de Monitoramento das Bases Cadastrais do município implantado	Consultoria	Contratar empresa especializada para realizar o monitoramento das bases cadastrais da prefeitura por um período de 4 anos.	48	8.000	200,00	1.600.000,00	PMAT
43	Tecnologia da Informação	Sistema integrado de gestão implantado	Equipamentos de informática	Adquirir sistema integrado de gestão	12	1	1.500.000,	1.500.000,00	PNAFM
44		sistema de Gerenciamento de documentos implantado	Equipamentos de informática	Adquirir GED e digitalizar documentos	12	1	1.000.000,00	1.000.000,00	PNAFM
45		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	Computadores	12	300	2.000,00	600.000,00	PNAFM
46		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	Impressoras	12	50	1.200,00	60.000,00	PNAFM
47		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	No-break	12	300	150,00	45.000,00	PNAFM
48		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	Servidores	12	20	30.000,00	600.000,00	PNAFM
49		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	Notebooks	12	30	2.500,00	75.000,00	PNAFM
50		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	Plotter	12	2	15.000,00	30.000,00	PNAFM
51		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	Switch	12	40	150,00	6.000,00	PNAFM
52		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	Scanner	12	10	500,00	5.000,00	PNAFM
53		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de Apoio	Data show	12	8	2.000,00	16.000,00	PNAFM
54		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de Apoio	Palm	12	20	2.000,00	40.000,00	PNAFM
55		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de Apoio	GPS	12	5	2.000,00	10.000,00	PNAFM
56		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	Antivírus corporativo	12	2	20.000,00	40.000,00	PNAFM

### Programa de Modernização

AÇÕES					CRONOLOGIA	RECURSOS			Fonte
Item	Componentes	Produtos	Categoria de Investimento	Bem / Serviço	Qtde. Meses	Qtde	Preço	Previsto	
57		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	Licenças de banco de dados	12	20	25.000,00	500.000,00	PNAFM
58		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	Certificação digital	12	200	250,00	50.000,00	PNAFM
59		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	Assinatura digital	12	3	50.000,00	150.000,00	PNAFM
60		Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado	Equipamentos de informática	Sistemas operacionais corporativos e storage	12	500	1.000,00	500.000,00	PNAFM
61		Plano diretor de tecnologia da informação da prefeitura elaborada e implantada	Consultoria	Contratação de empresa especializada para elaborar o Plano diretor de TI	6	800	180,00	144.000,00	PNAFM
62		Ambiente seguro de TI (sala cofre) adquirido e implantado	Equipamentos de informática	Adquirir ambiente seguro - sala cofre	6	1	3.500.000,00	3.500.000,00	PNAFM
63		Equipe de TI da prefeitura equipada e capacitada	Capacitação	remanejado para o produto do Programa de capacitação		-	-	-	PNAFM
64		Site da prefeitura de Porto Velho reformulado	Consultoria	Contratação de empresa especializada para reformular o site e inserir ferramentas e serviços aos municípios	12	400	180,00	72.000,00	PNAFM
65	Gestão do Transporte	Plano Diretor de Transportes Elaborado	Consultoria	Contratação de empresa especializada para promover um diagnóstico do planejamento de transporte capaz de apontar as soluções mais adequadas de planejamento e arrecadação da prefeitura , incluído uma pesquisa de origem e destino.	12	8.000	180,00	1.440.000,00	PMAT
66	Gestão da Educação	Processo de matrícula escolar e distribuição da oferta e demanda da rede de ensino sistematizada georreferenciadamente.	Consultoria	Contratação de empresa especializada desenvolver e implantar o sistema de gestão da educação municipal	12	4.000	180,00	720.000,00	PMAT

**TOTAL**

**53.000.000,00**

20.000.000,00

13.780.000,00

16.500.000,00

2.720.000,00

**Med. Compens.**

**PMAT**

**PNAFM**

**Outros**

#### 4. ESTRATÉGIA DE CAPTAÇÃO DE RECURSOS

O orçamento total do Programa de Modernização proposto é de aproximadamente R\$ 61.280.000,00 (sessenta e um milhões e duzentos e oitenta mil reais). Este valor foi alcançado após a realização do orçamento para a execução das ações priorizadas pelo município de Porto Velho.

Cabe destacar, que dentro destas ações incluem produtos que já se encontram em execução, ou seja, já estão sendo desenvolvidos com recursos próprios ou com recursos financeiros previstos nos protocolos de medidas compensatórias de responsabilidades das Usinas Hidroelétricas de Santo Antônio e Jirau. Esta estratégia de incluir estes valores, neste orçamento, foi aprovada previamente com a Secretaria de Planejamento do Município para que no futuro pudessem ser acomodados como reembolsos financeiros nos programas de modernização PMAT e PNAFM.

Como a decisão da atual Administração do Município de Porto Velho era de elaborar e implantar um amplo programa de modernização, com aporte de recursos orçamentários próprios, complementados com fontes alternativas de financiamento no âmbito do PNAFM e PMAT, bem como de utilizar repasses financeiros previstos nos protocolos de medidas compensatórias de responsabilidades das Usinas Hidroelétricas de Santo Antônio e Jirau, ambas em construção no Rio Madeira em área territorial do Município, é proposta a seguir uma engenharia para apropriar os recursos financeiros necessários para a implantação do Programa de Modernização.

Levando em consideração que o município de Porto Velho possui 382.829 habitantes, e que os programas de modernização PNAFM e PMAT utilizam a população dos municípios para limitar o montante de recursos a serem financiados aos municípios, apresentamos uma tabela de referência para a elaboração dos projetos PMAT e PNAFM.

População (IBGE, 2010)	382.829 habitantes
Programa de Modernização	R\$ 53.000.000,00
PNAFM (Regulamento Operativo)	R\$ 16.500.000,00
PMAT (R\$36,00 por habitantes)	R\$ 13.780.000,00
Medidas Compensatórias ou Recursos Próprios.	R\$ 20.000.000,00
Outros Recursos	R\$ 2.720.000,00

Os outros recursos incluídos na tabela acima (R\$ 2,72 milhões) poderão ser alcançados pelo tesouro municipal na medida que o município tenha realizado o produtos de recadastramento imobiliário e mobiliário da prefeitura. Este serviço, previsto para ser iniciado em 2010 e finalizado em 2011, tem como objetivo principal elevar as receitas próprias do município por meio da atualização da base cadastral do IPTU e do ISS.

## 5. RECOMENDAÇÕES E ORIENTAÇÕES

Nesta reta final dos trabalhos desta consultoria, as recomendações e orientações não se restringem somente ao trabalho que está sendo finalizado, leva em conta, também, os objetivos que se pretende alcançar com a modernização diante do momento histórico de transição importante que vive o Município. Neste sentido enumeramos algumas recomendações para serem refletidas e orientações para que o município possa tomar algumas decisões.

1. O programa em fase de elaboração requer que sua execução esteja vinculada a um grupo gestor com capacidade de integração com todas as áreas da gestão municipal, orientando-se por um conjunto de regras previstas em regulamento operativo próprio.
2. Sugere-se a constituição de um escritório de projetos junto às secretarias municipais para se encarregar do Programa de Modernização. Esta unidade poderia estar localizada na SEMPLA e coordenada pelos Secretários adjuntos de Planejamento e Fazenda.
3. A priorização de algumas ações são essenciais, como a implantação de sistemas informatizados e integrados para as gestões administrativa, tributária e financeira do município, e da realização do recadastramento geoprocessado com vistas a reduzir eventuais riscos de atrasos e comprometimento do cronograma de execução de todo o processo de modernização.
4. É imprescindível a realização de intercâmbios de experiências com as equipes gestoras de modernização de outros municípios, com vistas a conhecer e analisar as soluções técnicas já implantadas e bem sucedidas.
5. É recomendável manter e ampliar a atual performance e alcance dos Programas de Capacitação, face aos objetivos do Programa de modernização.
6. A elaboração do projeto de modernização no âmbito do PNAFM é o último produto desta consultoria, porém, a entidade responsável pelas análises dos projetos do PNAFM, a Unidade de Coordenação de Programas – UCP do Ministério da Fazenda encontra-se em processo de reestruturação, podendo atrasar, consideravelmente, a aprovação do projeto e conseqüentemente o início da implantação do Programa de Modernização. Diante deste posicionamento, a prefeitura de Porto Velho deve se posicionar quanto à decisão de elaborar primeiramente o projeto no âmbito do PNAFM ou do PMAT.

Porto Velho (RO), março de 2010.

Cleônides de Sousa Gomes  
VÉRTICE Sociedade Civil de Profissionais Associados



BNDES

Área de Inclusão Social  
Departamento de Gestão Pública e Avaliação dos Impactos Sociais

**PMAT  
ROTEIRO DE  
ENQUADRAMENTO E  
ANÁLISE**

<b>1. Dados do Município</b>	
Nome do Município Prefeitura Municipal de Porto Velho - RO	CNPJ
UF Rondônia - RO	Código Município IBGE 110020
Prefeito Roberto Eduardo Sobrinho	Telefone (com DDD)
Endereço Rua Dom Pedro II, 826 - Centro	CEP CEP: 78900-000
Autoridade Fazendária (Secretaria ou Divisão) SEMFAZ - Secretaria Municipal da Fazenda	
Titular Wilson Correia da Silva	Telefone (com DDD) Fone/Fax: (Gabinete) 3901-3100/ 3101/ 3087/ 3246
Endereço End: Avenida Carlos Gomes, 181 - Arigolândia.	CEP CEP: 78900-030

**Composição do Núcleo Especial de Modernização da Administração Tributária**

<b>COORDENADOR</b>	<b>Cargo</b>	<b>Telefone</b>	<b>Email</b>	<b>Secretaria ou Departamento</b>

## 2. Caracterização Geral do Município

### A Cidade

As informações utilizadas para descrever a evolução histórica da cidade de Porto Velho, foram extraídas do seu Plano Diretor – PDPV. Este Plano foi aprovado pela Lei Complementar 311, de 30/06/2008, e estabelece diretrizes para a ocupação da cidade atuando como um conjunto de regras básicas que determinam o que pode e o que não pode ser feito em cada parte da cidade. Ele analisa e descreve as características físicas, as atividades predominantes, as vocações da cidade, os seus problemas e as suas potencialidades.

Segundo o PDPV, desde sua origem a cidade tem sido fortemente influenciada por diferentes ciclos econômicos que deixaram profundas marcas na sua paisagem.

O primeiro desses ciclos teve início em meados do século XIX, com a decisão de se construir uma ferrovia que permitisse superar o trecho encachoeirado do rio Madeira (cerca de 380 km), e possibilitasse o escoamento da borracha produzida na região do vale dos rios Mamoré, Guaporé, Beni e Abunã.

A vila de Santo Antônio do Madeira, na então província de Mato Grosso, foi a localidade escolhida para construção de um porto onde a borracha passaria a ser transferida para navios que seguiriam para a Europa e os EUA.

Contudo as dificuldades de construção e operação do porto próximo à cachoeira de Santo Antônio levaram à utilização de um pequeno porto, localizado 7 km rio abaixo, já na província do Amazonas, mas que se constituía em local muito mais favorável para as tecnologias da época.

Após a conclusão da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em 1912, muitos trabalhadores permaneceram na vila, que possuía, então, uma população aproximada de 1.000 habitantes, na sua maioria morando em habitações vinculadas à construção da ferrovia.

Ainda segundo o Plano Diretor, em 1914 o Estado do Amazonas criou o Município de Porto Velho, e no mesmo ano o instalou. Cinco anos mais tarde Porto Velho foi elevada à categoria de Cidade, sendo a estrada de ferro fator determinante neste processo. Deve-se reconhecer, também, a relevante importância do rio Madeira, para o desenvolvimento de Porto Velho, que até a construção da BR - 364 e da BR-319, era a única alternativa de ligação com o Centro Sul e com as metrópoles regionais de Manaus e Belém, ao Norte.

Enquanto a borracha apresentava importância comercial, houve nessa cidade e região, fases de grande crescimento e progresso, principalmente no período da 2ª Grande Guerra Mundial, quando a Alemanha e seus aliados impediram a saída da borracha produzida na Malásia para abastecer os países que a combatiam.

Em 1943, o Governo Federal criou o Território Federal do Guaporé, com terras dos Estados do Mato Grosso e Amazonas. Em seguida, a cidade de Porto Velho foi designada a Capital do Território. Registra o Plano Diretor que o município de Porto Velho estava situado no Estado do Amazonas. Com a criação do Território, contudo, a cidade passou à condição de sua Capital. Para isso o Município absorveu grandes porções de terras oriundas dos Estados formadores, algumas com posse e dominialidade de particulares.

Essa situação deu origem a uma série de irregularidades com relação à ocupação de áreas do Estado/União e áreas particulares, e que permanecem até hoje em situação irregular, não só quanto à posse como, também, quanto à conformidade com a legislação urbanística.

Em 1956 o até então Território Federal do Guaporé passou a ser denominado Território Federal de Rondônia, em homenagem ao Marechal Cândido Rondon.

No final dos anos 50, com a descoberta da cassiterita (minério de estanho), começa um novo ciclo de desenvolvimento regional, denominado ciclo do minério, que teve seu ápice com a exploração de ouro no rio Madeira na década de 80.

Por fim, o último desses ciclos refere-se ao desenvolvimento de atividades agro-pastoris que com o avanço da fronteira agrícola, iniciado na década de 70, contribuiu para a transformação econômica do então Território Federal de Rondônia.

O Território foi finalmente transformado em Estado no final de 1981, tendo a sua instalação

ocorrido em 1982, confirmando-se Porto Velho como sua Capital.

Atualmente a cidade encontra-se na iminência de vivenciar novo ciclo de desenvolvimento econômico e populacional que está diretamente associado à construção de duas grandes usinas hidrelétricas no rio Madeira. Uma delas, a de Santo Antônio, será localizada exatamente nas proximidades da Vila de Santo Antônio, mencionada anteriormente, onde se cogitou a localização do primeiro porto fluvial e que posteriormente foi transferido para uns poucos quilômetros rio abaixo e que deu origem à atual Capital do Estado de Rondônia.

Portanto, o município de Porto Velho vem passando por um momento especial e peculiar da sua história, decorrente da implantação dos empreendimentos das hidroelétricas de Santo Antônio e Jirau, no Rio Madeira, na área do seu território. Peculiar porque não se tem conhecimento, na história do Brasil, de uma capital de Estado que tenha recebido duas usinas hidrelétricas de grande porte simultaneamente. Especial porque Porto Velho passará por uma transformação nunca vista, num curto espaço de tempo, em decorrência dos impactos sociais, econômicos, ambientais e políticos gerados por estes empreendimentos. Neste sentido está sendo iniciado um novo ciclo de desenvolvimento.

Porto Velho é a capital e o maior município, tanto em extensão territorial quanto em população, do Estado de Rondônia. Com uma área de 34.068,50 km<sup>2</sup>, o município é maior que os estados de Sergipe e Alagoas. Contudo, sua população é de 382.829 habitantes, sendo a 3<sup>a</sup> maior capital da região Norte (superada apenas pelas cidades de Manaus e Belém), a 22<sup>a</sup> capital do Brasil e a 57<sup>a</sup> cidade mais populosa do Brasil. Localiza-se à margem direita do rio Madeira, o maior afluente da margem direita do Rio Amazonas.

Porto Velho recebeu 5 mil novas empresas em apenas um ano, além de 30 mil novos empregos. Segundo a Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (FIERO), o Estado possui hoje a maior taxa de ocupação da população economicamente ativa da região Norte (94,6%) e a segunda menor taxa de desemprego do Brasil. A renda média do trabalhador porto-velhense é também a mais alta da região: R\$ 880,00, acima da média nacional.

A Prefeitura Municipal de Porto Velho tem em sua estrutura 16 (dezesesseis) secretarias municipais, além da Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano - EMDUR, a Fundação Cultural YARIPUNA, a Fundação Escola do Servidor Público de Porto Velho – FUNESCOLA, a Fundação Instituto do Meio Ambiente de Porto Velho – FIMA-PV, o Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Município de Porto Velho - IPAM e os Conselhos previstos em

Diante dos desafios que a Prefeitura de Porto Velho terá que enfrentar, a atual administração elaborou no último ano um planejamento estratégico, englobando toda a estrutura administrativa da prefeitura, e um planejamento operacional da gestão administrativa e fiscal no que importa à geração

de resultado direto na arrecadação própria da prefeitura. O objetivo geral destes planejamentos foi de

subsidiar os tomadores de decisão com informações estratégicas para decidir que caminho tomar, com maior grau de certeza, àquele que conduzirá Porto Velho à implantação de uma administração moderna, ágil e eficiente, capaz de responder aos verdadeiros anseios da sociedade local no cumprimento de sua missão.

O resultado destes planejamentos gerou uma lista de atividades com investimentos em modernização e infraestrutura, priorizadas segundo as secretárias municipais. No que se refere à modernização, foi criado um programa voltado à melhoria da eficiência administrativa, fiscal e tributária, e a promoção da racionalização e da transparência da gestão da receita e do gasto público municipal, com projeções futuras de curto e médio prazo. O foco deste programa é a gestão, o atendimento ao cidadão e a capacitação dos recursos humanos das áreas envolvidas, bem como com minimizar a falta de continuidade das ações iniciadas no âmbito das atividades de modernização da prefeitura, unificando o esforço grupal, e restringindo a ação de liberdade na concepção de planos puramente locais ou individuais, proporcionando ganhos reais, tanto para a organização quanto para os servidores. Busca-se agilidade, eficácia, integração intra-organizacional e comprometimento, capazes de gerar impacto positivo na arrecadação de tributos e no atendimento ao contribuinte.

Cabe destacar, que este programa já se encontra em execução, ou seja, algumas ações já estão sendo desenvolvidos com recursos próprios ou com recursos financeiros previstos nos protocolos de medidas compensatórias de responsabilidades das Usinas Hidroelétricas de Santo Antônio e Jirau. O objetivo deste projeto é de buscar recursos complementares para concluir o programa de modernização da Prefeitura de Porto Velho.



