



Imprensa Oficial Itatiba

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITATIBA

Avenida Luciano Consoline, nº 600. Jardim
de Lucca - Itatiba/SP
CEP: 13253-205

(11) 3183-0630
www.itatiba.sp.gov.br/imprensaoficial

Terça-feira, 20 de Junho de 2023

Edição nº 2996 - Ano XXI

SUMÁRIO

CONSELHO MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL	2
CONSELHO MUNICIPAL DE SAÚDE	3
DECRETOS	4
DESPACHOS	10
EDITAL DE NOTIFICAÇÃO	11
LEIS	12
LICITAÇÕES	44
PORTARIAS	46
ATOS OFICIAIS DA CÂMARA MUNICIPAL	47

EXPEDIENTE

Prefeito: Thomás Antonio Capeletto de Oliveira
Diagramação: Fabio Hercules
Vice-Prefeito e Secretário de Ação Social, Trabalho e Renda: Mauro Delforno;
Presidente do Fundo Social de Solidariedade: Barbara S. Zaratini Capeletto de Oliveira;
Secretária de Educação: Sueli de Moraes Tuon;
Secretário de Meio Ambiente e Agricultura: Alberto Hiroshi Bando
Secretária de Finanças: Katia Cecilia Baptistella;
Secretário de Saúde: Renan Dias Irabi;
Secretário de Obras e Serviços Públicos: Adilson Franco Penteado;
Secretária de Governo: Jackeline R. Boava Monte;
Secretário de Segurança e Defesa do Cidadão: Luís Antonio Henrique Pereira;
Secretário de Desenvolvimento Econômico e Habitação: Eduardo Samir Aoun;
Secretário de Esportes: Marcelo Cyrillo;
Secretário de Administração: Eduardo Antonio Sesti Junior;
Secretário de Negócios Jurídicos: Antonio de Carvalho;
Secretário de Assuntos Institucionais: Flávio Adriano Monte;
Secretário de Cultura e Turismo: Luís Soares de Camargo.

A Imprensa Oficial de Itatiba é uma publicação sob a responsabilidade da Coordenadoria de Comunicação Social e Gabinete do Prefeito, da Prefeitura do Município de Itatiba. Circula às terças-feiras, quintas-feiras e sábados, podendo haver edições extras (de acordo com Lei Nº 2963/1997 e Decretos regulamentadores). Distribuição digital certificada, de acordo com a Lei Nº 5099/2018.

ACERVO

As edições do Imprensa Oficial Eletrônico de Itatiba poderão ser consultadas através da internet, por meio do seguinte endereço eletrônico:
<https://itatiba.sp.gov.br/imprensaoficial>. As consultas e pesquisas são de acesso gratuito e independente de qualquer cadastro.

ENTIDADES

Prefeitura Municipal de Itatiba
 CNPJ: 50.122.571/0001-77
 Endereço: Avenida Luciano Consoline, nº 600. Jardim de Lucca - Itatiba/SP
 Telefone: (11) 3183-0630



CONSELHO MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL
ITATIBA

Deliberação CMAS nº07 /2023

O CMAS, no uso de suas atribuições e no que lhe confere a Lei Municipal nº 4.438 de 04/01/2012, conforme a Resolução CNAS 016/2010, delibera sobre a **validação da inscrição das entidades de assistência social, assim como dos serviços, programas e benefícios socioassistenciais** que apresentaram Plano de Ação e Relatório de Atividades de acordo com a Resolução nº 4 de 2 de abril de 2020, analisados pelos conselheiros.

Nome	CNPJ	Número de Inscrição	Serviços, Programas, Projetos ou benefícios socioassistenciais
Asilo São Vicente de Paulo de Itatiba	51.920.569/0001-06	014/2011	Entidade de Assistência Social de Alta Complexidade – Instituição de Longa Permanência para Idosos - ILPI
Centro de Prevenção e Reabilitação de Vidas de Itatiba – Desafio Jovem	02.105.707/0001-98	016/2012	Serviço de Acolhimento Institucional em República
Instituto Phala	03.677.800/0001-30	009/2011	Entidade de Assistência Social para Pessoas com Deficiência, Idosas e suas Famílias
Rede de Voluntárias de Combate ao Câncer de Itatiba	01.603.633/0001-57	007/2011	Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos
Sibes – Sociedade Itatibense para o Bem Estar Social	59.028.506/0001-51	005/2011	Entidade de Assistência Social - Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos
Trilhas, Aprendizagem e Cidadania para o adolescente	18.903.985/0001-20	018/2014	Entidade de Assistência Social - Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos
Associação SOS Cristão	20.004.071/0001-70	019/2021	Entidade de Assistência Social – Serviço de Acolhimento Institucional para adultos – Abrigo Institucional