### 3. Caracterização Financeira do Município

#### Balanco Patrimonial Resumido (R\$ mil)

Ativo	2006	2007	2008	2009	Passivo	2006	2007	2008	2009
<b>Ativo</b>	<b>370.885</b>	<b>415.212</b>	<b>497.474</b>	<b>635.920</b>	<b>Passivo</b>	<b>370.885</b>	<b>415.212</b>	<b>497.474</b>	<b>635.920</b>
<b>I - Ativo Financeiro</b>	108.394	122.599	178.284	300.998	<b>I - Passivo Financeiro</b>	56.497	79.322	146.889	174.364
Disponível	108.394	46.938	91.159	130.098	Depósitos	7.594	10.356	6.901	14.869
Créditos em Circulação	0	75.661	87.125	71.720	Restos a pagar processados	7.902	8.237	9.996	14.259
Outras contas de At. Financeiro	0	0	0	99.180	Restos a pagar não processados	40.342	60.729	129.992	145.236
<b>II - Ativo Não Financeiro</b>	260.953	272.974	267.841	285.684	Outras contas	659	0	0	0
Realizável a curto prazo	2.756	2.907	2.082	3.942	<b>II - Passivo Não Financeiro</b>	260.909	416.063	408.980	543.439
Valores pendentes a curto prazo	0	0	0	0	Op. De Crédito Interna estoque	0	0	0	0
Realizável a longo prazo	0	190.771	179.022	187.258	Op. De Crédito Externa estoque	0	0	0	0
Ativo Permanente	258.197	79.295	86.736	94.482	Precatórios	0	0	0	0
					Exigível a Longo Prazo	260.909	416.063	408.980	543.439
<b>III - Ativo Real</b>	369.348	395.574	446.125	586.682	<b>III - Passivo Real</b>	317.406	495.385	555.869	717.803
					<b>IV - Patrimônio Líquido</b>	51.941	-99.811	-109.74	-131.120
<b>IV - Ativo Compensado</b>	1.537	19.638	51.349	49.238	<b>V - Passivo Compensado</b>	1.536	19.638	51.348	49.237

#### Balanco Orçamentário Resumido (R\$ mil)

Receitas	2006	2007	2008	2009	Despesas	2006	2007	2008	2009
<b>1. Receitas Correntes</b>	315.330	361.439	427.972	539.982	<b>1. Despesas Correntes</b>	258.432	314.241	374.104	433.834
Receita Tributária	47.239	55.777	72.339	137.149	Pessoal e Encargos Sociais	145.977	167.078	201.262	242.230
Receitas de Contribuições	19.834	21.585	25.045	31.931					
Receita Patrimonial	12.546	11.931	14.621	16.980	Juros e Encargos da Dívida	2.417	2.935	3.117	3.412
Outras receitas próprias	0	0	0	0					
Transferências Correntes	225.646	260.569	298.521	338.973	Outras Despesas Correntes	110.038	144.228	169.725	188.192
Outras Receitas Correntes	10.065	36.285	44.054	56.734					

<b>2. Receita de capital</b>	8.359	6.894	60.279	141.420	<b>2. Despesas de capital</b>	42.873	54.455	143.438	56.922
Operações de crédito	434	0	0	76.000	Investimentos	35.215	46.219	133.521	46.556
Alienação de Bens	17	28	48	28	Inversões Financeiras	698	1.436	1.683	2.418
Amortização de empréstimos	0	0	0	0					
Transferências de Capital	7.908	6.866	60.230	65.391	Amortização da Dívida	6.960	6.800	8.234	7.948
Outras receitas de capital	0	0	0	0					
<b>Total das receitas (1 + 2)</b>	<b>323.689</b>	<b>368.333</b>	<b>488.251</b>	<b>681.402</b>	<b>Total</b>	301.305	368.696	517.542	490.756
Deduções	22.354	8.181	9.139	13.356					
<b>Total</b>	<b>301.335</b>	<b>360.152</b>	<b>479.112</b>	<b>668.046</b>	<b>SUPERAVIT / DEFICIT</b>	30	-8.544	-38.430	177.290

<b>Demonstrativo da Receita Corrente Líquida (R\$ mil)</b>					<b>Demonstrativo da Dívida Consolidada Líquida (R\$ mil)</b>				
Especificação	2006	2007	2008	2009	Especificação	2006	2007	2008	2009
<b>1. Receitas Correntes</b>	<b>315.330</b>	<b>361.439</b>	<b>427.972</b>	<b>539.982</b>	<b>1. Dívida Consolidada - DC</b>	36.683	32.614	27.920	91.133
<b>Receita Tributária</b>	<b>47.239</b>	<b>55.777</b>	<b>72.339</b>	<b>137.149</b>	Dívida Mobiliária	0	0	0	36.914
IPTU	3.860	4.915	5.645	6.548	Dívida Contratual	27.759	24.994	22.095	44.834
ISS	27.088	31.494	41.374	100.103	Precatórios posteriores	0	0	0	0
ITBI	1.638	2.791	3.628	4.587	Op. de crédito inferiores (12m)	0	0	0	0
Outras Receitas tributárias	14.653	16.577	21.692	25.911	Parcelamento de dívida	4.334	3.583	1.788	614
<b>Receita de Contribuições</b>	<b>19.834</b>	<b>21.585</b>	<b>25.045</b>	<b>31.931</b>	Provisões de PPP	0	0	0	0
<b>Receita Patrimonial</b>	<b>12.546</b>	<b>11.931</b>	<b>14.621</b>	<b>16.980</b>	Outras dívidas	4.590	4.037	4.037	8.771
<b>Receita Agropecuária</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2. Deduções</b>	37.314	39.327	81.084	115.769
<b>Receita Industrial</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	Ativo Disponível	44.814	47.436	91.058	130.007
<b>Receita de Serviços</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	Haveres Financeiros	0	0	0	0

<b>Transferências Correntes</b>	<b>225.646</b>	<b>260.569</b>	<b>298.521</b>	<b>338.973</b>	(-) Restos a pagar processados	-7.500	-8.109	-9.974	-14.238
Cota-parte do FPM	91.408	108.628	118.910	129.267	<b>Obrig. não integrantes DC</b>	0	0	0	0
Cota-parte do ICMS	57.408	60.878	73.900	82.590	Precatórios	0	0	0	0
Cota-parte do IPVA	10.834	10.681	12.640	13.981	Insuficiência financeira	0	0	0	0
Transferência do FUNDEF	34.191	44.461	54.862	62.803	Outras obrigações	0	0	0	0
Outras transferências	31.805	35.921	38.209	50.332	<b>DC Líquida - DCL (1 - 2)</b>	-631	-6.713	-53.164	-24.636
<b>Outras receitas correntes</b>	<b>10.065</b>	<b>11.577</b>	<b>17.446</b>	<b>14.949</b>	<b>Receita corrente Liq. - RCL</b>	279.100	325.154	383.918	483.248
<b>2. Deduções</b>	<b>36.230</b>	<b>36.285</b>	<b>44.054</b>	<b>56.734</b>					
Contribuição Plano Seg. Social	13.876	8.181	9.139	13.356	<b>% da DC sobre a RCL</b>	13,14%	10,03%	7,27%	18,86%
Servidor	13.876	8.181	9.139	13.356					
Compensação financeiro entre regimes previdenciários	0	0	405	615	<b>% da DCL sobre a RCL</b>	-0,23%	-2,06%	-13,85%	-5,10%
Dedução da Receita para formação do FUNDEF	22.354	28.104	34.510	42.763	<b>Limites Res. 40/01, Senado Federal</b>	334.920	390.185	460.702	579.898
<b>Receita corrente líquida (1 - 2)</b>	<b>279.100</b>	<b>325.154</b>	<b>383.918</b>	<b>483.248</b>					

<b>Demonstrativo despesa com pessoal (R\$ mil)</b>								
<b>Despesa com pessoal</b>	<b>Poder Executivo</b>				<b>Poder Legislativo</b>			
	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>1. Despesa Bruta com pessoal</b>	<b>137.591</b>	<b>157.179</b>	<b>189.946</b>	<b>229.847</b>				
Pessoal Ativo	128.368	157.028	189.761	229.611				
Pessoal Inativo e Pensionista	9.223	151	185	236				
Outras despesas de pessoal decorrentes de contratos de terceirização (art. 18 § 1º da LRF)	-	-	-	-				
<b>2. Despesas não computadas (art. 19 § 1º da LRF)</b>	<b>10.573</b>	<b>2.669</b>	<b>5.718</b>	<b>6.616</b>				
( - ) indenizações por demissão e incentivos à demissão voluntária	1.224	1.251	1.502	1.734				
( - ) decorrentes de decisão judicial	137	19	130	729				
( - ) despesas de exercícios anteriores	119	1.399	4.086	4.153				
( - ) inativos e pensionistas com recursos vinculados	9.093	-	-	-				
<b>3. Repasses previdenciários ao regime próprio da previdência social</b>	<b>10.530</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>				
Contribuições patronais	10.530	-	-	-				
<b>4. Despesa Líquida com pessoal = 1-2+3</b>	<b>137.548</b>	<b>154.510</b>	<b>184.228</b>	<b>223.231</b>				
Inscritos em restos a pagar	-	405	94	460				
<b>5. Total da despesa com pessoal para fins de apuração do limite – TDP (art.19) = 1-2+3+4</b>	<b>137.548</b>	<b>154.915</b>	<b>184.322</b>	<b>223.691</b>				
<b>6. Receita corrente líquida – RCL</b>	<b>279.100</b>	<b>325.154</b>	<b>383.918</b>	<b>483.248</b>				
<b>7. % do total da despesa com pessoal para fins de apuração do limite (TDP) sobre a RCL: (4 / 6) * 100</b>	<b>49,3%</b>	<b>47,5%</b>	<b>48,0%</b>	<b>46,2%</b>				
Limite máximo (incisos I, II e III, art. 20 da LRF) – 54,0% - executivo e 6% legislativo	150.714	175.583	207.316	260.954				
Limite Prudencial (§ único, art. 22 da LRF) – 51,3% Executivo e 5,7% Legislativo	143.178	166.804	196.950	247.906				

<b>Análise dos limites da lei de responsabilidade fiscal</b>			
<b>Data-base: 2009</b>	<b>Valores em R\$ mil</b>		
Receita corrente líquida (Res. 43. art. 4º)	<b>Valor</b>	<b>% da RCL</b>	<b>Limite</b>
	483.248		
<b>Limites da LRF com pessoal</b>			
Despesa líquida com pessoal – total (art.19)	223.691	46,3%	<b>60,00%</b>
Despesa líquida com pessoal – executivo (art.20, inc. III, b)	207.357	42,9%	<b>54,00%</b>
Despesa líquida com pessoal – legislativo (art. 20, inc III, a)	16.334	3,4%	<b>6,00%</b>
<b>Limites da Resolução do Senado Federal n.º 43/01</b>			
Receita de operação de crédito (art. 7º, inciso I)	76.000	15,7%	<b>16,00%</b>
Despesa com serviço da dívida (art. 7º, inciso II)	8.072	1,7%	<b>11,50%</b>
Dívida consolidada líquida (art. 7º, inciso III e Res. 40, art. 3, inciso II)	-24.636	-5,1%	<b>120,00%</b>
Saldo global das garantias concedidas (art. 9º)	0	0,0%	<b>22,00%</b>
Rec. Op. De Crédito por Antec. De Receita – ARO (art. 10)	0	0,0%	<b>7,00%</b>
<b>Despesa de Capital x Op. Crédito (RSF n.º 43, art. 6º)</b>	<b>Op. de Crédito (1)</b>	<b>Desp. de Capital (2)</b>	<b>(1 – 2)</b>
Rec. Op. De Crédito ≤ Desp. De Capital – Exercício Anterior	76.000	111.050	(35.050)
Rec. Op. De Crédito ≤ Desp. De Capital – LOA do exercício em curso	-	119.721	(119.721)

**Verificação da(s) projeção(ões) da(s) garantia(s) oferecida(s) - (FPM, cota-parte ICMS ou outras)**

Ano	FPM	PASEP	Educação e Saúde	Vinculados em Garantia (*)	Margem Disponível	Parcelas do Projeto	% comprometimento
	A	B = 1% x A	C = 40% x A	D	E = A – B – C – D	F	F / E
1º ano	10.772.318,27	107.723,18	4.308.927,31	4.471.552,35	1.884.115,43	-	0,0%
2º ano	12.673.315,61	126.733,16	5.069.326,24	821.073,72	6.656.182,49	269.633,16	4,1%
3º ano	14.909.783,07	149.097,83	5.963.913,23	88.249,65	8.708.522,36	964.881,51	11,1%
4º ano	17.540.921,26	175.409,21	7.016.368,50	74.607,96	10.274.535,58	2.927.575,36	28,5%
5º ano	20.636.377,96	206.363,78	8.254.551,18	74.607,96	12.100.855,03	2.769.912,70	22,9%

6º ano	24.278.091,71	242.780,92	9.711.236,68	24.869,32	14.299.204,79	2.612.250,04	18,3%
7º ano	28.562.460,84	285.624,61	11.424.984,34	-	16.851.851,89	2.454.587,38	14,6%
8º ano	33.602.895,10	336.028,95	13.441.158,04	-	19.825.708,11	2.296.924,72	11,6%
Último ano do financiamento	39.532.817,77	395.328,18	15.813.127,11	-	23.324.362,48	1.967.012,05	8,4%
(*) todas as outras operações de crédito contratadas e previstas							

#### 4. Situação em cada área a ser objeto da ação do PMAT

Área	Situação Atual
<b>Administração Geral e Patrimonial</b>	<p>- O modelo de gestão da Administração Municipal não está fundamentado em um plano de ação claro e objetivo, com definições transparentes do papel de cada servidor. Essa indefinição dificulta a avaliação do servidor e dos resultados da prefeitura, bem como favorece o aumento da burocracia.</p> <p>- A administração Municipal não acompanha com métodos e instrumentos de gestão eficazes os diversos projetos e programas da prefeitura, dispensando atenção e tempo em projetos não priorizados atrasando cronogramas e metas estabelecidas.</p> <p>- O mobiliário da prefeitura está desgastado e em algumas partes quebrado. Há a necessidade de modernizar alguns equipamentos principalmente àqueles voltados ao atendimento ao cidadão.</p> <p>- A prefeitura promove alguns cursos e treinamentos, porém ainda não de forma sistematizada. A qualificação de pessoal é a etapa mais importante da modernização, pois de nada adianta se planejar e modernizar instalações e parque tecnológico sem preparar adequadamente a mão-de-obra que vai operacionalizar as tarefas da administração.</p> <p>- A prefeitura de Porto Velho alcançou uma forte capacitação no desenvolvimento/atualização dos sistemas de apoio a gestão municipal, porém carece de máquinas atualizadas e modernas capaz de dar velocidade e presteza no atendimento aos cidadãos e servidores municipais.</p>
<b>Administração Tributária, Orçamentária e Financeira</b>	<p>- O cadastro técnico tem como base um levantamento aerofotogramétrico antigo, realizado em 2002, que não foi concluído adequadamente. O mesmo foi completado com um levantamento de campo e apresenta inconsistências. Somente parte da base de dados foi implementada e o sistema não está interligado com outros sistemas utilizados pela Administração Municipal.</p>

<b>4.1. Planejamento Institucional</b>	
<b>Área</b>	<b>Situação Atual</b>
<b>Administração Geral e Patrimonial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumentar a eficiência e a produtividade das equipes das áreas administrativas, fiscal e tributária do município de forma planejada, promovendo a reciclagem técnica dos servidores municipais.</li> <li>- Modernizar as condições de trabalho para os servidores e buscar a excelência no atendimento ao contribuinte, melhorando a eficiência de gestão municipal.</li> <li>- Transformar a Prefeitura de Porto Velho em exemplo de administração municipal com modernas instalações e altos índices em atendimento ao cidadão e tomada de decisão (atendimento ágil, conclusivo, coordenado e de qualidade).</li> <li>- Tornar a Prefeitura de Porto Velho independente no controle e na atualização dos softwares da prefeitura, principalmente na inteligência dos sistemas de controle.</li> <li>- Promover o levantamento e monitoramento de áreas e de residências urbanas e rurais para a implantação e acompanhamento das ações sociais direcionadas, bem como para modernizar a administração fiscal e o cadastro técnico da prefeitura</li> <li>- Ampliar e diversificar a receita tributária própria do município possibilitando o autofinanciamento do gasto municipal.</li> </ul>
<b>Administração Tributária, Orçamentária e Financeira</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover o levantamento e monitoramento de áreas e de residências urbanas e rurais para a implantação e acompanhamento das ações sociais direcionadas, bem como para modernizar a administração fiscal e o cadastro técnico da prefeitura</li> <li>- Ampliação e diversificação da receita tributária própria, possibilitando o autofinanciamento do gasto municipal.</li> </ul>

## **4.2. Estrutura Funcional e Modelo de Gestão**

*A estrutura organizacional básica do Poder Executivo Municipal compreende as seguintes unidades:*

*I – Prefeito;*

*II – Vice-Prefeito;*

*III – Órgãos Colegiado (conselhos);*

*IV – Órgãos de colaboração com o Governo Federal (Junta do Serviço Militar);*

*V – Órgãos de Assistência Imediata e Assessoramento:*

*a) Chefia de Gabinete;*

*b) Procuradoria Geral;*

*c) Assessoria de Comunicação Social;*

*VI – Órgãos de Descentralização Territorial:*

*a) Distrito de Abunã;*

*b) Distrito de Calama;*

*c) Distrito de Jaci-Paraná;*

*d) Distrito de Mutum-Paraná;*

*e) Distrito de São Carlos;*

*f) Distrito de Fortaleza do Abunã;*

*g) Distrito de Candeias;*

*h) Distrito de Nova Califórnia;*

*i) Distrito de Campo Novo;*

*j) Distrito de Itapuã do Oeste;*

*k) Distrito de Vista Alegre do Abunã.*

*VII – Secretarias Municipais:*

*a) Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão – SEMPLA;*

*b) Secretaria Municipal de Fazenda – SEMFAZ;*

*c) Secretaria Municipal de Administração – SEMAD;*

*d) Secretaria Municipal de Saúde – SEMUSA;*

*e) Secretaria Municipal de Educação- SEMED;*

*f) Secretaria Municipal de Serviços Básicos – SEMUSB;*

*g) Secretaria Municipal de Obras – SEMOB;*

*h) Secretaria Municipal de Assistência Social – SEMAS;*

*i) Secretaria Municipal de Esporte e Lazer – SEMES;*

*j) Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito – SEMTRAN;*

*k) Secretaria Municipal de Agricultura e Abastecimento – SEMAGRIC;*

*l) Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SEMA;*

*m) Secretaria Municipal de Desenvolvimento Socioeconômico e Turismo – SEMDESTUR;*

*n) Secretaria Municipal de Regularização Fundiária e Habitação – SEMUR;*

*o) Secretaria Municipal Extraordinária de Programas Especiais – SEMEPE;*

*p) Secretaria Municipal de Projetos e Obras Especiais – SEMPRES;*

*VIII – Órgãos da Administração Indireta:*

*a) Empresa de Desenvolvimento Urbano – EMDUR;*

*b) Fundação Instituto do Meio Ambiente de Porto Velho – FIMA-PV;*

*c) Fundação Cultural do Município de Porto Velho – IARIPUNA;*

*d) Fundação Escola do Servidor Público de Porto Velho – FUNESCOLA;*

*e) Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Município de Porto Velho – IPAM.*

*A estrutura organizacional do Poder Executivo da Prefeitura de Porto Velho segue as diretrizes estabelecidas na Lei Municipal No. 895 de 19.06.1990 - Lei da Estrutura Organizacional Básica da PMPV- Nesta Lei estão estabelecidos os princípios norteadores da ação administrativa, a estrutura organizacional, as responsabilidades fundamentais e atribuições básicas das chefias da administração direta, a hierarquia e a coordenação dos processos de trabalho, equipes e atividades inovadoras de suporte estratégico e administrativo, etc. Tudo dentro das melhores práticas e legislações vigentes no âmbito municipal, estadual e federal.*

#### **4.3. Perfil e Situação dos Recursos Humanos**

*Nas áreas compreendidas no projeto, o quantitativo de pessoal deverá ser aumentado nos próximos quatro anos. O nível de capacitação técnica será atualizada com os recursos do projetos, estão previstas aproximadamente 30 novos cursos a serem disponibilizados aos servidores municipais quando da assinatura do contrato de empréstimo. Outras ações que envolvem a modernização dos recursos humanos da prefeitura estão sendo implantadas com recursos próprios e com recursos financeiros previstos nos protocolos de medidas compensatórias de responsabilidades das Usinas Hidroelétricas de Santo Antônio e Jirau, como é o caso da revisão do plano de cargos e salários.*

#### **4.4. Legislação**

*No programa de modernização elaborado pela Prefeitura de Porto Velho consta a atualização e revisão da base legal: orgânica, tributária, financeira, parcelamento e uso do solo, obras e posturas, com consolidação e disponibilização interna e externa, porém, como já comentado em etapas anteriores deste projeto, outras ações que envolvem a modernização dos recursos humanos da prefeitura estão sendo implantadas com recursos próprios e com recursos financeiros previstos nos protocolos de medidas compensatórias de responsabilidades das Usinas Hidroelétricas de Santo Antônio e Jirau.*

#### **4.5. Sistemas de Informação**

*Os sistemas informatizados nas secretarias estão sendo atualizados pela Prefeitura com recursos próprios e com recursos financeiros previstos nos protocolos de medidas compensatórias de responsabilidades das Usinas Hidroelétricas de Santo Antônio e Jirau. Porém, as rotinas de trabalho estão prejudicadas pela defasagem da modernização do parque tecnológico da Prefeitura que é obsoleto e insuficiente, refletindo-se na morosidade para execução das tarefas operacionais do dia a dia.*

#### **4.6. Atendimento ao Contribuinte/Cidadão**

*A Prefeitura está promovendo uma completa modernização administrativa para oferecer à população em geral, como também para os próprios servidores um serviço de melhor qualidade. Nesse sentido oferece ao contribuinte a sistematização dos procedimentos de atendimento nas diversas funções municipais, com integração de locais físicos, implantação de ouvidoria e ampla divulgação das informações da administração para a população. Ações que estão sendo implantados com recursos próprios da prefeitura e de medidas compensatórias de responsabilidades das Usinas Hidroelétricas.*

*Atualmente o portal da prefeitura já oferece serviços e orientações ao cidadão como emissão da 2ª via do IPTU e como se beneficiar com os descontos oferecidos para o pagamento do IPTU no vencimento; emissão e validação de certidão negativa de tributos municipais; consulta de Débitos; emissão de declarações, DAM online (Documento de Arrecadação Municipal) para o recolhimento do ISSQN (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza), movimento mensal ou retido; licença de funcionamento; nota fiscal avulsa etc.*

### **5. Identificação dos principais problemas existentes na administração tributária do município**

<b>Tributo</b>	<b>Principais Problemas</b>
IPTU	O principal problema na administração tributária esta na atualização dos cadastros e na fiscalização dos tributos municipais. A prefeitura melhorou bastante seus sistemas de gestão, porém o cadastro ainda é precário e não ajuda no trabalho dos fiscais municipais.
ISS	
ITBI	

**6. Identificação dos principais problemas de gestão das demais áreas contempladas pelo projeto**

Área de intervenção	Principais problemas
<b>Administração Geral e Patrimonial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Há a necessidade de definição dos processos das secretarias, bem como a manualização dos processos de trabalho para facilitar o trabalho e a capacitação dos servidores.</li> <li>- Falta mão-de-obra técnica especializada para estruturar um acompanhamento efetivos dos projetos e programas da prefeitura.</li> <li>- Faltam equipamentos adequados as áreas de atendimento ao cidadão.</li> <li>- Falta de capacitação técnica adequada aos quadros de servidores da prefeitura.</li> <li>- A área de Tecnologia da Informação possui elevada dependência de equipamentos sofisticados em quantidade e qualidade. Faltam computadores, servidores e equipamentos de infraestrutura de TI.</li> </ul>
<b>Administração Tributária, Orçamentária e Financeira</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O setor do cadastro técnico municipal é bastante precário e desatualizado. As informações cadastrais ainda são registradas de forma manual, com muitas inconsistências.</li> </ul>

**7. Projeto**

**Descrição e objetivos do projeto**

O Objetivo Geral deste projeto é a ampliação da sustentabilidade econômico-fiscal do município de Porto Velho pelo incremento de sua capacidade de gestão. Pretende-se atingir este objetivo por meio da realização de ações de planejamento e capacitação de colaboradores, bem como de melhoria e adequação da infraestrutura da administração municipal. As principais ações, para as quais se deseja o suporte financeiro do PMAT são detalhadas a seguir. É válido ressaltar que o município está desenvolvendo outras ações complementares de modernização administrativa e tributária com recursos oriundos próprios.

**7.1- Administração Geral e Patrimonial**

**7.1.1 Ações planejadas na área ADMINISTRAÇÃO GERAL**

**Foco de Intervenção**

Proporcionar aos funcionários e contribuintes locais definição adequada de responsabilidades e fluxos de trabalho e atendimento no âmbito das instalações físicas da Prefeitura.

**Ação número: 1** – Processos de trabalhos levantados e atualizados

Prazo (meses): 12

**Descrição da ação**

- Realizar levantamento de demanda (processos).
- Contratar empresa especializada.
- Levantar processos e atualizar fluxos de trabalho.

Item financiável	Especificação	Valor Total (R\$ mil)
Serviço Técnico Especializado	Levantar e atualizar todos os processos de trabalhos das secretarias envolvidas no projeto (horas)	800,00
<b>T o t a l</b>		800,00

<p>Foco de Intervenção Fundamentar o modelo de gestão de projetos e programas da Administração Municipal em um plano de ação consistente e integrado, com fixação de metas associadas a indicadores, acompanhamento e avaliação de resultados.</p>		
<p><b>Ação número: 2</b> – Escritório de projetos estruturado e em operação</p>		<p>Prazo (meses): 24</p>
<p>Descrição da ação</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizar levantamento de demanda (projetos).</li> <li>- Contratar empresa especializada.</li> <li>- Preparar e estruturar projetos e implantar sistema de monitoramento.</li> </ul>		
Item financiável	Especificação	Valor Total (R\$ mil)
Tecnologia da Informação e Equipamentos de Informática	Aquisição de um sistema de gestão de projetos (sistema)	300,00
Serviço Técnico Especializado	Monitoramento e acompanhamento do programa de modernização da Prefeitura (2 anos)	300,00
<b>T o t a l</b>		600,00

<p>Foco de Intervenção Modernizar os ambientes da prefeitura com novos móveis, ar condicionados e novas instalações lógicas e elétricas para atender em quantidade e qualidade os servidores municipais.</p>		
<p><b>Ação número: 3</b> – Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados</p>		<p>Prazo (meses): 6</p>
<p>Descrição da ação</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizar levantamento de demanda.</li> <li>- Preparar TR e edital de contratação.</li> <li>- Adquirir equipamentos de apoio.</li> </ul>		
Item financiável	Especificação	Valor Total (R\$ mil)
Equipamentos de Apoio à Operação e Fiscalização	Cadeiras - qtd: 200 Mesas – qtd: 100 Armários - qtd: 50 Veículos peq. - qtd: 15 Veículos grd - qtd: 5 Central de Ar condicionado - qtd: 50 Fax - qtd: 5 Xerex - qtd: 1 Central telefônica - qtd: 4 Telefones - qtd: 50	1.630,00
<b>T o t a l</b>		1.630,00

Foco de Intervenção Implantar um programa contínuo de capacitação dos servidores da prefeitura utilizando, inclusive, serviços de ensino a distancia.		
Ação número: 4 – Programa de capacitação da prefeitura implantado		Prazo (meses): 24
Descrição da ação - Realizar diagnóstico da qualificação atual do quadro de pessoal; - Definir objetivos e metas de capacitação; - Selecionar e contratar empresa de capacitação especializada; - Realizar os cursos de capacitação necessários.		
Item financiável	Especificação	Valor Total (R\$ mil)
Capacitação de Recursos Humanos	Curso na área de contencioso administrativo Curso sobre controle de recursos materiais, frota e patrimônio Curso na área de desenvolvimento gerencial Curso de legislação tributária Curso na área de direito administrativo e constitucional Curso específico na área de auditoria Curso em legislação urbana Curso em hardware e software Curso sobre licitações e contratos Curso sobre gestão de contratos e convênios Curso de contabilidade Curso sobre lei de responsabilidade fiscal Curso sobre planejamento e execução orçamentária Curso sobre planejamento e execução financeira Curso sobre planejamento estratégico Curso sobre informática básica Curso sobre informática avançada Curso sobre atendimento ao cidadão Curso de gestão de pessoal Curso sobre arrecadação tributária Curso sobre plano de cargos e salários Curso sobre técnicas previdenciárias Curso sobre organização de arquivos Curso sobre gestão da informação Curso sobre cadastro técnico municipal Curso sobre técnicas de fiscalização Curso de especialização na área de gestão pública Curso na área de direito público Curso na área de dívida ativa Treinamento em infra-estrutura de rede	1.000,00
<b>T o t a l</b>		1.000,00

<p><b>Foco de Intervenção</b> Modernizar o parque tecnológico da Prefeitura substituindo equipamentos obsoletos e com poucas condições de uso, para permitir maior agilidade e presteza na prestação e desenvolvimento dos serviços da administração municipal.</p>		
<p><b>Ação número: 5</b> – Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado</p>		<p>Prazo (meses): 12</p>
<p>Descrição da ação</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizar levantamento de demanda.</li> <li>- Preparar TR e edital de contratação.</li> <li>- Adquirir equipamentos de informática.</li> </ul>		
Item financiável	Especificação	Valor Total (R\$ mil)
Tecnologia da Informação e Equipamentos de Informática	Computadores Impressoras Estabilizadores Servidores Notebooks Plotter Switch Scanner Data show Palm GPS Geodésico Antivírus corporativo Licenças de banco de dados	530,0
<b>Total</b>		530,0

<p><b>Foco de Intervenção</b> Modernizar a organização dos documentos, arquivos, plantas e mapas.</p>
---

<b>Ação número: 6</b> – sistema de Gerenciamento de documentos implantado		Prazo (meses): 12
Descrição da ação: - Levantar requisitos do sistema. - Levantar documentos que serão digitalizados. - Adquirir sistema GED. - Implantar sistema GED. - Digitalizar documentos selecionados.		
<b>Item financiável</b>	<b>Especificação</b>	<b>Valor Total (R\$ mil)</b>
Tecnologia da Informação e Equipamentos de Informática	Adquirir GED e digitalizar documentos	280,0
<b>T o t a l</b>		280,0

### 7.3.2 Metodologia de implantação das ações previstas e gerenciamento do projeto na área

A metodologia de implantação das ações necessárias à conclusão dos produtos será gerenciada por meio de indicadores de execução (número de ações executadas / número total de ações previstas para o produto) permitindo o acompanhamento efetivo da execução da ação.

### 7.3.3 Metas a serem atingidas identificadas por ação específica na área tributária

As metas que se pretende atingir com a implantação do projeto na área da administração geral são as seguintes:

- Proporcionar melhor qualidade dos serviços prestados aos munícipes, reduzindo pela metade o tempo de espera e de tramitação dos processos administrativos da secretaria de planejamento.
- Modernizar 30% do parque tecnológico e dos ambientes de trabalho da prefeitura
- Capacitar 60% dos servidores
- Incrementar em 20% o número de fiscalizações realizadas em todas as áreas

Ação	Situação atual	Situação alvo	Prazo
Levantamento e atualização dos processos de trabalhos	Atendimento ao público demorado e burocrático	Atendimento modernizado e eficiente	12 meses
Estruturação e operação do escritório de projetos	Não Existe	Escritório de projetos implantado e monitorando os principais projetos da prefeitura	24 meses
Modernização dos ambientes de trabalho da prefeitura	Equipamentos desgastados	Atendimento modernizado e eficiente	6 meses
Implantação de um programa de capacitação da prefeitura	Existe mas sem impacto na gestão	Atendimento modernizado e eficiente	24 meses
Modernização do parque tecnológico da prefeitura	Equipamentos desgastados	Atendimento modernizado e eficiente	12 meses
Implantação de um sistema de Gerenciamento de documentos	Não Existe	Atendimento modernizado e eficiente	12 meses

### 7.3.4 Previsão de impacto do projeto no gasto público do município

Com os investimentos previstos para a modernização da gestão, a administração prevê uma melhoria qualitativa e quantitativa no atendimento ao cidadão e na arrecadação municipal, possibilitando novos investimentos da Prefeitura no município.

Projetar para os próximos 4 anos a evolução dos principais itens de despesas, retratando o impacto do projeto na melhoria do gasto municipal

R\$ mil

Despesa	Ano anterior à contratação	Ano da contratação	1º ano	2º ano	...	Até o último ano do contrato
Pessoal	242.230,00	290.000,00	280.000,00	270.000,00		270.000,00
<b>Total</b>	242.230,00	290.000,00	280.000,00	270.000,00		270.000,00

#### 7.3.5 Premissas e justificativas na projeção da despesa

- Proporcionar aos servidores municipais das secretarias envolvidas no projeto condições de trabalho com capacitação e equipamentos adequados para o desempenho de suas tarefas, otimizando o gasto com pessoal e potencializando a arrecadação própria do município.

#### 7.3.6 Quadro de usos do projeto relativo à Área ADMINISTRAÇÃO GERAL

Usos	Realizado (*)	A realizar	Total
Capacitação de Recursos Humanos	0,00	1.000,00	1.000,00
Equipamentos de Apoio à Operação e Fiscalização	0,00	1.630,00	1.630,00
Infra-Estrutura Física	0,00	0,00	0,00
Serviço Técnico Especializado	0,00	1.100,00	1.100,00
Tecnologia da Informação e Equipamentos de Informática	0,00	1.110,00	1.110,00
<b>Total</b>	0,00	4.840,00	4.840,00

## 7.4- Área Tributária, Orçamentária e Financeira

### 7.4.1 Ações planejadas na Modernização Tributária

Foco de Intervenção  
Atualização cadastral e mapeamento de serviços urbanos disponibilizados pelo Município, bem como levantamento de novas ocupações visando o aumento da arrecadação e a ampliação e controle da política fundiária e habitacional.

**Ação número: 7** – Cadastro multifinalitário do município atualizado e georreferenciado

Prazo (meses): 24

Descrição da ação

- Identificação da situação atual dos cadastros tabulares e do cadastro técnico (ortofotos e mapas digitais) e levantamento de informações (documentos institucionais, leis, decretos, portarias, etc.).
- Organização de cadastros municipais (logradouros, infraestrutura urbana, imobiliários, atividades econômicas, contribuintes do IPTU, valores genéricos de terrenos, patrimônio imobiliário municipal).
- Realização de vôo aerofotogramétrico, e elaboração de mapa digital e ortofotos, foto-índice e aerotriangulação.
- Recadastramento Imobiliário e mobiliário, com levantamento e registro dos logradouros em Sistema de Informações Georreferenciadas.
- Elaboração de mosaico e atualização de mapa digital.
- Transferência de tecnologia e capacitação da equipe

Item financiável	Especificação	Valor Total (R\$ mil)
Tecnologia da Informação e Equipamentos de Informática	Adquirir sistema SIG para as áreas de tributação, finanças, planejamento, saúde e educação (750.000 cada)	3.740,00
Serviço Técnico Especializado	Contratar empresa especializada para atualizar o cadastro técnico da prefeitura e georreferenciá-lo	3.700,00
Capacitação de Recursos Humanos	Capacitar os usuários do sistema SIG em geoprocessamento e outros software avançados	1.500,00
<b>T o t a l</b>		8.940,00

7.3.2 Metodologia de implantação das ações previstas e gerenciamento do projeto na área  
A metodologia de implantação das ações necessárias à conclusão dos produtos será gerenciada por meio de indicadores de execução (número de ações executadas / número total de ações previstas para o produto) permitindo o acompanhamento efetivo da execução da ação.

7.3.3 Metas a serem atingidas identificadas por ação específica na área tributária  
As metas que se pretende atingir com a implantação desta ação são as seguintes:

- Incrementar em 100% a arrecadação própria do município.
- Implantar um sistema de informações geográficas capaz de excitar estrategicamente as ações da prefeitura.

Ação	Situação atual	Situação alvo	Prazo
Atualizar o cadastro multifinalitário do município	Cadastro Técnico desatualizado e não totalmente georreferenciado	Atualizar em 1005 o cadastro técnico 9mobiliário e imobiliário da prefeitura	24 meses

#### 7.3.4 Previsão de impacto do projeto no gasto público do município

Com os investimentos previstos para a modernização da gestão com a utilização da ferramenta SIG, a administração prevê uma melhoria qualitativa e quantitativa no atendimento ao cidadão e na arrecadação municipal, possibilitando novos investimentos da Prefeitura no município.

Projetar para os próximos 4 anos a evolução dos principais itens de despesas, retratando o impacto do projeto na melhoria do gasto municipal

R\$ mil

Despesa	Ano anterior à contratação	Ano da contratação	1º ano	2º ano	...	Até o último ano do contrato
Pessoal	242.230,00	290.000,00	280.000,00	270.000,00		270.000,00
<b>Total</b>	242.230,00	290.000,00	280.000,00	270.000,00		270.000,00

#### 7.3.5 Premissas e justificativas na projeção da despesa

- Proporcionar aos servidores responsáveis pelo monitoramento do cadastro técnico condições de trabalho com capacitação e equipamentos adequados para o desempenho de suas tarefas, otimizando o gasto com pessoal e potencializando a arrecadação própria do município.

#### 7.3.6 Quadro de usos do projeto relativo à Área Tributária, Orçamentária e Financeira

Usos	Realizado (*)	A realizar	Total
Capacitação de Recursos Humanos	0,00	1.500,00	1.500,00
Equipamentos de Apoio à Operação e Fiscalização	0,00	0,00	0,00
Infra-Estrutura Física	0,00	0,00	0,00
Serviço Técnico Especializado	0,00	3.700,00	3.700,00
Tecnologia da Informação e Equipamentos de Informática	0,00	3.740,00	3.740,00
<b>Total</b>	0,00	8.940,00	8.940,00

<b>7.7 – Quadro de Usos e Fontes Total do Projeto (consolidando todas as áreas)</b>			
<b>Usos</b>	<b>Realizado (*)</b>	<b>A realizar</b>	<b>T o t a l</b>
Capacitação de Recursos Humanos	0,00	2.500,00	2.500,00
Equipamentos de Apoio à Operação e Fiscalização	0,00	1.630,00	1.630,00
Infra-Estrutura Física	0,00	0,00	0,00
Serviço Técnico Especializado	0,00	4.800,00	4.800,00
Tecnologia da Informação e Equipamentos de Informática	0,00	4.850,00	4.850,00
<b>T o t a l</b>	0,00	13.780,00	13.780,00

<b>Fontes</b>	<b>Realizado (*)</b>	<b>A realizar</b>	<b>T o t a l</b>
BNDES	0,00	12.402,00	12.402,00
Recursos Próprios	0,00	1.378,00	1.378,00
Outras Fontes (especificar)	0,00	0,00	0,00
<b>T o t a l</b>	0,00	13.780,00	13.780,00

(\*) até 6 (seis) meses anteriores à apresentação desse relatório

7.8 - Cronograma de Execução Física das Ações do Projeto, segundo Área de Intervenção																									
Ação	Duração	Mês																							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	>24
<b>Administração Geral e Patrimonial</b>																									
1 – Processos de trabalhos levantados e atualizados		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X												
2 – Escritório de projetos estruturado e em operação	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3 – Ambientes de trabalho da prefeitura modernizados e equipados													X	X	X	X	X	X							
4 – Programa de capacitação da prefeitura implantado	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5 – Parque tecnológico da prefeitura modernizado e ampliado								X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
6 – sistema de Gerenciamento de documentos implantado										X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					
<b>Área Tributária, Orçamentária e Financeira</b>																									
7 – Cadastro multifinalitário do município atualizado e georreferenciado	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

### 7.9 – Cronograma geral de desembolso do projeto

Usos e Fontes	Desembolso					R\$ mil
	Realizado (últimos 6 meses)	A realizar (semestre)				Total
		1º	2º	3º	4º	
Capacitação de Recursos Humanos	0,00	500,00	750,00	750,00	500,00	2.500,00
Equipamentos de Apoio à Operação e Fiscalização	0,00	0,00	0,00	800,00	830,00	1.630,00
Infra-Estrutura Física	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serviço Técnico Especializado	0,00	1.500,00	1.500,00	1.000,00	800,00	4.800,00
Tecnologia da Informação e Equipamentos de Informática	0,00	1.000,00	1.450,00	1.400,00	1.000,00	4.850,00
<b>Total dos Usos</b>	<b>0,00</b>	<b>3.000,00</b>	<b>3.700,00</b>	<b>3.950,00</b>	<b>3.130,00</b>	<b>13.780,00</b>
BNDES	0,00	2.700,00	3.330,00	3.555,00	2.817,00	12.402,00
Recursos Próprios	0,00	300,00	370,00	395,00	313,00	1.378,00
Outras Fontes (especificar)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total das Fontes</b>	<b>0,00</b>	<b>3.000,00</b>	<b>3.700,00</b>	<b>3.950,00</b>	<b>3.130,00</b>	<b>13.780,00</b>

### 8. Declaração Município

O Município de Porto Velho, pessoa jurídica de direito público interno, com sede administrativa na Rua Dom Pedro II, 826 - Centro, Estado de Rondônia, inscrito no CNPJ/MF sob o nº **xxxxxxxxxx**, por seu representante legal Roberto Eduardo Sobrinho, Prefeito Municipal, declara ao BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – BNDES, que são verdadeiras todas as informações prestadas.

O representante legal declara está ciente, igualmente, de que a falsidade da declaração ora prestada acarretará a aplicação das sanções legais cabíveis, de natureza civil e penal.

Porto Velho/RO, \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /2010



**VOLUME IV**



## ANEXO 12

### Perfis de Projeto

---

- Consolidação da Área Industrial
- Programa de Arborização Urbana
- Projeto "Tráfego Calmo"
- Programa de Recuperação de Áreas Verdes
- Projeto Ruas Modelo

# **Programa de Modernização da Infra-estrutura de Porto Velho**

## **PROPORTO VELHO**

### **PROGRAMA DE TRABALHO**

#### **PERFIL DO PROGRAMA OU PROJETO**

- 1. NOME**
- 2. ANTECEDENTES**
- 3. OBJETIVOS**
- 4. PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**
- 5. CRONOGRAMA**
- 6. PERFIL DA CONSULTORIA**

## **1. NOME:**

# **CONSOLIDAÇÃO DA ÁREA INDUSTRIAL DE PORTO VELHO/RO**

## **2. ANTECEDENTES**

A demanda que já se verifica hoje por áreas para instalação de indústrias, e que tende a se intensificar no futuro, levou a equipe responsável pela elaboração do Plano Diretor de Porto Velho a definir uma área destinada a esse fim. É necessário, porém, avançar nos estudos destinados a consolidar a escolha dessa área, tornando-a efetivamente apta para receber os necessários investimentos.