Itatiba, 14 de junho de 2023

Fernanda de Moraes Michelini
Presidente Conselho Municipal de Assistência Social de Itatiba

**CONSELHO MUNICIPAL DE SAÚDE**

Itatiba - Edição nº 2996 - Ano XXI, 20 de Junho de 2023

CONSELHO MUNICIPAL DE SAÚDE DE ITATIBA**EDITAL DE CONVOCAÇÃO**

Convoco os Senhores (as) Conselheiros (as) do CONSELHO MUNICIPAL DE SAÚDE DE ITATIBA – CMS, a participarem da Reunião Ordinária a realizar-se no auditório “Dr. Crispim” – Ambulatório Central de Especialidades – ACE, na rua Marcos Dian, 365, Jardim de Lucca – Itatiba/ SP, no dia 27 de junho de 2023, em 1ª convocação às 14h30, com quórum classificado de 50% dos Conselheiros(as) presentes, ou em 2ª convocação, às 15h, com a presença de qualquer número de Conselheiros (as), na seguinte ordem conforme o Artigo 24º do RI – Regimento Interno – CMS.

I- Expediente

1. Aprovação da ata de 30/5/23.
2. Comunicados do Presidente.
3. Comunicados da Secretaria Municipal de Saúde.
4. Requerimentos: Nenhum a ser apresentado.

II- Ordem do Dia

1. Aprovação do RAG – Relatório Anual de Gestão 2022.
2. Aprovação do PAS – Plano Anual de Saúde 2024.
3. Apresentação do calendário de reuniões para o segundo semestre de 2023.
4. Enfermeira Cláudia Pizzi falará sobre a formação de Comissão Organizadora para a eleição do Conselho Municipal de Saúde biênio 2023/2025.
5. Respostas para requerimentos apresentados na reunião anterior.

De acordo com o RI-CMS de Itatiba, em seu Artigo 28º as reuniões do Conselho Municipal são públicas, abertas a toda população, e seus documentos emitidos ou recebidos são de conhecimento público.

Itatiba, 19 de junho de 2023.

Luiz Henrique Monte
Presidente do Conselho Municipal de Saúde

DECRETOS

Itatiba - Edição nº 2996 - Ano XXI, 20 de Junho de 2023

DECRETO Nº 7.882, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Dispõe sobre a substituição de membros do Conselho Municipal do Trabalho, Emprego e Renda, composto por meio do Decreto Municipal nº 7.693, de 23 de maio de 2022, na forma que especifica.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo;

D E C R E T A:

Art. 1º. Fica nomeado junto ao Conselho Municipal do Trabalho, Emprego e Renda, composto por meio do Decreto Municipal nº 7.693, de 23 de maio de 2022, **LEONARDO LIRA BARBIN**, como membro titular representante da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Habitação, em substituição a Juliana Novelli.

Art. 2º. Fica nomeada junto ao Conselho Municipal do Trabalho, Emprego e Renda, composto por meio do Decreto Municipal nº 7.693, de 23 de maio de 2022, **NADIA MASSARETTO DE CARVALHO**, como membro suplente representante da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Habitação, em substituição a Leonardo Lira Barbin.

Art. 3º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Centro Administrativo Municipal “Prefeito Ettore Consoline”,
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

DECRETO Nº 7.883, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área que especifica.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e com fundamento no inciso VI do art. 4º, e nos incisos IX e X do art. 68, da Lei Orgânica do Município, combinados com os arts. 2º e 6º, bem como o inciso “i” do art. 5º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941;

D E C R E T A:

Art. 1º. É declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área de terras abaixo especificada, destinada à retificação do Ribeirão Jacaré, sob seguinte descrição:

Proprietário: Ivonete Mendes dos Santos, Elisabete Mendes dos Santos Alba e s/m Mario Alba Batista
Local: Rua Jundiá – Bairro do Engenho- Itatiba – SP
Processo: 5963/2022

Área: 301,36m² - (Área ocupada da matrícula nº 00889 pela municipalidade para abertura da avenida marginal na lateral do Córrego dos Operários)

(observador dá as costas para o imóvel)

17,35 metros em reta de frente para a Rua Jundiá, 26,00 metros em reta do lado direito, confrontando com o Córrego dos Operários, 31,41 metros do lado esquerdo sendo em dois segmentos de 13,94 metros em curva com raio de 7,05 metros em reta e 17,47 metros, confrontando com Área Remanescente de propriedade de Ivonete Mendes dos Santos, Elisabete Mendes dos Santos Alba e s/m Mario Alba Batista, 14,69 metros em reta nos fundos, confrontando com Avenida Marginal (antiga propriedade de Terreno 1).