Para tanto, deverão ser realizadas algumas tarefas preliminares que contribuam com a consolidação do conjunto de informações necessárias para que a municipalidade possa negociar com as autoridades competentes de sorte a obter os recursos necessários para a elaboração do Plano Diretor específico para a área industrial e a implantação da infra-estrutura necessária para sua consolidação.

## **3. OBJETIVOS**

São objetivos do projeto:

- delimitar topograficamente a área industrial indicada pelo zoneamento do Plano Diretor;
- cadastrar as propriedades existentes em seu perímetro;
- analisar alternativas de acesso ao centro urbano independentemente da BR 364.

## **4. PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**

A metodologia a ser empregada na elaboração desses estudos é apresentada a seguir em forma resumida.

### **1ª. ETAPA**

#### **Preparação**

Na primeira etapa, que corresponde à etapa preparatória, define-se a constituição da equipe de consultores que será responsável pela elaboração dos trabalhos, a qual deve incluir integrantes da administração da Prefeitura de Porto Velho, que, neste caso será representado por arquiteto/engenheiro e economista indicados pelas secretarias envolvidas: SEMEPE, SEMPLA, SEMUR, e SEMTRAN.

## 2ª ETAPA

### **Levantamento de Informações**

Nesta etapa são coletadas as informações básicas sobre a área tais como: a sua localização, características físico-geográficas, descrição do perímetro e das propriedades existentes e os elementos de infra-estrutura e equipamento urbanos em seu interior ou em suas proximidades

O produto final desta etapa é representado por um relatório técnico de consolidação de informações básicas sobre a área e a sua relação de acessibilidade com o centro urbano, entre outros aspectos relevantes, e pela elaboração de um mapa cadastral, em escala de 1:2.000, com curvas de nível de 10 em 10m, com a discriminação das propriedades existentes e a identificação dos seus proprietários.

## 3ª. ETAPA

### **Elaboração do Relatório Final**

Complementando os trabalhos e considerando a avaliação dos produtos entregues na etapa anterior, deverá ser elaborado e entregue um Relatório Final com todos os detalhes relacionados com a área industrial definida pelo Plano Diretor.

Este Relatório à exemplo dos produtos da etapa anterior, deverá fornecer subsídios básicos para a configuração física e legal da área e a posterior elaboração de um plano diretor para o futuro distrito industrial.

Para tanto será importante considerar:

- a) as características topográficas do terreno e das áreas imediatamente adjacentes;
- b) a identificação da hidrografia e do sistema de drenagem natural;
- c) a existência de maciços arbóreos ou espécies vegetais a serem conservados;
- d) a caracterização de outros elementos geográficos ou geológicos relevantes;
- e) a existência de logradouros, edificações e outros elementos de infra-estrutura e equipamentos urbanos em seu interior e periferia;
- f) as propriedades existentes e a identificação de seus proprietários.

## 5. CRONOGRAMA

O Cronograma de Execução do Plano Municipal de Arborização Urbana está demonstrado no gráfico apresentado a seguir:

ETAPAS/DIAS	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
1. Formação da equipe básica												
2. Levantamento de Informações												
3. Elaboração de Relatório Final												

## 6. PERFIL DA CONSULTORIA

Na elaboração dos trabalhos prevê-se a contratação de consultoria que envolva, no mínimo, a participação dos seguintes profissionais:

- a) 1 Arquiteto, como coordenador;
- b) 1 engenheiro civil, para levantar e mapear os dados de infra-estrutura e colaborar nos trabalhos;
- c) 1 topógrafo para atividades de levantamentos e cadastramento.

Completam a equipe, estagiários, desenhistas e digitadores.

# **Programa de Modernização da Infra-estrutura de Porto Velho**

## **PROPORTO VELHO**

### **PROGRAMA DE TRABALHO**

#### **PERFIL DO PROGRAMA OU PROJETO**

- 1. NOME**
- 2. ANTECEDENTES**
- 3. OBJETIVOS**
- 4. PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**
- 5. CRONOGRAMA**
- 6. PERFIL DA CONSULTORIA**

## **1. NOME:**

### **PROGRAMA DE ARBORIZAÇÃO URBANA**

## **2. ANTECEDENTES**

A arborização urbana, se adequadamente planejada e executada, representa um fator importantíssimo na melhoria das condições do ambiente urbano, sobretudo em lugares onde prevalecem temperaturas altas durante todo o ano, como é o caso de Porto Velho, Capital do Estado de Rondônia. Embora dotada de um clima particularmente quente, a cidade é pouco arborizada, o que contribui para a aridez da sua paisagem urbana.

A plantação de árvores, neste caso, além de melhorar o aspecto visual da cidade, servirá também para amenizar o calor, já que os estudos realizados sobre o tema indicam que a arborização, se bem planejada, pode baixar entre 2° e 4° C a temperatura ambiente.

Além de fornecer sombra, as árvores têm ação positiva sobre o bem-estar físico e psíquico das pessoas, purificando o ar e contribuindo com a redução dos efeitos do dióxido de carbono e outros gases resultantes da queima de combustíveis fósseis.

Nestas condições, tendo em vista a melhoria do ambiente e da paisagem urbana de Porto Velho, foi proposta a implantação de um programa de arborização das ruas, preferencialmente com utilização de espécies nativas, e a implantação de uma ou duas “ruas modelo”, nas quais se executaria um projeto-piloto completo, com a recuperação da pavimentação, a introdução de paisagismo e de calçadas, arborização e implantação de ciclovia.

## **3. OBJETIVOS**

São objetivos do projeto:

- contribuir na melhoria nas condições do ambiente e da paisagem urbana de Porto Velho;
- proporcionar conforto para as moradias e os pedestres, assim como o “sombreamento” das áreas de circulação e estacionamento de veículos;
- fornecer abrigo natural e alimento para avifauna, contribuindo para a manutenção da diversidade biológica no meio urbano;
- diminuir a poluição, do ar e melhorar as condições de permeabilidade do solo.

## **4. PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**

A metodologia a ser empregada na elaboração do Plano Municipal de Arborização Urbana de Porto Velho é apresentada a seguir em forma resumida.

### **1ª. ETAPA**

#### **Preparação**

Na primeira etapa, que corresponde à etapa preparatória, define-se a constituição da equipe de consultores que será responsável pela elaboração dos trabalhos, a qual deve incluir integrantes da administração da Prefeitura de Porto Velho, que, neste caso será representado por arquitetos, paisagistas e engenheiros, a serem indicados pelas secretarias: SEMEPE / SEMPLA / SEMTRAN / SEMUSB / SEMA.

Nesta etapa a equipe responsável definirá um conjunto de ruas em que serão realizados os trabalhos, abrangendo diferentes áreas da cidade.

### **2ª ETAPA**

#### **Levantamento de Informações**

Nesta etapa se recolhe as informações básicas sobre as ruas a serem arborizadas. Esta etapa corresponde, enfim, à identificação do ambiente em que se desenvolverão as propostas de política e os projetos de arborização nos diferentes tipos de espaço urbano e de logradouros encontrados.

Esta Etapa servirá para levantar a situação existente nos logradouros envolvidos, incluindo informações sobre a vegetação arbórea, as características da via (se expressa, local, secundária, principal), a infraestrutura (como rede de água, de esgoto, de eletricidade, telefones, entre outros), e o tamanho das calçadas e o recuo das edificações.

O Produto final desta etapa é representado pela elaboração de mapas e de relatórios de consolidação de informações levantadas.

### **3ª. ETAPA**

#### **Formulação da Política e do Plano Municipal de Arborização Urbana**

Esta Etapa será representada pelo conjunto de tarefas relativas à formulação da Política e do Plano Municipal de Arborização Urbana e a identificação e elaboração dos projetos genéricos e específicos, incluindo os projetos-piloto previstos para as Ruas Venezuela e Buenos Aires, assim como um programa de arborização e recuperação dos Igarapés, na condição de um programa

complementar a ser incorporado à política de arborização urbana a ser proposta.

A etapa de formulação da política e do plano e dos projetos de arborização deve considerar entre outras as seguintes diretrizes mínimas:

- 1) O sucesso do projeto de arborização é diretamente proporcional ao comprometimento e à participação da população local. Assim, recomenda-se que os projetos devem ser feitos com a participação dos beneficiários, através de campanhas abertas e/ou específicas junto a escolas e organizações comunitárias, e em parceria com a iniciativa privada.
- 2) A escolha das espécies deve levar em conta a rusticidade e resistência a pragas e doenças, a adaptabilidade às condições do ambiente local e regional, e que apresentem sistemas radiculares pivotantes e profundos, de modo a evitar danos a calçamentos e tubulações e às propriedades por decorrência de quedas;
- 3) Que as espécies escolhidas tenham crescimento regularmente rápido, com copas densas e perenifólias, de modo a que se obtenha um resultado mais imediato de seus benefícios;
- 4) Deve ser adotada uma distribuição de espécies cuja florescência ocorra em diferentes épocas do ano, utilizando-as de forma a manter a cidade com espaços floridos, mesmo que alternadamente, durante todo o ano, e, finalmente,

#### 4ª. ETAPA

##### Elaboração do Relatório Final

Complementando os trabalhos, deverá ser elaborado e entregue um Relatório Final com todos os detalhes relacionados com a formulação de uma Política e de um Plano Municipal de Arborização Urbana para Porto Velho, com os elementos técnicos relacionados com a sua implantação e manutenção.

Este Relatório deverá fornecer subsídios básicos para o Cadastro de Arborização, devendo ser formulada e preenchida planilhas com a identificação e localização das árvores plantadas.

### **5. CRONOGRAMA**

O Cronograma de Execução do Plano Municipal de Arborização Urbana está demonstrado no gráfico apresentado a seguir:

ETAPAS/DIAS	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
4. Formação da equipe básica	■	■	■															
5. Levantamento de Informações			■	■	■	■	■	■	■									
6. Formulação da Política e Plano							■	■	■	■	■	■	■	■	■			
7. Elaboração de Relatório Final															■	■	■	■

## 8. PERFIL DA CONSULTORIA

Na elaboração do Plano Municipal de Arborização prevê-se a contratação de consultoria que envolva, no mínimo, a participação dos seguintes profissionais:

- d) 1 Arquiteto Paisagista ou Engenheiro Florestal, como coordenador;
- e) 1 ou 2 Arquitetos ou engenheiros civis, para levantar e mapear os dados de infra-estrutura e colaborar na formulação do Plano;
- f) 1 Sociólogo ou assistente social para coordenar as atividades que envolvam a participação comunitária.

Completam a equipe, estagiários, desenhistas e digitadores.

# **Programa de Modernização da Infra-estrutura de Porto Velho**

## **PROPORTO VELHO**

### **PROGRAMA DE TRABALHO**

#### **PERFIL DO PROGRAMA OU PROJETO**

- 1. NOME**
- 2. ANTECEDENTES**
- 3. OBJETIVOS**
- 4. PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**
- 5. CRONOGRAMA**
- 6. PERFIL DA CONSULTORIA**

## **1. NOME:**

### **ELABORAÇÃO DO PROJETO DE “TRÁFEGO CALMO”**

## **2. ANTECEDENTES**

Com uma taxa de motorização relativamente alta (3,5 veículos para cada 10 habitantes, a mesma taxa de Brasília), Porto Velho apresenta um dos maiores índices de acidentes de trânsito do país, devido a uma série de problemas, entre os quais vale lembrar: a inexistência de uma hierarquia viária claramente definida, e o fato de que cerca de mais de 1.000 caminhões atravessam diariamente o centro da cidade em direção ao porto, misturando-se ao tráfego da cidade e somando-se ao já congestionado e desorganizado tráfego urbano.

Para enfrentar o conjunto de problemas decorrentes, foi proposta a realização de um Plano de Mobilidade Urbana que, seguindo as Diretrizes de Mobilidade Urbana estabelecidas pelo Plano Diretor de Porto Velho, deverá incluir, obrigatoriamente, entre os temas a serem abordados, uma proposta ampla de hierarquização do tráfego, a criação de vias de tráfego exclusivas para ônibus, a implantação de um sistema de ciclovias e ciclofaixas, e, inclusive, a implantação de projetos de “Tráfego Calmo”, conceito que extrapola a simples colocação de quebra-molas, adotando-se outros dispositivos e até mesmo alterando a geometria do logradouro, tendo em vista a segurança dos pedestres.

A proposta de que trata este trabalho, visa, na condição de um projeto-piloto, facilitar o acesso a um grande conjunto habitacional existente em um trecho formado pela quadra definida pelas ruas: Av. Jatuarana, Rua Amor Perfeito e Rua Black Charles. Este projeto servirá de modelo para a implantação do conceito de “tráfego calmo” em outros espaços que deverão ser definidos pelo Plano de Mobilidade Urbana.

## **3. OBJETIVOS**

São objetivos desse projeto:

- Dar continuidade à proposta de criação de espaços de “tráfego calmo” dentro do projeto de Criação de Centros de Bairro, conforme proposto no Plano de Ação Estratégica elaborado pelo BID em 2006;
- facilitar o acesso ao citado conjunto habitacional;
- manter o trânsito de veículos em velocidade compatível com o local;
- facilitar a passagem de pedestres; e,
- diminuir os riscos de acidentes.

#### **4. PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**

A metodologia a ser empregada na elaboração do Projeto-Piloto de Tráfego Calmo é apresentada a seguir em forma resumida.

##### **1ª. ETAPA**

Na primeira etapa, que corresponde à etapa preparatória, define-se a constituição da equipe de consultores a serem contratados e que será responsável pela elaboração dos trabalhos. Nesta equipe deve-se incluir integrantes da administração local, especialmente um Arquiteto e/ou um Engenheiro de Trânsito a serem indicados pelas secretarias envolvidas, ou seja a SEMEPE, a SEMPLA e a SEMTRAN.

##### **2ª ETAPA**

Etapa corresponde à identificação do ambiente em que se desenvolverá o projeto, representada pela consolidação de informações básicas sobre a infraestrutura urbana existente no local, entre outras informações relevantes.

##### **3ª. ETAPA**

Elaboração dos Projetos Geométricos e dos demais detalhes sobre a colocação dos artefatos de redução de velocidade, entre outros equipamentos necessários.

A Etapa se encerra com a Elaboração do Relatório Final do Projeto, com os desenhos dos artefatos e os respectivos projetos e a indicação dos equipamentos e demais detalhes necessários a sua correta implantação.

#### **5. CRONOGRAMA**

O Cronograma de Execução do Projeto-Piloto está demonstrado no gráfico apresentado a seguir:

<b>ETAPAS/SEMANAS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
1. Formação da equipe básica								
2. Levantamento de Informações								
3. Elaboração e entrega do Projeto Final								

#### **6. PERFIL DA CONSULTORIA**

Na elaboração do Projeto de Tráfego Calmo aqui proposto, prevê-se a contratação de consultoria especializada que envolva, no mínimo, a participação dos seguintes profissionais:

- g)** 1 Arquiteto ou engenheiro especialista em Engenharia de Tráfego, de nível sênior, como coordenador;
  - h)** 1 ou 2 arquitetos ou engenheiros familiarizados com o tema, para formular e detalhar as propostas em termos de alterações de geometria e de colocação de artefatos e demais equipamentos e infra-estrutura;
- Completam a equipe, estagiários, desenhistas e digitadores.

# **Programa de Modernização da Infra-estrutura de Porto Velho**

## **PROPORTO VELHO**

### **PROGRAMA DE TRABALHO**

#### **PERFIL DO PROGRAMA OU PROJETO**

- 1. NOME**
- 2. ANTECEDENTES**
- 3. OBJETIVOS**
- 4. PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**
- 5. CRONOGRAMA**
- 6. PERFIL DA CONSULTORIA**

## **1. NOME:**

### **PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE ÁREAS VERDES**

## **2. ANTECEDENTES**

Os levantamentos realizados durante a elaboração do Plano Diretor de Porto Velho indicaram a existência de um sem-número de áreas originalmente destinadas à implantação de praças ou de áreas destinadas a atividades de lazer que tiveram sua destinação desviada para outros fins.

Tratando-se de uma cidade bastante carente de áreas verdes, praças e parques urbanos, a recomendação é de realizar um estudo que melhor caracterize o problema e ofereça as melhores soluções no sentido de recuperar a maioria dessas áreas, respeitando-se os eventuais interesses sociais dos seus atuais ocupantes.

## **3. OBJETIVOS**

São objetivos do projeto:

- levantar e mapear as áreas destinadas a praças ou a fins institucionais e que foram utilizadas para outras atividades;
- caracterizar a ocupação dessas áreas por diferentes tipos de atividades, e, finalmente;
- propor um programa de recuperação dessas áreas, analisando as medidas legais aplicáveis aos diferentes casos

## **4. PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**

A metodologia a ser empregada na elaboração desses estudos é apresentada a seguir em forma resumida.

### **1ª. ETAPA**

#### **Preparação**

Na primeira etapa, que corresponde à etapa preparatória, define-se a constituição da equipe de consultores que será responsável pela elaboração dos trabalhos, a qual deve incluir integrantes da administração da Prefeitura de Porto Velho, que, neste caso será representado por arquiteto especialista em meio ambiente e/ou paisagismo, a ser indicado por uma das secretarias envolvidas: SEMEPE /SEMPILA/SEMUR/SEMA.

## 2ª ETAPA

### Levantamento de Informações

Nesta etapa se recolhe as informações básicas sobre as áreas (tais como: a sua localização, características físico-geográficas, descrição e dimensões do perímetro e das ocupações existentes), assim como os elementos ou maciços arbóreos importantes ainda existentes em seu interior.

O Produto final desta etapa é representado pela entrega de um relatório técnico de consolidação de informações básicas sobre as áreas e a identificação e caracterização de seus ocupantes.

## 3ª. ETAPA

### Elaboração do Relatório Final

Complementando os trabalhos e considerando a avaliação dos produtos entregues na etapa anterior, deverá ser elaborado e entregue um Relatório Final com todos os detalhes relacionados com a caracterização das áreas, a partir de uma determinada tipologia que leve em conta as características da ocupação e outros aspectos determinantes.

Este Relatório deverá fornecer subsídios básicos para a adoção de medidas para cada tipo de área.

Para cada uma dessas áreas típicas deverá ser fornecido um projeto indicativo das transformações a serem realizadas, ou seja: o plano de sua nova configuração física, de acordo com a sua utilização, assim como a regularização de posse e adequado enquadramento jurídico/institucional.

## 5. CRONOGRAMA

O Cronograma de Execução do Programa de Recuperação de Áreas Verdes está demonstrado no gráfico apresentado a seguir:

ETAPAS/DIAS	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
9. Formação da equipe básica												
10. Levantamento de Informações												
11. Elaboração de Relatório Final												

## 6. PERFIL DA CONSULTORIA

Na elaboração dos trabalhos prevê-se a contratação de consultoria que envolva, no mínimo, a participação dos seguintes profissionais:

- i) 1 Arquiteto com experiência em Meio Ambiente e Paisagismo, como coordenador;
  - j) 1 topógrafo para atividades de levantamentos de campo.
- Completam a equipe, estagiários, desenhistas e digitadores.

# **Programa de Modernização da Infra-estrutura de Porto Velho**

## **PROPORTO VELHO**

### **PROGRAMA DE TRABALHO**

#### **PERFIL DO PROGRAMA OU PROJETO**

- 1. NOME**
- 2. ANTECEDENTES**
- 3. OBJETIVOS**
- 4. PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**
- 5. CRONOGRAMA**
- 6. PERFIL DA CONSULTORIA**

## **1. NOME:**

### **ELABORAÇÃO DO PROJETO DE “RUAS MODELO”**

## **2. ANTECEDENTES**

Tanto nos estudos do Plano de Ação Estratégica, elaborado pelo BID em 2006, como nos trabalhos de revisão do Plano Diretor de Porto Velho, realizados em 2008, foi dado amplo destaque para as deficiências da infra-estrutura urbana. As deficiências no tratamento dos passeios e a falta de arborização nas ruas são fatores que comprometem não só a qualidade da paisagem urbana como a qualidade de vida dos moradores.

A proposta de que trata este trabalho, visa, na condição de um projeto-piloto, elaborar os projetos geométricos, de arborização e de colocação de todos os demais dispositivos necessários à sinalização vertical e horizontal em dois logradouros específicos, ou seja: as Ruas Venezuela e Buenos Aires, na condição de um modelo a ser seguido na implantação de conceitos semelhantes no restante do sistema viário urbano.

## **3. OBJETIVOS**

São objetivos desse projeto:

1. Dar continuidade à proposta de melhoria da circulação viária, da segurança de pedestres e da paisagem urbana;
2. Criar um padrão de referência de tratamento que sirva de modelo para o tratamento das ruas da cidade de Porto Velho;
3. Gerar um modelo de sistemática de elaboração de projetos e de realização das obras necessárias.

## **4. PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**

A metodologia a ser empregada na elaboração dos Projetos-Piloto das Ruas Venezuela e Buenos Aires é apresentada a seguir em forma resumida.

## 1ª. ETAPA

Na primeira etapa, que corresponde à etapa preparatória, define-se a constituição da equipe de consultores a serem contratados e que será responsável pela elaboração dos trabalhos. Nesta equipe deve-se incluir integrantes da administração local, especialmente um Arquiteto e/ou um Engenheiro de Trânsito a serem indicados pelas secretarias envolvidas, ou seja a SEMEPE, a SEMPLA e a SEMTRAN.

## 2ª ETAPA

Etapa corresponde à identificação do ambiente em que se desenvolverá o projeto, representada pela consolidação de informações básicas sobre a geometria e a infra-estrutura urbana existente nos dois logradouros contemplados, entre outras informações relevantes.

## 3ª. ETAPA

Esta Etapa corresponde aos trabalhos de elaboração dos Projetos Geométricos das ruas e dos demais detalhes sobre a colocação dos dispositivos de sinalização vertical e horizontal, de arborização e ajardinamento, e localização dos equipamentos e do mobiliário urbano necessários.

A Etapa se encerra com a Elaboração do Relatório Final do Projeto, tendo como anexo os projetos executivos desenhados em escalas compatíveis, e a indicação dos equipamentos e demais detalhes necessários a sua correta implantação.

## 5. CRONOGRAMA

O Cronograma de Execução do Projeto-Piloto está demonstrado no gráfico apresentado a seguir:

ETAPAS ▼ / SEMANAS ►	1	2	3	4	5	6	7	8
1. Formação da equipe básica								
2. Levantamento de Informações								
3. Elaboração e entrega dos Projetos Finais								

## 6. PERFIL DA CONSULTORIA

Na elaboração do Projeto de Ruas-Modelo aqui proposto, prevê-se a contratação de consultoria especializada que envolva, no mínimo, a participação dos seguintes profissionais:

1 Arquiteto ou engenheiro especialista em Engenharia de Tráfego, de nível sênior, como coordenador;

1 arquiteto ou engenheiro familiarizado com o tema, para formular e detalhar as propostas em termos de alterações de geometria e de colocação de artefatos e demais equipamentos e infra-estrutura;

Completam a equipe, estagiários, desenhistas e digitadores.



## ANEXO 13

---

- Instalação e configuração de Rede de Dados com Tecnologia via Rádio Digital - "wireless"

## PROJETO DE UM SISTEMA DE COMUNICAÇÃO DE DADOS EM REDE SEM FIO – REDE WIRELESS

### ANTECEDENTES

Com a implantação do Projeto do Sistema de Informações Geo-referenciadas-SIG, que será aliado a um banco de dados temporal com o registro histórico das transformações que ocorrerão no Município de Porto Velho, a municipalidade disporá de um excelente mecanismo de gestão de informações estatísticas que será gerada e distribuída por, e para cada um dos diferentes órgãos envolvidos. Considerando, contudo, a dispersão geográfica desses órgãos, o bom funcionamento deste mecanismo dependerá de um sistema de comunicação de dados que seja, antes de tudo, confiável, estável e seguro.

Entre as diferentes possibilidades cogitadas, entre as quais foram pensadas inclusive a adoção de uma rede de fibras óticas, foi escolhido inicialmente um sistema de comunicação de dados em rede sem fio (wireless) como a melhor solução em termos de prazo e de custo de implantação e operação.

Esta rede deverá fornecer uma cobertura geográfica próxima da área demonstrada pela figura abaixo, onde estão localizados os diversos órgãos da municipalidade:



Este projeto trata, pois, de apresentar esta solução, a ser implantada de forma imediata, tendo em vista melhorar, dar confiabilidade e reduzir os custos de comunicação de dados da municipalidade.

## **OBJETIVOS**

São objetivos do projeto:

1. Contribuir com a melhoria das condições de comunicação de dados da Prefeitura de Porto Velho;
2. Proporcionar conforto, confiabilidade e velocidade no sistema de comunicação de dados entre os diversos órgãos que integram o Sistema Municipal de Geoprocessamento, entre outros;
3. Oferecer e fornecer, de forma confiável, as informações que serão disponibilizadas ao público.

## **PROCEDIMENTOS DE EXECUÇÃO**

Para execução do projeto a Prefeitura de Porto Velho contratará, mediante licitação, uma empresa especializada para:

1. Promover treinamento e capacitação para 05 (cinco) técnicos da DRTI/SEMAD, com duração de 40 (quarenta) horas, com conteúdo programático que contemple todo o conhecimento técnico operacional necessário para gerenciar e monitorar a rede de rádio, como também quaisquer outros conhecimentos de infra-estrutura e equipamentos necessários para instalação do sistema *wireless*.
2. Fornecer, instalar e configurar um rede de dados com tecnologia via rádio digital – *wireless* – interligando 07 (sete) unidades administrativas, a saber: SEMUR, SEMES, PGM, SEMA, SEMAGRIC, SEMOB e SEMTRAN
3. Elaborar um Relatório Final com todos os detalhes relacionados com os Testes de Funcionamento do Sistema e a preparação da equipe da municipalidade que será responsável pela operação e manutenção do sistema.

## CRONOGRAMA

O Cronograma de Execução da instalação da Rede de Comunicação de Dados (rede *wireless*) está demonstrado no gráfico apresentado a seguir:

	ATIVIDADES	Meses		
		1	2	3
1	Cronograma e projeto de execução dos serviços	■		
2	Treinamento e capacitação para 5 técnicos da DRTI/SEMAD	■	■	■
3	Fornecimento, instalação e configuração de rede com 7 unidades	■	■	■
4	Equipamentos ativos de rede	■	■	■
5	Documentação impressa e CD-ROM ou DVD			■

## CUSTO ESTIMADO

Os custos estimados para a realização dos trabalhos estão apresentados na tabela abaixo:

### Estimativa de custos

---

Item	Valor (R\$)
Rádios	159.604,26
Torres e acessórios	103.766,72
Equipamentos de gerenciamento e controle	126.357,30
Mão-de-obra	96.500,00
Total geral da proposta	486.228,28

---

## FORMA DE PAGAMENTO

A forma de pagamento será ajustada por ocasião da assinatura do contrato entre a AXIS e a firma selecionada pela Prefeitura de Porto Velho para execução do projeto.



## ANEXO 14

---

- Assessoria para o desenvolvimento do Programa de Gestão Pública da PMPV

## ASSESSORIA PARA O DESENVOLVIMENTO DO PROGRAMA DE GESTÃO PÚBLICA DA PMPV

### **Definição de Indicadores de Desempenho e realização de Treinamento sobre Gerenciamento de Projetos.**

Os trabalhos de assessoramento à Prefeitura Municipal de Porto Velho para implantação do Programa de Gestão Pública foram executados pela empresa de Consultoria Penof Solutions, sediada em S. Paulo.

As atividades desenvolvidas tiveram o seguinte curso de ação:

***A etapa I** correspondeu a um treinamento sobre indicadores de desempenho que culminou na capacitação das pessoas da PMPV para conduzirem os projetos relativos ao planejamento estratégico. Essa etapa não tem documentação pertinente gerada, a não ser a apostila do treinamento realizado.*

***A etapa II** teve apresentações sobre materiais de outras localidades e a característica de mensuração. Essa etapa permitiu elucidar os conceitos de estratégia, diferenciar o estratégico, do tático e do operacional. Artigos foram trabalhados e treinamento sobre indicadores preparado. Nesse momento foram iniciados os estudos fazendo uso do sistema SIAPEG desenvolvido na PMPV. Todos os registros e alterações documentais foram realizados de forma eletrônica.*

***A etapa III** foi a etapa de maior dispêndio de energia. Foram revisados todos os 270 projetos existentes, sendo que alguns foram reescritos e outros tantos eliminados, tendo sido criada em definitivo a estrutura do Planejamento da PMPV. Essa etapa toda foi realizada e está em vigor no SIAPEG – Sistema de Apoio ao Planejamento Estratégico.*

***Na etapa IV** foram feitas várias visitas a Porto Velho para acompanhamento, revisão e orientações às diversas secretarias, principalmente à SEMPLA, responsável pelo projeto como um todo – A SEMPLA é a secretaria Gestora do Planejamento Estratégico.*

*Como resultado desse trabalho tem-se:*

- 1. A implantação do Planejamento Estratégico de forma perene e controlável;*
- 2. Um sistema de gerenciamento de projetos consolidado e estruturado para atender às expectativas da PMPV e qualquer outra em nível nacional.*
- 3. Uma metodologia de medição de desempenho da PMPV que permite avaliar o desempenho da mesma através de Indicadores de Desempenho e mais importante permite desencadear ações preventivas e corretivas para alcance dos objetivos traçados no planejamento. Tal metodologia encontra-se junto ao SIAPEG.*



## ANEXO 15

---

- Seminário de Oportunidades  
"FRONTEIRAS DO DESENVOLVIMENTO"



Seminário de Oportunidades  
**FRONTEIRAS DO  
DESENVOLVIMENTO**  
uma visão estratégica



Sub programa de apoio ao  
Município de Porto Velho

DOCUMENTO DE APOIO

## FRONTEIRAS DO DESENVOLVIMENTO

Uma visão estratégica para o futuro de Porto Velho

### DOCUMENTO DE APOIO

#### I - ANTECEDENTES

A construção das usinas hidrelétricas do rio Madeira - a Usina de Santo Antonio, localizada a poucos quilômetros da cidade, e a Usina de Jirau, um pouco mais distante - vem provocando um acelerado crescimento da cidade de Porto Velho

A implantação da Usina de Santo Antonio e, na seqüência, a Usina de Jirau - trás implícito, desde já, um conjunto de impactos significativos no contexto municipal de Porto Velho e em sua área de influência. Estes impactos estão referidos aos fatores derivados e multiplicadores diretos do empreendimento e estão relacionados ao investimento, emprego, renda, receitas públicas e importações. Também o processo de urbanização e as condições de vida da cidade serão afetados.

O porte do empreendimento durante o período de implantação terá um considerável impacto no sentido de induzir a atividade econômica em geral, e de gerar a implantação de diversas atividades e de serviços, em particular terá reflexos na produção:

- a. agrícola: com potencial para a produção destinada ao abastecimento urbano, no sentido de constituir um cinturão verde. Essa produção é de alta intensidade de mão-de-obra, área de cultivo e capital reduzidos, mas requer conhecimentos aprofundados sobre as técnicas de cultivo,
- b. industrial: com destaque na produção habitacional e de diversos de seus insumos (materiais, estruturas de madeira, peças e esquadrias), couro e derivados, mobiliário e alimentos, entre outros e
- c. de serviços: comerciais e de provisão de consumo (bens duráveis e não duráveis), hospedagem, logística e transportes, de reparação e manutenção (aeronaves, embarcações, veículos e equipamentos), administrativos (inclusive público), sociais (educação, saúde) e financeiros.

Outros fatores, estes diretamente ligados à construção das Usinas, terão um impacto significativo sobre a economia local.

Estima-se que no pico da construção de Santo Antonio a empresa estará empregando, em meados de 2010, um total de cerca de 10 mil trabalhadores.

Uma análise realizada por uma consultora estima que a UHE Santo Antonio pode injetar **na sua fase de implantação (2009/2012)** (o grifo é do texto original) **uma Massa Salarial Média Anual** na economia local/regional/estadual da ordem de R\$ 112 milhões de reais, que, por meio dos efeitos diretos, indiretos e induzidos de encadeamento, pode chegar à expressiva cifra de R\$ 125 milhões.<sup>1</sup>

Este fenômeno terá, seguramente, reflexos sobre a arrecadação de tributos em geral e, em particular, dos impostos arrecadados pela Prefeitura que, mesmo antes do início das obras vinham tendo um crescimento superior a 10% ao ano.

O problema começa quando se iniciar a fase de desmobilização da obra: do contingente total de empregados, alguns, os “barrageiros”, seguirão para outras obras, mas um número considerável permanecerá na cidade. Muitos deles terão algum tipo de capacitação, mas vinculada às obras da usina, que não mais os empregará; a grande maioria, contudo terá baixa qualificação para demandar uma nova oportunidade de trabalho.

Por outro lado, a diminuição da massa salarial proporcionada pela construção da usina - a fase de operação demandará uma mão-de-obra relativamente reduzida, ainda que permanente - representará uma queda na demanda de bens e serviços, com inevitáveis reflexos sobre a economia local.

É importante, nessas condições que, quando a mobilização chegar ao pico e iniciar-se a dispensa da mão-de-obra excedente, haja outras oportunidades de trabalho - construção de um novo porto, por exemplo - que possam absorver esse excedente.

Torna-se necessário, nesse momento, que o poder público assuma a tarefa de assegurar a continuidade do dinamismo da economia por meio de programas de atração de indústrias, apoiado em uma política fiscal adequada; de capacitação de mão-de-obra, ajustando-a às novas demandas que poderão surgir; da criação de emprego e renda, com aproveitamento das potencialidades locais e, por último mas não menos importante, com adoção de uma política pró-ativa na busca de novos rumos para a economia local.

## II - PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO

Porto Velho conta, nesta conjuntura histórica, com perspectivas extremamente favoráveis de desenvolvimento, não apenas partir de sua própria localização

---

<sup>1</sup>Primeiro relatório de consultoria da PHORUM para a SEPLAN/RO.

geográfica mas, e principalmente, como consequência dos grandes investimentos que estão sendo realizados em seu espaço territorial.

Esses investimentos, além de seu impacto inicial direto representado pela criação de empregos e, em consequência, pela injeção direta de recursos na economia local, representam uma oportunidade para desenhar um processo de desenvolvimento a longo prazo, desde que medidas adequadas sejam tomadas em tempo oportuno.

### **1. fatores estratégicos**

Uma visão estratégica da economia de Porto Velho deve levar em conta principalmente sua posição geográfica especialmente privilegiada.

A hidrovia Madeira-Amazonas, para citar um exemplo, com extensão de 1.115 km entre Porto Velho e Manaus (Itacoatiara), permitiu o escoamento, através do Porto Organizado de Porto Velho, de mais de 2,7 milhões de toneladas de carga em 2007, e a tendência é que este volume venha a aumentar consideravelmente no futuro.

A saída para o Pacífico, via Peru, representa igualmente uma significativa vantagem, entre outros fatores:<sup>2</sup>

- a. pela redução dos custos logísticos, dias de transporte e frete internacional para a Ásia entre 25 e 30%,
- b. pelo maior intercambio comercial com países fronteiriços e
- c. pelo acesso a um mercado andino com 123 milhões de consumidores

Para confirmar estas vantagens, o estudo mencionado cita que a distancia entre Porto Velho e o Porto de Santos é de 3.300 km, enquanto a distância entre Porto Velho e Ilo (Peru) é de 2.078 km. Afirma ainda o estudo que o tempo de viagem entre Santos e Yokohama (Japão) é de 45 dias, contra 34 dias de viagem entre Ilo e Yokohama.

Cabe mencionar também, no que se refere à posição estratégica, que, se concretizada a pavimentação da BR-319, entre Manaus e Porto Velho - hoje objeto de polêmica em vista dos possíveis danos ambientais envolvidos - estaria assegurada a ligação rodoviária da capital do Estado do Amazonas com resto do país - passando por Porto Velho.

---

<sup>2</sup> Dados citados em estudo da consultora PHORUM

## 2. perspectivas econômicas

As perspectivas de desenvolvimento econômico de Porto Velho podem ser vistas por diferentes aspectos:

- Possibilidades de industrialização

Empresas atraídas pela construção das usinas podem dar início a criação de pólos industriais, ainda que em escala reduzida. É o caso da fábrica de cimento que se instalou em Porto Velho e a fábrica de turbinas que se localizará em Nova Mutum. Uma política efetiva de incentivos públicos poderá não somente assegurar a permanência dessas empresas como atrair novas atividades.

- gasoduto Urucum (Manaus-Porto Velho)

Outro aspecto a ser analisado em seus prós e contras diz respeito à construção do gasoduto Urucum-Porto Velho. Liberada a licença de para execução da obra pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), a questão passa a ser o valor do empreendimento, que concorre com outras prioridades e também o preço final da energia gerada com a utilização do insumo, tanto para o consumidor residencial e o institucional quanto para as atividades produtivas de Rondônia e Acre.

A construção do gasoduto Urucum-Porto Velho poderá ser realizada no prazo de dois anos para substituir o óleo diesel nas térmicas que abastecem de energia a região. Nesse caso a receita do Governo de Rondônia será afetada pela utilização do gás e detrimento do diesel com relação ao ICMS, cuja queda só seria compensada com os *royalties* da energia gerada pelas hidrelétricas. Devem ser considerados, por outro lado, os benefícios ambientais decorrentes da substituição.

Outra consideração a propósito refere-se à utilização do biodiesel, como alternativa ao gasoduto, levando em conta os argumentos do desenvolvimento regional, geração de empregos, geração e distribuição da renda, produção de oleaginosas, cana e na agroindústria do etanol e biodiesel, incluindo a agricultura familiar decorrente das políticas públicas a ela voltadas e, finalmente, aos ganhos ambientais.

- criação de um pólo de logística

A posição geográfica de Porto Velho favorece a possibilidade de criação de um pólo de logística.

A implantação de uma infra-estrutura adequada - galpões para armazenamento de mercadorias, espaço para abrigar caminhões, postos para fornecimento de combustíveis, entre outras facilidades - localizada estrategicamente em relação ao sistema viário regional pode ter um papel importante para o desenvolvimento da cidade.

Além da infra-estrutura básica, o pólo poderá contar com atividades de apoio aos caminhoneiros e às pessoas que nele trabalham, tais como hotéis, restaurantes e outros serviços. Com isso, os caminhoneiros não necessitariam buscar essas facilidades no centro da cidade, o que contribuiria para diminuir o impacto sobre o trânsito local.

- desenvolvimento do agro-negócio

No agronegócio relacionado à exportação situa-se um elevado potencial do crescimento de Rondônia, independentemente das grandes obras:

- a. a função de Porto Velho nesse processo é de logística, prestadora de serviços de toda ordem e poderá ter desempenho produtivo restrito ao Município e áreas imediatas de municípios vizinhos,
- b. o crescimento de Porto Velho estará sujeito ao movimento cíclico das exportações, com avanços e reduções conforme a movimentação do mercado: uma parcela pequena de todas as exportações se destina a países asiáticos. Há, entretanto, um potencial de crescimento desse mercado e tanto maior quanto for o grau de complementação e condições de acesso ao Pacífico, do que poderá decorrer uma demanda por fretes de retorno na medida em que se intensificarem as importações provenientes desses mesmos países,
- c. a interação econômica com o enclave econômico - a construção das usinas - se dará nas possibilidades de redução dos fretes para o carregamento de retorno (máquinas e equipamentos, veículos, fertilizantes e defensivos, peças de reposição), para atender às demandas do agronegócio nas regiões produtoras de Rondônia, Amazonas, Mato Grosso e Pará e
- d. a carga de retorno é destinada a estas regiões de origem dos produtos exportados, dependendo da natureza dos produtos e da necessidade de adaptações/ equipamentos de transportes específicos,

- desenvolvimento do turismo

Dentre os aspectos relacionados ao desenvolvimento econômico de Porto Velho ressalta-se a importância de desenvolver as potencialidades turísticas do município por meio da elaboração de um Plano Municipal de Turismo, que deverá ter como principais objetivos, entre outros, a busca de oportunidades de inclusão social e o incentivo e fortalecimento do associativismo.

Deverão ser considerados entre as possibilidades de desenvolvimento do setor:

- a. a recuperação de um trecho da Ferrovia Madeira-Mamoré, com a entrada em operação de uma locomotiva que foi utilizada nos primórdios da ferrovia;
- b. a valorização do patrimônio histórico e cultural da cidade; e
- c. o aproveitamento das possibilidades de exploração do eco-turismo

#### IV - DISPONIBILIDADE DE INFRA-ESTRUTURA

Porto Velho dispõe já de alguma infra-estrutura básica: uma boa conexão rodoviária com o resto do país, um aeroporto razoavelmente bem conectado com os grandes centros, uma boa oferta em termos universitários e uma estrutura hoteleira relativamente eficiente, ainda que já próxima da saturação.

A implantação de um novo ritmo de desenvolvimento da cidade, contudo, dependerá, fundamentalmente, da disponibilidade de uma infra-estrutura mais avançada que inclui:

- desvio do tráfego pesado

Um dos problemas mais graves enfrentado pela cidade de Porto Velho, hoje, é a passagem de caminhões no centro da cidade. Na época da safra, segundo dados da Secretaria Municipal de Transito - SEMTRAM, mais de 1.000 caminhões circulam diariamente pelo centro urbano, complicando ainda mais o já tumultuado tráfego da cidade. O Plano Diretor de Porto Velho, aprovado em meados de 2008, prevê a construção de contorno rodoviário, a Leste da cidade, que poderá proporcionar um desvio desse tráfego, ao mesmo tempo que facilita o acesso ao local em que possivelmente seria implantado o novo porto. A criação de um pólo de logística estrategicamente colocado em relação à malha urbana, conforme já mencionado, contribuiria para minorar este problema.

É igualmente importante a construção de um desvio ao Sul, uma vez que todo o transito procedente do centro do país, via Cuiabá, e demandando ao Acre - e, futuramente, aos portos do Pacífico - passa pela área sul da cidade, isolando parcelas consideráveis do núcleo urbano.

- construção de um novo porto

Um elemento fundamental na implantação de um dos principais componente da estratégia de desenvolvimento de Porto Velho - a exportação de soja e de outros

produtos pela hidrovía Madeira Amazonas - é a disponibilidade de um porto com capacidade adequada para atender à crescente demanda dos exportadores.

O atual porto já tem sua capacidade esgotada e não há mais possibilidade de ampliação física do espaço atualmente ocupado. A criação de um novo porto, eventualmente por meio de uma parceria público-privada se afigura como uma necessidade fundamental para assegurar o dinamismo da economia local.

- ponte sobre o rio Madeira

A futura ligação entre Porto Velho e Manaus implica a construção de uma ponte sobre o rio Madeira, nas proximidades do atual porto. É também uma oportunidade para se proceder a uma revitalização da área, hoje bastante degradada.

- Criação do um pólo de logística

A criação de um pólo de logística estrategicamente localizado em relação aos sistema viário local e regional, conforme já mencionado, poderá ter um papel relevante no desenvolvimento da cidade.

## V - GESTÃO URBANA

É um fato reconhecido que a qualidade de vida de uma cidade é um fator relevante na decisão de empresários de instalar-se, ou instalar sua empresa, em uma ou em outra localidade. Nestas condições, é importante que Porto Velho invista fortemente na melhoria de sua infra-estrutura e, por conseqüência, da qualidade de vida de seus habitantes.

- melhoria da infra-estrutura urbana

A questão da infra-estrutura urbana é bastante complexa, e abrange uma considerável gama de variáveis; não obstante, optou-se aqui por abordar três aspectos considerados como elementos-chave na melhoria da infra-estrutura em Porto Velho.

- mobilidade urbana

Embora disponha de um sistema viário relativamente bem desenhado, com vias largas e extensas, Porto Velho tem um dos maiores índices do país em matéria de acidentes de trânsito. Torna-se urgente, nessas circunstâncias, a elaboração e implantação de um bom plano de mobilidade urbana, melhorando as condições de circulação da cidade.

#### - infra-estrutura

A infra estrutura urbana de Porto Velho - água, esgotos, pavimentação, destinação final de resíduos urbanos e drenagem, entre outros - ainda deixa muito a desejar. Torna-se importante, aproveitando-se as circunstâncias favoráveis - inclusive o aumento da arrecadação tributária - criadas pelas grandes obras em andamento,

Cabe salientar que um amplo programa de melhoria dos sistemas de abastecimento de água e esgotamento sanitário está atualmente em curso, melhorando consideravelmente os péssimos indicadores anteriormente registrados na oferta desses serviços.

#### - recuperação ambiental

Embora dotada de um clima particularmente quente, a cidade é pouco arborizada, o que contribui para a aridez da sua paisagem urbana. A plantação de árvores, neste caso, além de melhorar o aspecto visual da cidade, servirá de árvores, neste caso, além de melhorar o aspecto visual da cidade, servirá também para amenizar o calor, já que os estudos realizados sobre o tema indicam que a arborização, se bem planejada, pode baixar entre 4°C a 5°C a temperatura ambiente.

É importante, além disso, ampliar as áreas verdes colocadas à disposição da comunidade, por meio da recuperação de áreas anteriormente previstas a esse fim e que tiveram sua alteração destinada, e pela criação de novas praças e parques.

- modernização administrativa

O crescimento acelerado do núcleo urbano e a ampliação das atividades econômicas representam um desafio - que já está sendo enfrentado - para os gestores da cidade. A modernização da estrutura administrativa da prefeitura é condição essencial para que o município possa enfrentar as novas responsabilidades advindas do processo de desenvolvimento por que passa a cidade. Entre os aspectos a serem considerados estão a necessidade de ampliar e melhorar o conhecimento sobre os problemas de cidade, por meio de cadastros específicos, e a agilização da comunicação entre os diferentes organismos que compõem a administração.

A possibilidade de se criar, neste contexto, um núcleo administrativo, ou um grupo de trabalho diretamente vinculado ao gabinete do Prefeito, encarregado de coordenar as ações destinadas a atrair novos investimentos para a cidade é uma questão a ser considerada.

## V - INCLUSÃO SOCIAL, TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO E INOVAÇÕES

A indução do desenvolvimento requer a difusão social das “tecnologias da informação” e da “inovação” vinculadas ao desenvolvimento das atividades produtivas e sociais, especialmente nas regiões/estados de maior grau de carências.

A construção de estratégias de desenvolvimento deve ter como eixo relevante tais aspectos e dela emergir mobilizando os atores e meios próprios, porque a importação de modelos ou equacionamentos externos não tem se mostrado satisfatórios.

O sucesso do desenvolvimento das atividades produtivas dependerá, em muito, da racionalidade dos processos a serem implementados, dos demais elementos que concorrem para a produção e da difusão dos mesmos. Aí se incluem a disponibilidade de pessoas suficientemente habilitadas para a transmissão dos conhecimentos (oferta de técnicos e especialistas para capacitá-los), os meios em termos de equipamentos e espaços adequados, o fortalecimento das instituições relacionadas e sediadas em Porto Velho com vistas à empregabilidade, o envolvimento da universidade e uma ampla capacitação - que tem caráter estratégico. Concorrem, ainda, para viabilizar essa produção e difusão a crescente acessibilidade populacional, a articulação e parcerias com os organismos estaduais e federais de ciência, tecnologia e inovação, e a coordenação institucional dessas atividades pela Prefeitura Municipal de Porto Velho.

Programas públicos, principalmente governamentais, poderão gerar ambientes propícios para a implementação dessas ações, aportando recursos financeiros à pesquisa e geração de eventos relacionados à difusão das tecnologias de informação e inovação, constituindo oficinas móveis para capacitação nas micro, pequenas e médias empresas (indústria, cooperativas, serviços), estimulando o empreendedorismo e redes e incubadoras tecnológicas, estimulando o ensino profissionalizante (SENAI) e até a constituição de arranjos produtivos locais (logística, indústria madeireira).

Assim será possível implementar instrumentos para a modernização, racionalização e aumento da produtividade nas empresas e instituições, dentre os quais podem ser destacados as ferramentas de gestão empresarial e organizacional, de gestão de processos produtivos, de gestão da inovação e também a incorporação de *design* e *marketing*, estímulos a processos de produção limpa e incentivos públicos, físicos e fiscais direcionados (espaços, edificações, ISS e ICMS tecnológicos), dentre outros.

Esse mister, é importante frisar, deverá ser implantado e amplamente desenvolvido durante a construção da Usina Santo Antonio, tirando proveito das circunstâncias favoráveis criadas pela realização do empreendimento.



**VOLUME V**



## DOCUMENTOS COMPLEMENTARES

---

- *Termos de Aceite*
- *Termos de Doação*
- *Cartas*



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO  
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO - SEMPLA

## TERMO DE ACEITE

A Prefeitura Municipal de Porto Velho, por meio do seu Secretário Municipal de Planejamento e Gestão, o Sr. Sérgio Luiz Pacifico, vem atestar, para os devidos fins, que a empresa **PETROCCHI CONSULTORA LTDA**, inscrita no CNPJ sob o nº 04.813.197/0001-39, contratada pela empresa **AXIS .CONSULTORIA URBANA**, inscrita no CNPJ sob o nº 26.964.536/0001-10, prestou consultoria para a Elaboração do TERMO DE REFERÊNCIA DO PLANO MUNICIPAL DE TURISMO DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, com foco no aumento da demanda, na melhoria da qualidade global da oferta turística e na geração de trabalho e renda, tendo com isso concluído o objetivo do trabalho contratado.

Sérgio Luiz Pacifico  
Secretário Municipal de Planejamento e Gestão



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO  
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO - SEMPLA

**TERMO DE ACEITE**

A Prefeitura Municipal de Porto Velho, por meio do seu Secretário Municipal de Planejamento e Gestão, Sr. Sérgio Luiz Pacífico, vem atestar, para os devidos fins, que a empresa **VÉRTICE - SOCIEDADE CIVIL DE PROFISSIONAIS ASSOCIADOS**, inscrita no CNPJ nº 05.443.449/0001-48, prestou satisfatoriamente, consultoria especializada para elaborar o PLANEJAMENTO OPERACIONAL DA GESTÃO ADMINISTRATIVA E FISCAL DA PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO-RO, concluindo o objeto do trabalho contratado.

Porto Velho, 25 de abril de 2011

Sérgio Luiz Pacífico  
Secretário Municipal de Planejamento e Gestão



## **ATESTADO DE CAPACIDADE TÉCNICA**

Atestamos para os devidos fins que a empresa VÉRTICE - SOCIEDADE CIVIL DE PROFISSIONAIS ASSOCIADOS inscrita no CNPJ nº 05.443.449/0001-48, com sede em Brasília/DF, prestou, satisfatoriamente, consultoria especializada para elaborar o planejamento operacional da gestão administrativa e fiscal da Prefeitura Municipal de Porto Velho - RO.

### **Serviços:**

- Levantamento da situação atual;
- Análise e diagnóstico documental da administração municipal;
- Definição da Visão de Governo e Objetivos;
- Síntese e Diagnóstico dos Problemas;
- Recomendação de Ações baseado em produtos e serviços estruturados para um plano de ação de curto e médio prazo;
- Elaboração de metas, cronogramas, atividades e indicadores gerenciais para cada produto proposto no projeto; e
- Desenvolvimento de projeto de captação de recursos para viabilizar financeiramente o Planejamento Operacional.

### **Benefícios Esperados pelo Trabalho:**

- Amortizar os custos administrativos;
- Apurar o controle tributário;
- Aumentar a capacidade de planejamento do município;
- Inserir um padrão de gestão com base no cliente;
- Associar administrativamente e financeiramente outras administrações do município;
- Aumentar a confiança das informações gerenciais;
- Aumentar a capacitação técnica dos servidores municipais;
- Fortalecer do cumprimento da LRF;
- Melhorar a Relações entre Contribuinte e Fisco;
- Padronizar a coletar de informações fiscais e tributárias;
- Aumentar a Arrecadação Municipal;
- Transparecer o processo de gestão municipal;
- Aumentar o controle interno do município.



**Consultoria:**

- Levantar dados do Município fazendo as análises necessárias;
- Elaborar o trabalho, considerando os diversos órgãos do sistema de administração municipal;
- Considerar, informações geradas em etapas anteriores de formulação de orientações estratégicas e de revisão institucional e organizacional; para fins de diagnóstico preliminar;
- Trazer referências de fora que possibilitem a identificação de experiências com sucesso nos Governo Federal, Estadual e Municipal;
- Em todo o tempo de trabalho manter contato com uma equipe de interlocutores;
- Trabalhar de forma integrada, para potencializar a participação vasta de gerenciamento técnico do município;
- Sensibilizar os governantes do município para novas experiências e soluções organizacionais e;
- Afiançar o caráter de aproveitamento do projeto que será elaborado.

**Prazo de Realização:**

6 (cinco) meses.

Atestamos ainda que os serviços foram executados conforme acordado e plenamente dentro das especificações anunciadas, não havendo nada que desabone a capacidade técnica da referida empresa.

**Responsáveis Técnicos:** Luis Cláudio Rodrigues de França

Ari Braga

Porto Velho, 10 de dezembro de 2010

**Sergio Luiz Pacífico**

**Secretário Municipal de Planejamento e Coordenação**



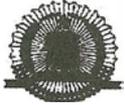
## TERMO DE ACEITE

A Prefeitura Municipal de Porto Velho, por meio do seu Secretário Municipal de Planejamento e Gestão, o Sr. Sérgio Luiz Pacifico, vem atestar, para os devidos fins, que o **INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL -IBAM.** associação civil sem fins lucrativos, com sede no Largo IBAM, nº 1. Rio de Janeiro (RJ), inscrita no CNPJMF sob o nº 33.645.482/0001-96. contratado pela empresa **AXIS CONSULTORIA URBANA** inscrita no CNPJ sob o nº 26.964.536/0001-10, prestou consultoria para a formulação de Diretrizes para Estruturação do Anteprojeto de Lei de Parcelamento; Uso e Ocupação do Solo do Município de Porto Velho, tendo para isso realizado duas oficinas presenciais e entregue Relatório Final contendo recomendações para a estruturação do Anteprojeto e tendo dessa forma o IBAM concluído o objetivo do trabalho contratado.



**SERGIO LUIZ PACIFICO**

Secretário Municipal de Planejamento e Gestão



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO**  
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO - SEMPLA

**TERMO DE ACEITE**

A Prefeitura Municipal de Porto Velho, por meio do seu Secretario Municipal de Planejamento e Gestão. Sr. Sérgio Luiz Pacífico, vem atestar, para os devidos fins, que a empresa **COMPLEXX TECNOLOGIA**, inscrita no CNPJ nº 01.353.487/0001-59, prestou satisfatoriamente, consultoria especializada para fornecimento, instalação e configuração da Rede de Dados com tecnologia via Radio Digital- WIRELESS para a PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO- RO, concluindo o objeto do trabalho contratado.

Porto Velho, 22 de junho de 2011

  
Sérgio Luiz Pacífico  
Secretário Municipal de Planejamento e Gestão



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO**  
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO - SEMPLA

**TERMO DE ACEITE**

A Prefeitura Municipal de Porto Velho, por meio do seu Secretário Municipal de Planejamento e Gestão, Sr. Sérgio Luiz Pacifico, vem atestar, para os devidos fins, que a empresa **PENOF SOLUTIONS**, inscrita no CNPJ nº 11.620.167/0001-71, prestou satisfatoriamente. serviços técnicos especializados de assessoria para o desenvolvimento do Programa Gestão Pública- Indicadores de Desempenho e realização de Treinamento sobre Gerenciamento de Projetos junto à PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO- RO, concluindo o objeto do trabalho contratado.

Porto Velho, 22 de junho de 2011

  
Sérgio Luiz Pacifico  
Secretário Municipal de Planejamento e Gestão

  
Boris Alexander G. de Souza  
Sec. Municipal Adjunto  
de Planejamento e Gestão  
SEMPLA

**RELATÓRIO DE FECHAMENTO DAS ATIVIDADES DA AXIS- SETEMBRO DE 2011**

DESENVOLVIMENTO DOS PROJETOS QUE AINDA NÃO RECEBERAM O TERMO DE ACEITE POR PARTE DA PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO:

**PROJETO 1-MONITORAMENTO HIDROLÓGICO DE ENCHENTES**

ITENS/ATIVIDADES	VALOR CONTRATADO	VALOR DESEMBOLSADO	SALDO DESEMBOLSAR	A
1.1 Definição dos divisores de águas	5.000,00	0,00	5.000,00	
1.2 Instalações das estações	20.000,00	0,00	20.000,00	
1.3 Placas de alerta(10) e placas de sinalização (06)	1.600,00	4.740,00	-3.140,00	
<b>SUBTOTAL 1</b>	<b>26.600,00</b>	<b>4.740,00</b>	<b>21.860,00</b>	
2.1 Aquisição de dois notebooks	6.000,00	6.000,00	0,00	
2.2 Aquisição de seis pluviógrafos	36.000,00	28.242,00	7.758,00	
2.3 Aquisição de máquina fotográfica	700,00	700,00	0,00	
2.4 Aquisição do software Golden Soft Surfer 9.0	1.400,00	1.400,00	0,00	
2.5 Aquisição de estação fluviométrica	9.250,00	6.950,00	2.300,00	
2.6 aquisição de GPS Navegador Garmim Colorado 400 T Topográfico	1.620,00	1.620,00	0,00	
<b>SUBTOTAL 2</b>	<b>54.970,00</b>	<b>44.912,00</b>	<b>10.058,00</b>	
3. Aquisição de livros	1.500,00	1.608,00	-108,00	
<b>SUTOTAL 3</b>			<b>-108,00</b>	
4. Bolsistas	11.640,00	2.546,67	9.093,33	
Arte das cartilhas			-3.500,00	
Frete de equipamentos			- 440,00	

*[Assinatura]*

SUBTOTAL 4		5.153,33
PARCIAL A DESEMBOLSAR		36.963,33
DIFERENÇA ENTRE CONTRATO E PLANILHA		5.290,00
<b>TOTAL A DESEMBOLSAR</b>		<b>42.253,33</b>

**PROJETO 2- IMPLANTAÇÃO DO PLANO DIRETOR**

REALIZAÇÃO DE ESTUDOS SOBRE PLANO DIRETOR	150.000,00
DEFINIÇÃO TOPOGRÁFICA DO PERÍMETRO DA MACROZONA URBANA	89.694,00
CONSULTORIA DO IBAM -APOIO A REVISÃO DA LEI DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	74.024,80
SUB-TOTAL DESEMBOLSADO	163.718,80
EXCEDENTE DE DESEMBOLSO NA IMPLANTAÇÃO DO PLANO DIRETOR	-13.718,80

**ENCONTRO DE CONTAS:**

SALDO A DESEMBOLSAR MONITORAMENTO HIDROLÓGICO- PROJETO 1	R\$ 42.253,00
VALOR EXCEDENTE DA IMPLANTAÇÃO DO PLANO DIRETOR- PROJETO 2	R\$ - 13.718,00
<b>SALDO A DESEMBOLSAR</b>	<b>R\$ 28.535,00</b>

**OBSERVAÇÃO: NÃO FORAM COMPUTADOS NO ENCONTRO DE CONTAS:**

- EQUIPAMENTOS E MÓVEIS DOADOS PELA AXIS QUANDO DA DESMOBILIZAÇÃO DO ESCRITÓRIO JÁ RECEBIDAS POR TERMO DE DOAÇÃO.
- EQUIPAMENTO PLOTTER HP, CPU E MONITOR LCD PARA EQUIPAR A DGU/SEMPLE, NO VALOR DE R\$ 18.000,00(dezoito mil reais) e R\$ 3.470,96(três mil, quatrocentos e setenta mil e noventa e seis centavos), ADQUIRIDOS ANTES DA MOBILIZAÇÃO DO ESCRITÓRIO (NOTAS FISCAIS ANEXAS).
- COMPUTADOR DOADO A DGU QUANDO DO TERMINO DA IMPLANTAÇÃO DO PERÍMETRO URBANO: Processador Pentium Intel core 2 DUE, placa de vídeo 516 mega marca Geforce, 2 mega de memória, HD 250 Samsung com



dois ventiladores extras, placa de modem 56 k, placa wireless, placa rede, monitor LCD de 17 polegadas OAC, teclado , Mouse óptico, estabilizador, no valor de R\$ 2.753,00.

- VEÍCULO GOL 1.0 WOLSWAGEN 4 PORTAS NO VALOR DE R\$ 30.191,92(trinta mil, cento e noventa e um reais e noventa e dois centavos), JÁ RECEBIDO POR TERMO DE DOAÇÃO.

DE ACORDO:



**SERGIO LUIZ PACÍFICO**

Secretário Municipal de Planejamento e Gestão



**BORIS ALEXANDER GONÇALVES**

Secretário Municipal Adjunto de Planejamento e Gestão -SEMPLA



**CONDICIONANTES PARA ASSINATURA DO TERMO DE ACEITE DO PERÍMETRO URBANO**

A Prefeitura Municipal de Porto Velho, por meio do seu Secretário Municipal de Planejamento e Gestão, Sr. Sérgio Luiz Pacífico, vem atestar, para os devidos fins, que a empresa **GEORONDON CONSULTORIA E PROJETOS LTDA.**, com sede no Município de Porto Velho, Rondônia, na Estrada Belmont No. 2647, bairro Nacional, sala 1, CEP 76.902-350, inscrita nº CNPJ sob o Nº 10.757.937/0001-60, contratada pela empresa **AXIS CONSULTORIA URBANA**, inscrita no CNPJ sob o nº 26.964.536/0001-10, prestou satisfatoriamente consultoria especializada para elaborar a definição topográfica do perímetro da Macrozona Urbana de Porto Velho, entretanto para o recebimento final dos trabalhos serão necessárias as seguintes correções:

- Revisão ortográfica e de SIGLAS.
- Correção dos marcos M48 e M49, pois as descrições não condizem com o posicionamento dos marcos no mapa.
- Nova encadernação.

Porto Velho, 08 de fevereiro de 2012.

**SÉRGIO LUIZ PACÍFICO**

Secretário Municipal de Planejamento e Gestão- SEMPLA

Boris Alexander G de Souza  
Sec. Municipal Adjunto  
de Planejamento e Gestão  
SEMPLA



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO – SEMPLA**

**TERMO DE ACEITE**

A Prefeitura Municipal de Porto Velho, por meio do seu Secretário Municipal de Planejamento e Gestão, Sr. Sérgio Luiz Pacífico, vem atestar, para os devidos fins, que a empresa **AXIS CONSULTORIA URBANA**, inscrita no CNPJ sob o nº 26.964.536/0001-10, concluiu satisfatoriamente sua participação no PROGRAMA DE BACIAS URBANAS DO MUNICIPIO DE PORTO VELHO, tendo para isso honrado com os seguintes compromissos:

Equipamentos	Quantidade
<b>UMA UNIDADE DE ESTAÇÃO FLUVIOMÉTRICA</b>	R\$ 6.950,00
<b><u>SL2000-PNVn Data Logger</u></b>	
<b>Características</b> - Painel Solar 10W, Bateria Selada 40V/7ah; - Coleta de dados/Conexão: (Conversor USB/Serial fornecido); - INTERVALO DE AMOSTRAGEM: de 40 seg. Até dias; - MEMÓRIA: Capacidade de armazenamento superior a 31000 registros; - SL2000 PNVn-MANAGER: Software de Configuração, Conexão e download dos dados armazenados; - Formatação dos dados acumulados em arquivo texto compatível com Excel e outras planilhas; - Transmissão de dados via GPRS. <b><u>SL2000-NV SENSOR DE NÍVEL E VAZÃO</u></b>	
<b>Características</b> - Princípio: Transdutor Piezo-Resistivo; - Sensor em corpo em aço inox 316; - Ventilação para compensação das variações da pressão Atmosférica; - Exatidão: combinando não linearidade, histerese e repetibilidade + ou - 0,25 final de escala; - Temperatura de operação: 0°C até 30°C; - Cabo em poliuretano com tubo de ventilação e alma de kevlar; - 0/10MCA ; - Comprimento padrão de cabo ventilado: 12 mt; - Sinal de saída corrente (4~20 mA) ou tensão sob consulta; - Alimentação: 10V mínimo até 30V; - Classificação do invólucro e cablagem: Nema 6(IP 68).	



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO – SEMPLA**

<b>SEIS UNIDADES DE ESTAÇÃO PLUVIOMÉTRICA</b>	R\$ 28.242,00
<b>SL2000-PNVn Data Logger</b>  <b>Características</b> - Painel Solar 10W, Bateria Selada 40V/7ah; - Coleta de dados/Conexão: (Conversor USB/Serial fornecido); - INTERVALO DE AMOSTRAGEM: de 40 seg. Até dias; - MEMÓRIA: Capacidade de armazenamento superior a 31000 registros; - SL2000 PNVn-MANAGER: Software de Configuração, Conexão e download dos dados armazenados; - Formatação dos dados acumulados em arquivo texto compatível com Excel e outras planilhas; - Transmissão de dados via GPRS.  <b>SL2000 – P PLUVIÔMETRO</b>  Permite re-calibração pelo usuário; - Resolução: 0,2 mm; - Intensidade Máxima 3mm/min; - Área de coleta em aço: 200 mm; - Cone do Sensor em Alumínio anodizado -Prata; - Sistema de Dupla Basculante (tipping Bucket); - Alimentação do sensor: 3,3 a 5V (digital) ou 5 a 25 V; - Cabo: Par trançado – 5 Metros Padrão, maior comprimento, favor Consultar; - Suporte para Afixação: Topo de um poste de 48mm de diâmetro.	
Confecção e instalação de placas de alerta distribuídas em 10 pontos de potencial inundação nos Igarapés urbanos. 10 placas de (1,00X1,20)m e seis placas sinalizadores das escolas equipadas por pluviômetros 06 placas de (1,00X 1,20)m	R\$ 4.740,00
Aquisição de dois NOTEBOOK 1270BR TURION X2 4GB 320 GB 15" VISTA PREMIUM-HP	R\$ 6.000,00
Aquisição de máquina Digital tipo Câmara Digital de 10.1MP com 3 zoom óptico LCD 2,6" e bateria recarregável + cartão de memória SD 2GB	R\$ 700,00
Aquisição do Software Golden Surfer 9.0	R\$ 1.400,00
Aquisição de GPS COLORADO 400T GARMIN + CITY NAVIGATOR NT V8 2011 30 + CONE SUL + RADARES	R\$ 1.620,00
Aquisição de livros	R\$ 1.608,00



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO – SEMPLA**

Pagamento do bolsista Patrick de Souza Queiroz para acompanhamento das atividades de campo referente ao período de 15/09/10 a 31/12/2010 no período de 2 meses e 15 dias.	R\$ 2.139,00
Pagamento da bolsista Nilena Bezerra Mota de Souza para acompanhamento das atividades de campo no valor de R\$ 407,47 referente ao período de 24/08/10 a 14/09/10.(20 dias).	R\$ 407,67
Patrocínio da arte das Cartilhas como complemento ao saldo dos bolsistas	R\$ 3.500,00
Despesas com frete dos equipamentos	R\$ 440,00
Total	R\$ 57.746,67
<b>SALDO ENTRE CONTRATO E AÇÕES DESENVOLVIDAS</b>	<b>R\$ 42.253,33</b>

- Obs 1: A Contratação dos estagiários se deu em parceria com a CAERD e o CIE, sendo o ônus assumido pela AXIS CONSULTORIA URBANA. A limitação de prazo da contratação do estagiário ocorreu em função da limitação de prazo da empresa CAERD em disponibilizar vaga de estágio.
- Obs 2:A limitação de prazo da contratação dos estagiários ocorreu em função da conclusão do curso da estagiária Nilena Bezerra Mota.
- Para o custeio dos estagiários estava previsto o valor de R\$ 11.640,00, tendo sido desembolsados o valor de R\$ 2.546,67. O saldo foi remanejado para custear confecção de cartilhas educativas, cujo valor não constava da planilha, mas constava na Matriz Institucional.
- A diferença entre o valor contratado de R\$ 100.000,00 e o valor desembolsado de R\$ 57.746,67 é de R\$ 42.253,33 e será objeto de análise no fechamento do contrato.

Porto Velho, 08 de fevereiro de 2012.

**SÉRGIO LUIZ PACÍFICO**

Secretário Municipal de Planejamento e Gestão-SEMPLA

Boris Alexander G. de Souza  
Sec. Municipal Adjunto

RUA ABUNÁ, nº 225 - JARDIM BERRA - PORTO VELHO - RONDÔNIA - FONE: (69) 3901-3004  
SEMPLA - 3

**TERMO DE DOAÇÃO QUE ENTRE SI CELEBRAM A AXIS CONSULTORIA URBANA E A PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO-RO.**

Pelo presente instrumento, AXIS CONSULTORIA URBANA, empresa sediada à SMPW, Quadra 28, conjunto 01, Lote 01, Unidade A, Núcleo Bandeirantes, Brasília-DF, CNPJ 26.964.536/0001-10, ora designado DOADOR, neste ato representado pelo Senhor Cleon Ricardo dos Santos, e de outro lado, a PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, INSCRITA NO CNPJ Nº. 05.903.125/0001-45, COM SEDE NA Praça João Nicoletti, s/n, Centro, doravante denominada DONATÁRIO, neste ato representado pelo seu PREFEITO, Senhor ROBERTO EDUARDO SOBRINHO, e de acordo com o que consta do Contrato DS-SP-007.2008 firmado entre a empresa AXIS CONSULTORIA URBANA LTDA E O CONSÓRCIO SANTO ANTONIO ENERGIA S/A, têm entre si acordado o presente termo de doação, sob a forma e condições constantes das seguintes cláusulas:

**CLÁUSULA PRIMEIRA- DO OBJETO-** O presente instrumento tem por objetivo a doação dos bens relacionados no ANEXO 1, tendo por finalidade a utilização pelo DONATÁRIO, no programa de Gestão de Bacias Urbanas da Prefeitura do Município de Porto velho, desenvolvido na Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão através do Departamento de Gestão Urbana em parceria com o Sistema de Proteção da Amazônia- SIPAM.

**Parágrafo Primeiro-** O anexo I é a parte Integrante e indissociável deste termo.

**Parágrafo segundo-** Os bens foram adquiridos através do CONTRATO Nº DS-SP- 007.2008, firmado entre a Santo Antonio Energia S.A. e a AXIS Consultoria Urbana Ltda, na data de 18 de dezembro de 2008.

**CLÁUSULA SEGUNDA-** O DONATÁRIO compromete-se a instalar os equipamentos e assumir as manutenções necessárias.

**CLÁUSULA TERCEIRA-** O DONATÁRIO, por intermédio deste instrumento, atesta plena e irrestritamente, o recebimento de todos os bens relacionados no ANEXO 1.

**CLÁUSULA QUARTA-** Fica eleito o Foro da Comarca de Porto Velho, para dirimir quaisquer dúvidas ou litígios. §

*al*

## ANEXO I

06 (seis)

### **ESTAÇÃO FLUVIOMÉTRICA**

#### **SL2000-PNVn Data Logger**

##### **Características**

- Painel Solar 10W, Bateria Selada 40V/7ah,
- Coleta de dados/Conexão: (Conversor USB/Serial fornecido),
- INTERVALO DE AMOSTRAGEM: de 40 seg. Até dias;
- MEMÓRIA: Capacidade de armazenamento superior a 31000 registros;
- SL2000 PNVn-MANAGER: Software de Configuração, Conexão e download dos dados armazenados,
- Formatação dos dados acumulados em arquivo texto compatível com Excel e outras planilhas;
- Transmissão de dados via GPRS.

#### **SL2000-NV SENSOR DE NÍVEL E VAZÃO**

##### **Características**

- Princípio: Transdutor Piezo-Resistivo
- Sensor em corpo em aço inox 316
- Ventilação para compensação das variações da pressão atmosférica
- Exatidão: combinando não linearidade, histerese e repetibilidade + ou - 0,25 final de escala
- Temperatura de operação: 0°C até 30°C
- Cabo em poliuretano com tubo de ventilação e alma de kevlar
- 0/10MCA
- Comprimento padrão de cabo ventilado: 12 mt
- Sinal de saída corrente (4~20 mA) ou tensão sob consulta
- Alimentação: 10V mínimo até 30V
- Classificação do invólucro e cablagem: Nema 6(IP 68)

## **ESTAÇÃO PLUVIOMÉTRICA**

### **SL2000-PNVn Data Logger**

#### **Características**

- Painel Solar 10W, Bateria Selada 40V/7ah,
- Coleta de dados/Conexão: (Conversor USB/Serial fornecido),
- INTERVALO DE AMOSTRAGEM: de 40 seg. Até dias;
- MEMÓRIA: Capacidade de armazenamento superior a 31000 registros;
- SL2000 PNVn-MANAGER: Software de Configuração, Conexão e download dos dados armazenados,
- Formatação dos dados acumulados em arquivo texto compatível com Excel e outras planilhas;
- Transmissão de dados via GPRS.

### **SL2000 – P PLUVIÔMETRO**

Permite re-calibração pelo usuário;

- Resolução: 0,2 mm;
- Intensidade Máxima 3mm/min.
- Área de coleta em aço: 200 mm;
- Cone do Sensor em Alumínio anodizado -Prata;
- Sistema de Dupla Basculante (tipping Bucket);
- Alimentação do sensor: 3,3 a 5V (digital) ou 5 a 25 V;
- Cabo: Par trançado – 5 Metros Padrão, maior comprimento, favor Consultar;
- Suporte para Afixação: Topo de um poste de 48mm de diâmetro;

**01 (uma)**

E por estarem de pleno acordo, as partes assinam esse termo em três vias de igual teor e forma, na presença das testemunhas abaixo assinadas, para que surtam os efeitos de direito.

Porto velho, 09 de setembro de 2010.



CLEON RICARDO DOS SANTOS  
Axis Consultoria Urbana Ltda.



ROBERTO EDUARDO SOBRINHO  
Prefeito do Município de Porto Velho

TESTEMUNHA 01

Nome: *Luiz Henrique*  
CPF: *260.512.672-23*

Município de Porto Velho  
Secretaria Municipal de  
Planejamento e Gestão  
SEMPLA

TESTEMUNHA 02

Nome: *Charles Marcileia de Almeida*  
CPF: *238.136.652-34*

Charles Marcileia de Almeida  
Chefe da Assessoria técnica/SEMPLA  
Cada 669740

TERMO DE DOAÇÃO QUE ENTRE SI CELEBRAM A **AXIS CONSULTORIA URBANA** E A PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO - RONDÔNIA.

Pelo presente instrumento, **AXIS CONSULTORIA URBANA**, empresa sediada à Rua SMPW, Quadra nº 28, Conjunto 01, Lote 01, Unidade A, Núcleo Bandeirantes, CNPJ 26.964.536/0001-10, ora designado DOADOR, neste ato representado pelo Sr. **CLEON RICARDO DOS SANTOS**, e de outro lado, a PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO, inscrita no CNPJ nº 05.903.125/0001-45, com sede na Praça João Nicoletti, s/n, Centro, doravante denominada DONATÁRIO, neste ato representado pelo seu PREFEITO, Senhor **ROBERTO EDUARDO SOBRINHO**, e de acordo com o que consta do Contrato DS - SP - 007.2008 firmado entre a empresa **AXIS CONSULTORIA URBANA LTDA** e **CONSÓRCIO SANTO ANTÔNIO ENERGIA S/A**, têm entre si acordado o presente TERMO DE DOAÇÃO, sob a forma e condições constantes das seguintes CLÁUSULAS:

CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO - O presente instrumento tem por objetivo a doação dos bens, relacionado no ANEXO I, tendo por finalidade a utilização pelo DONATÁRIO, nas diversas ações da Prefeitura do Município de Porto Velho.

Parágrafo Primeiro - O anexo I é parte integrante e indissociável deste termo.

Parágrafo Segundo - Os bens doados foram adquiridos através do CONTRATO Nº DS - SP - 007.2008, firmado entre a Santo Antonio Energia S.A. e a **AXIS Consultoria Urbana Ltda.** na data de 18 de dezembro de 2008.

CLÁUSULA SEGUNDA - O DONATÁRIO compromete-se a doravante assumir as manutenções necessárias inclusive encargos tributários.

CLÁUSULA TERCEIRA - O DONATÁRIO, em observância à cláusula Primeira e Segunda do presente termo, responsabiliza-se por: 



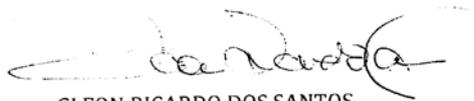
- a) Utilizar os bens exclusivamente nas ações da Prefeitura do Município de Porto Velho;
- b) Efetuar manutenção preventiva e corretiva, após o término da garantia dos bens doados;

CLÁUSULA QUARTA - O DONATÁRIO, por intermédio deste instrumento, atesta, plena e irrestritamente, o recebimento de todos os bens arrolados no ANEXO I.

CLÁUSULA QUINTA - Fica eleito o Foro da Comarca de Porto Velho, para dirimir quaisquer dúvidas ou litígios decorrentes da interpretação e aplicação dos encargos previstos nesta Doação, com renúncia expressa de qualquer outro.

E por estarem de pleno acordo, as partes assinam este Termo em três vias de igual teor e forma, na presença das testemunhas abaixo assinadas, para que surtam todos os efeitos de direito.

Porto Velho-RO, 14 de dezembro de 2010.



CLEON RICARDO DOS SANTOS

Axis Consultoria Urbana Ltda.



SERGIO LUIZ PACIFICO

Secretário Municipal de Planejamento e Gestão - SEMPLA

TESTEMUNHA:

Nome: CHARLES MARCELEIA DE ALMEIDA  
CPF nº 238.136.452-34

TESTEMUNHA: JIVIANE RODRIGUES DOS SANTOS

Nome: JIVIANE RODRIGUES  
CPF nº 240.773.792-53

ANEXO I

ITEM	QTD	DESCRIÇÃO
01	01	Mesa redonda de cor clara
02	09	Cadeiras fixas pretas c/ almofada no assento
03	02	Cadeiras giratórias pretas c/ almofadas no assento
04	02	Mesas de Escritório de cor escura em formato "L" c/ 02 gavetas
05	01	Mesa de escritório de cor escura pequena c/ 02 gavetas
06	02	Armários estante de cor escura c/ 02 portas
07	01	Ar condicionado central Hitachi 42.000 BTU's Mod. RPC/TCSD c/ controle
08	01	Monitor LCD 22 Wide 2217V - AOC
09	01	CPU 1730 Core 2 Duo E7300 4Gb DVD LNX - SIM
10	01	Teclado ABNT OS/2 - Positivo
11	01	Mouse Óptico

u cse

**TERMO DE DOAÇÃO QUE ENTRE SI CELEBRAM A AXIS CONSULTORIA URBANA E A PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO - RONDÔNIA.**

Pelo presente instrumento, **AXIS CONSULTORIA URBANA**, empresa sediada à Rua SMPW, Quadra nº 28, Conjunto 01, Lote 01, Unidade A, Núcleo Bandeirantes, CNPJ 26.964.536/0001-10, ora designado DOADOR, neste ato representado pelo Sr. **CLEON RICARDO DOS SANTOS**, e de outro lado, a **PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO**, inscrita no CNPJ nº 05.903.125/0001-45, com sede na Praça João Nicoletti, s/n, Centro, doravante denominada DONATÁRIO, neste ato representado pelo seu PREFEITO, Senhor **ROBERTO EDUARDO SOBRINHO**, e de acordo com o que consta do Contrato DS – SP – 007.2008 firmado entre a empresa **AXIS CONSULTORIA URBANA LTDA** e **CONSÓRCIO SANTO ANTÔNIO ENERGIA S/A**, têm entre si acordado o presente **TERMO DE DOAÇÃO**, sob a forma e condições constantes das seguintes **CLÁUSULAS**:

**CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO** - O presente instrumento tem por objetivo a doação dos bens, relacionados no ANEXO I, tendo por finalidade a utilização pelo DONATÁRIO, nas diversas ações da Prefeitura do Município de Porto Velho.

**Parágrafo Primeiro** – O anexo I é parte integrante e indissociável deste termo.

**Parágrafo Segundo** – Os bens doados foram adquiridos através do **CONTRATO N° DS – SP – 007.2008**, firmado entre a **Santo Antonio Energia S.A.** e a **AXIS Consultoria Urbana Ltda.** na data de 18 de dezembro de 2008.

**CLÁUSULA SEGUNDA** – O DONATÁRIO compromete-se a doravante assumir as manutenções necessárias inclusive encargos tributários.

**CLÁUSULA TERCEIRA** – O DONATÁRIO, em observância à cláusula Primeira e Segunda do presente termo, responsabiliza-se por:

- a) Utilizar os bens exclusivamente nas ações da Prefeitura do Município de Porto Velho;
- b) Efetuar manutenção preventiva e corretiva, após o término da garantia dos bens doados;
- c) Providenciar no prazo máximo de 30 (trinta) dias da celebração deste instrumento, a transferência da titularidade do veículo constante no Anexo I;

9

Boris Alexander G. de Souza  
Sec. Municipal Adjunto  
de Planejamento e Gestão  
SEMPLA

d) Responsabilizar-se por qualquer dano do veículo ou infração cometida a partir desta data de doação até transferência definitiva junto ao órgão de trânsito.

CLÁUSULA QUARTA – O DONATÁRIO, por intermédio deste instrumento, atesta, plena e irrestritamente, o recebimento de todos os bens arrolados no ANEXO I.

CLÁUSULA QUINTA – Fica eleito o Foro da Comarca de Porto Velho, para dirimir quaisquer dúvidas ou litígios decorrentes da interpretação e aplicação dos encargos previstos nesta Doação, com renúncia expressa de qualquer outro.

E por estarem de pleno acordo, as partes assinam este Termo em três vias de igual teor e forma, na presença das testemunhas abaixo assinadas, para que surtam todos os efeitos de direito.

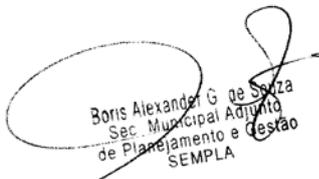
Porto Velho-RO, 28 de abril de 2011.



CLEON RICARDO DOS SANTOS  
Axis Consultoria Urbana Ltda.



SÉRGIO LUIZ PACÍFICO  
Secretário Municipal de Planejamento e Gestão SEMPLA



Boris Alexander G. de Souza  
Sec. Municipal Adjunto  
de Planejamento e Gestão  
SEMPLA

TESTEMUNHA:

Nome: CHARLES MARCELEIA DE ALMEIDA  
CPF nº: 239.136.652-34

TESTEMUNHA:

Nome: VIVIANE RODRIGUES DOS SANTOS  
CPF nº: 840.773.792-53

ANEXO I

ITEM	QTD	DESCRIÇÃO	VALOR
01	01	VEÍCULO VW/GOL 1.0 GIV 2009/2010, ALCOOL/GASOLINA, 5PORTAS, 71 CV, COR BRANCA, MOTOR CCP144069, PLACA JHM7333, RENAVAM164993576, CHASSI 9BWAA05W0AO036042	30.191,92
02	01	PLOTTER Q6712A COLORIDO HP DESIGNJET T610 44	18.000,00
03	02	MONITOR LCD21,5 WIDE 215VW9 – PHILIPS	1.019,40
04	02	CPU CORE2DUO E7400 2,8/4GB/750/DVDRW/PCTV-NETBOXSUPREVE	2.378,60

9

Boris Alexander G. de Souza  
Sec. Municipal Adjunto  
de Planejamento e Gestão  
SEMPLA

ce

**Volkswagen do Brasil - Indústria de Veículos Automotores Ltda.**  
 ESTRADA MARGINAL DA VIA ANCHIETA KM 23,5  
 BARRA DUTRA - DEMARCHI  
 SAO BERNARDO DO CAMPO - SP  
 009823-901

DANFE  
 DOCUMENTO AUTUALAR DE  
 NOTAS FISCAL ELETRONICA  
 3509085910442200570455002003486061692379681  
 000348606

SISTEMA OPERACIONAL: 59104422/0057-04 AUTORIZADA: 3509085910442200570455002003486061692379681  
 VALORIZAÇÃO OPERACIONAL: 6107 0734757400123 635014699111  
 DESTINATÁRIO/REMETENTE: **AXIS CONSULTORIA URBANA LTDA** DN - 02024 26964536/0001-10 DATA EMISSÃO: 13/08/05  
 ENDEREÇO: C SHC/SWCLSW 103 BL B ENTRADA 20 S/N KIT STUDIO 112 1 SUDOESTE 70342-520 DATA BARRA: ENTRADA  
 MUNICÍPIO: **BRASILIA** UF: DF

NATUREZA: **A PRAZO** ENCAMIAMENTO: 31/08/05 MTECA: REAL  
 ESTABELECEME ESCRITURAS PARA TODOS OS EFETOS LEGAIS

CODIGO	QTD	UNID	QUANT	ALIC. JURÍDICO	VALOR TOTAL LÍQUIDO	VALOR ICMST	VALOR IPI	VALOR DO IPI
5W1LL4 B4B4	AO	VM/GOL 1.0 GIV	01	24.083,84	24.083,84	12,00		
P4P		MODULO 4 PORTAS		1.548,80	1.548,80	12,00		
P54		KIT V GOL 4 PORTAS		4.559,28	4.559,28	12,00		

**CALCULO DO IMPOSTO**  
 BASE DE CALCULO DO IPI: 13.610,51 ALICATORIO: 1.633,26 BASE DE CALCULO DO ICMST: 50.191,92 VALOR DO ICMST: 1.989,77 VALOR TOTAL DO IMPOSTO: 30.191,92

TRANSPORTADOR / VOLUMES TRANSPORTADOS: **TRANSZERO TRANSP VEICULOS LTDA** Nº 4  
 SAO BERNARDO DO CAMPO SP 635005982117

ESTR. DOS FELTRINS 347  
 QUANTIDADE: 01 MARCA: **VOLKSWAGEN** N.º SERVO:

**DADOS ADICIONAIS**  
 LOCAL: 51 N.º DO CHASSI: 9BWAA05W0AP036042 COP: BRANCO CRISTAL  
 MOTOR: 0070 CMB: 0999 RESOLUÇÃO: 00855 POT. KW: 1415 POT. CV: 000440  
 CONTROLE PATR: X52 TIPO DE COMBUSTÍVEL: GARG/ALC CCE: 144069 CMT NO: 01616 DISTANCIA EM KM: 2470 ANO FAB: 2009 ANO MOD: 2010 COT. FISCAL: 115778 04  
 COD. DN: 000204 CEE: 9701 BRASIL: P010 069 N.º DO RENDO: 181266 CLASSIFICAÇÃO FISCAL: TERRESTRE USO DE TRANSPORTAÇÃO: P/CT/VWB  
 VALOR DA DESCONTATO: 3,20

VEIC. ENTREGUE P/S/OTA E ORDEM  
 SAGA S.A. GOLAS DE APTPAT 1117  
 S.G.C.V. SUL 12  
 NUM.:00000012 COMPL:  
 BAIRRO:GUARA  
 BRASILIA DF  
 INSC. EST: 074062430029  
 CNPJ: 01104751/0004-63  
 FATOR S/BASE CALC. OP. PROPRIA 45,08%  
 -VEICULO QUE SEGUE PARA REVISAO DE ENTREGA SEM ONUS AO DESTINATARIO.  
 -EMITIDA COM ANEXO XII, CAP. II ART. 2º - RICMS/SP, DEC. 45490/00.  
 \* FAT. DIR. AO CONSUMIDOR CONV. ICMS 51/00 DE 15/09/00, ART. 304 DO RICMS/SP.  
 O PAGTO DESTA NF DEVE SER FEITO "EXCLUSIVAMENTE A VOLKSWAGEN" QUALQUER OUTRA FORMA DE PAGO, INCLUSIVE PARA O CONCESSIONARIO VW, NAO SERA RECONHECIDA P/VOLKSWAGEN AVE N: 825942, REGIÃO 06

TRANSCREVER P/ MANUAL DE MANUT./GARANTIA  
 1-VW/GOL 1.0 GIV 2-5W1LL4 3-9BWAA05W0AP036042  
 4-B4B4 5-AQ 6- 7-CCP 144069 8-02024  
 9-GRATUITA

RESERVADO AO FISCAL: COBRADO PELO CONDICIONADO DEBIT - SERIE NOTA FISCAL ELETRONICA N. 02/2007.





TELETEX COMPUTADORES E SISTEMAS LTDA.

MATRIZ:  
Rodovia BR 116 - Nº 12.500 - Linha Verde - Parolin  
81690-200 - CURITIBA - PARANÁ

198106

Fone 41 21697777 / Fax 41 21697788

CURITIBA/PR - LONDRINA/PR - JOINVILLE/SC - SÃO JOSÉ/SC - PORTO ALEGRE/RS  
www.teletex.com.br SAÍDA  ENTRADA

NATUREZA DA OPERAÇÃO Venda de Mercadorias - Remessa Terceiros	C.F.O.P. 6.102	INSCR. ESTAD. DO SUBSTITUTO TRIBUTÁRIO	CNPJ 79.345.583/0001-42	INSCRIÇÃO ESTADUAL 101.68223-41	1º VIA - DEST/ REMETENTE DATA LIMITE PARA EMISSÃO 14/11/2010
--	-------------------	--	----------------------------	------------------------------------	---

DESTINATÁRIO / REMETENTE NOME / RAZÃO SOCIAL Actia Consultoria Urbana Ltda			CNPJ / CPF 26.964.536/0001-10	DATA DA EMISSÃO 04/09/2009
ENDEREÇO BL. CES 103 BLOCO B, 0 ENTRADA 20 KITSTUDIO 112 1			BAIRRO / DISTRITO A SUL	CEP 70.342-520
MUNICÍPIO BRASILIA	FONE / FAX (41) 33369351	U.F. DF	INSCRIÇÃO ESTADUAL Isento	DATA DA SAÍDA / ENTREGA
HORA DA SAÍDA				

VENIMENTO	VALOR	VENIMENTO	VALOR	VENIMENTO	VALOR	VENIMENTO	VALOR
06/09/2009	18.000,00						
VALOR POR EXTENSO dezoito mil reais							

CODIGO PRODUTO	DESCRIÇÃO DOS PRODUTOS	S.T.	UNID.	QUANT.	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
	Q6712A Plotter Colorido HP DesignJet T610 44	200	un	00001	18.000,00	18.000,00
Merc env p/ Anderson João Lobo CPF 080.107.732-04 - R. D. Pedro II, 2.195 - Porto Velho / RO c/c de c de venda/Transf. a ser emit p/ emp. adqnte orig nos moldes paraf 4º alinea "A" art 269 RICMS-PR.						

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS PRESTADOS			INSCRIÇÃO MUNICIPAL 01 06 00197856
			VALOR ISS
			TOTAL DOS SERVIÇOS

CÁLCULO DO IMPOSTO				
BASE DE CÁLCULO DO ICMS 18.000,00	VALOR DO ICMS 3.240,00	BASE DE CÁLC. ICMS SUBSTITUIÇÃO 0,00	VALOR ICMS SUBST 0,00	VALOR TOTAL DOS PRODUTOS 18.000,00
VALOR DO FRETE 0,00	VALOR DO SEGURO 0,00	OUTRAS DESPESAS ACESSÓRIAS 0,00	VALOR TOTAL DO IPI 0,00	VALOR TOTAL DA NOTA FISCAL 18.000,00

TRANSPORTADOR / VOLUMES TRANSPORTADOS				
NOME / RAZÃO SOCIAL Teletax - Ctba - 79.345.583/0001-42 - 7	FRETE POR CONTA 1 - EMISSANTE 2 - DESTINATÁRIO <input checked="" type="checkbox"/>	PLACA DO VEICULO	U.F. PR	CNPJ / CPF 79.345.583/0001-42
ENDEREÇO ROD BR-116, 12500	MUNICÍPIO CURITIBA	U.F. PR	INSCRIÇÃO ESTADUAL 101.68223-41	
QUANTIDADE 0	ESPECIE	MARCA	NÚMERO	PESO BRUTO 0,00
				PESO LÍQUIDO 0,00

DADOS ADICIONAIS				Nº DE CONTROL DO FORMULÁRIO 204169
TABELA ORDEM DA MERCADORIA 1 - Descrição - quantidade de 2 - Descrição - Ac. no mercado interno 3 - Descrição - Valor de compra do item 4 - Descrição - Valor de venda do item 5 - Descrição - Valor de custo do item 6 - Descrição - Valor de lucro do item 7 - Descrição - Valor de imposto do item 8 - Descrição - Valor de frete do item 9 - Descrição - Valor de seguro do item 10 - Descrição - Valor de outros encargos do item 11 - Descrição - Valor de outros encargos do item 12 - Descrição - Valor de outros encargos do item 13 - Descrição - Valor de outros encargos do item 14 - Descrição - Valor de outros encargos do item 15 - Descrição - Valor de outros encargos do item 16 - Descrição - Valor de outros encargos do item 17 - Descrição - Valor de outros encargos do item 18 - Descrição - Valor de outros encargos do item 19 - Descrição - Valor de outros encargos do item 20 - Descrição - Valor de outros encargos do item	PEDIDO Nº Ref PDV: 9374/2009-01.	VENDEDOR	RESERVADO AO FISCO	

RECEBEMOS DA TELETEX COMPUTADORES E SISTEMAS LTDA., OS PRODUTOS CONSTANTES DA NOTA FISCAL FATURA SÉRIE 1 INDICADA AO LADO.	NOTA FISCAL FATU SÉRIE 1
DATA DO RECEBIMENTO	IDENTIFICAÇÃO E ASSINATURA DO RECEBEDOR



CT Nº. 003/AXIS

Porto Velho/RO, 14 de abril de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor  
Pedro Costa Beber  
M.D. Secretário Municipal Extraordinário de Programas Especiais - SEMEPE  
N E S T A

Senhor Secretário,

Ao tempo em que cumprimentamos Vossa Senhoria, vimos por meio deste encaminhar os seguintes documentos:

- Programa de Trabalho da Elaboração do Plano Diretor de Jacy-Paraná para que seja analisado pela equipe técnica da SEMEPE.
- Roteiro Preliminar do Plano de Mobilidade Urbana e Proposta de Estrutura do Termo de Referência para que seja encaminhado à Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SEMTRAN para discussão em conjunto com a AXIS, SEMPLA e SEMEPE.
- Currículo da Engenheira Civil Maria da Graça Valle Silveira, consultora contratada pelo AXIS para elaboração do Termo de Referência do Plano de Mobilidade Urbana.
- Currículos dos Administradores Luis Cláudio Rodrigues de França e Jeová Silva Andrade, consultores convidados pela AXIS para discussão do Programa de Modernização Administrativa.
- Termo de Referência do Programa de Consolidação da área industrial.
- Situação dos Projetos Contratados (Abril 2009).

Sendo o que tínhamos para o momento, renovamos votos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

Cleon Ricardo dos Santos

Axis Consultoria Urbana

CT Nº. 012/AXIS  
2009.

Porto Velho/RO, 12 de Maio de

A Sua Senhoria o Senhor  
Sérgio Pacífico  
Secretário Municipal de Planejamento e Gestão - SEMPLA  
N E S T A

Senhor Secretário,

Ao tempo em que cumprimentamos Vossa Senhoria, vimos por meio desta encaminhar em versão digital, conforme acordado, perfis de Projetos e Propostas já produzidas por esta Consultoria para que sejam analisados pelos Secretários Municipais envolvidos nos respectivos trabalhos:

1. Termo de Referencia do Perímetro Urbano
2. Programa de Trabalho Plano Diretor de Jacy – Paraná
3. Programa de Trabalho Consolidação da Área Industrial
4. Proposta de Regulamentação da Outorga Onerosa do Direito de Construir
5. Proposta de Regulamentação do Direito de Preempção
6. Proposta de Plano Municipal de Arborização Urbana
7. Perfil do Projeto de Modernização Administrativa
8. Proposta de Modernização Administrativa
9. Roteiro Preliminar do Plano de Mobilidade Urbana
10. Proposta de Plano de Mobilidade Urbana – Preliminar
11. Relatório Propositivo – SEMTRAN 2007

Sendo o que tínhamos para o momento, renovamos votos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente

Cleon Ricardo dos Santos  
Axis Consultoria Urbana

CT Nº. 013/AXIS  
2009.

Porto Velho/RO, 13 de Maio de

A Sua Senhoria o Senhor  
Pedro Costa Beber  
M.D. Secretário Municipal Extraordinário de Programas Especiais-SEMEPE  
N E S T A

Senhor Secretário,

Ao tempo em que cumprimentamos Vossa Senhoria, vimos por meio deste encaminhar, em versão digital, perfis de Projetos e Propostas já produzidas por esta Consultoria, que serão também disponibilizados para outras secretarias municipais conforme acordado em ultima reunião com o secretariado:

1. Termo de Referencia do Perímetro Urbano
2. Programa de Trabalho Plano Diretor de Jacy – Paraná
3. Programa de Trabalho Consolidação da Área Industrial
4. Proposta de Regulamentação da Outorga Onerosa do Direito de Construir
5. Proposta de Regulamentação do Direito de Preempção
6. Proposta de Plano Municipal de Arborização Urbana
7. Perfil do Projeto de Modernização Administrativa
8. Proposta de Modernização Administrativa
9. Roteiro Preliminar do Plano de Mobilidade Urbana
10. Proposta de Plano de Mobilidade Urbana – Preliminar
11. Relatório Propositivo – SEMTRAN 2007

Sendo o que tínhamos para o momento, renovamos votos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

Cleon Ricardo dos Santos  
Axis Consultoria Urbana

CT Nº. 027/AXIS

Porto Velho/RO, 10 de junho de 2009.

A Sua Senhoria o Senhor  
Sérgio Pacífico  
Secretário Municipal de Planejamento e Gestão - SEMPLA  
Com cópia Secretaria Municipal Extraordinária de Programas Especiais-SEMEPE  
N E S T A

Senhor Secretário,

Ao tempo em que cumprimentamos Vossa Senhoria, vimos por meio desta solicitar que nos seja encaminhado, conforme acordado em reunião com secretários municipais, análises e propostas de alteração para as minutas de projeto encaminhadas através das CT. nº 012 de 12 de maio, CT. nº 023 e CT. nº 024 de 26 de maio.

Conforme já esclarecemos, tais minutas de perfis de projeto e de termos de referencia representam o ponto de partida para a discussão dos produtos considerados prioritários.

A consultoria necessita do retorno dessas contribuições e da definição de prioridade dos secretários para desenvolver seus trabalhos e cumprir prazos contratados com a SAESA e supervisionados pela SEMEPE.

Atentamos ainda para a suspensão dos serviços de definição topográfica do perímetro urbano e delimitação das zonas de uso do solo solicitada pela SEMPLA através do Ofício nº. 744/ASTEC para reavaliação e ajustes. Necessitamos retomar os serviços e aguardamos ajustes para conclusão do trabalho em campo.

Sendo o que tínhamos para o momento, renovamos votos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

Cleon Ricardo dos Santos  
Axis Consultoria Urbana

2222

CT Nº. 052/AXIS  
2009

Porto Velho, 31 de julho de

A Sua Senhoria o Senhor  
Sérgio Luiz Pacífico  
Secretário Municipal de Planejamento e Gestão - SEMPLA  
N E S T A

Senhor Secretário:

Ao tempo em que cumprimentamos Vossa Senhoria, considerando os prazos que temos que cumprir junto a Santo Antonio Energia S.A., vimos por meio desta solicitar resposta aos seguintes encaminhamentos da AXIS CONSULTORIA URBANA:

CT 012 de 12/05/2009- Programa de Trabalho Plano de Ordenamento Territorial de Jacy – Paraná; Programa de Trabalho Consolidação da Área Industrial; Proposta de Regulamentação da Outorga Onerosa do Direito de Construir; Proposta de Regulamentação do Direito de Preempção; Roteiro Preliminar do Plano de Mobilidade Urbana; Proposta de Plano de Mobilidade Urbana – Preliminar.

CT 024 de 26/05/2009- Perfil do Projeto de Tráfego Calmo, Programa de Recuperação de Áreas Verdes e Projeto “Ruas Modelo”.

CT 030 de 22/06/2009- Propostas técnicas para elaboração do Plano de Ordenamento Territorial do Distrito de Jacy-Paraná, para análise das secretarias envolvidas. Esclarecemos que apesar das propostas financeiras apresentarem-se acima do esperado, analisaremos a condição técnica de cada empresa ficando o ajuste financeiro para posterior negociação.

CT 034 de 03/07/2009- Versão digital e impressa, o Termo de Referência Sistema de Geoprocessamento do Município de Porto Velho para que seja analisado pelas secretarias envolvidas no processo.

Informamos ainda que encaminhamos a CT 049 que apresenta a versão preliminar do perfil de projeto referente à elaboração do Plano de Desenvolvimento de Porto Velho para que seja analisado e receba sugestões de sua equipe e demais secretários.

Antecipadamente gratos pela atenção, subscrevemo-nos

Atenciosamente

AXIS Consultoria Urbana

---

Cleon Ricardo dos Santos  
Diretor