Art. 2º. A desapropriação prevista no artigo anterior é declarada de natureza urgente, para os fins e efeitos do art. 15, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 3º. As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Administrativo Municipal “Prefeito Ettore Consoline”,
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

DECRETO Nº 7.884, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área que especifica.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e com fundamento no inciso VI do art. 4º, e nos incisos IX e X do art. 68, da Lei Orgânica do Município, combinados com os arts. 2º e 6º, bem como o inciso “i” do art. 5º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941;

D E C R E T A:

Art. 1º. É declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área de terras abaixo especificada, destinada à retificação do Ribeirão Jacaré, sob seguinte descrição:

Proprietário: Carlos Roberto Piovesana e s/m Paulina Azzoni Piovesana
Local: Rua Maria Biasotto Piovesana – Lote 2-A – Chácara Piovesana – Bairro do Engenho- Itatiba – SP
Processo: 5964/2022

Área: 718,57m² - (Área ocupada da matrícula nº 068137 pela municipalidade para abertura da avenida marginal na lateral do Córrego dos Operários)

(observador dá as costas para o imóvel)

41,05 metros de frente para fundos do Lote 02-A (Remanescente), sendo em dois segmentos de 18,70 metros em curva com raio de 158,84 metros em reta e 22,35 metros, confrontando com Área Remanescente de propriedade de Carlos Roberto Piovesana e s/m Paulina Azzoni Piovesana, 16,76 metros em reta do lado direito, confrontando com a Av. Marginal (antiga propriedade de Sergio Carraro), 17,65 metros em reta do lado esquerdo, confrontando com Avenida Marginal (antiga propriedade de Mauro Euler Tulon), 41,00 metros em reta nos fundos, confrontando com o córrego dos Operários.

Art. 2º. A desapropriação prevista no artigo anterior é declarada de natureza urgente, para os fins e efeitos do art. 15, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 3º. As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Administrativo Municipal “Prefeito Ettore Consoline”,
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

DECRETO Nº 7.885, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área que especifica.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e com fundamento no inciso VI do art. 4º, e nos incisos IX e X do art. 68, da Lei Orgânica do Município, combinados com os arts. 2º e 6º, bem como o inciso “i” do art. 5º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941;

D E C R E T A:

Art. 1º. É declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área de terras abaixo especificada, destinada à retificação do Ribeirão Jacaré, sob seguinte descrição:

Proprietário: Mauro Euler Tulon e s/m Cláudia Rogéria Rodrigues Tulon
Local: Rua Maria Biasotto Piovesana – Gleba 3-A – Bairro do Engenho - Itatiba – SP
Processo: 5973/2022

Área: 263,20m² - (Área ocupada da matrícula nº 28636 pela municipalidade para abertura da avenida marginal na lateral do Córrego dos Operários)

(observador dá as costas para o imóvel)

15,27 metros em reta de frente para fundos do Lote 3-A(Remanescente), 17,65 metros em reta do lado direito, confrontando com a Av. Marginal(antigo Lote 02), 17,10 metros em reta do lado esquerdo, confrontando com Avenida marginal(antiga Gleba 03-B), 15,30 metros em reta nos fundos, confrontando com o córrego dos Operários.

Art. 2º. A desapropriação prevista no artigo anterior é declarada de natureza urgente, para os fins e efeitos do art. 15, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 3º. As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Administrativo Municipal “Prefeito Ettore Consoline”,
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

DECRETO Nº 7.886, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área que especifica.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e com fundamento no inciso VI do art. 4º, e nos incisos IX e X do art. 68, da Lei Orgânica do Município, combinados com os arts. 2º e 6º, bem como o inciso “i” do art. 5º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941;

D E C R E T A:

Art. 1º. É declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área de terras abaixo especificada, destinada à retificação do Ribeirão Jacaré, sob seguinte descrição:

Proprietário: Alberico de Salve Junior e s/m Marilu Cristina Castello de Salve
Local: Rua Maria Biasotto Piovesana – Gleba 3-C – Bairro do Engenho - Itatiba – SP
Processo: 5972/2022

Área: 491,16m² - (Área ocupada da matrícula nº 059374 pela municipalidade para abertura da avenida marginal na lateral do Córrego dos Operários)

(observador dá as costas para o imóvel)

30,71 metros em reta de frente para fundos do Lote 3-C(Remanescente), sendo em dois segmentos de 27,15 metros em reta e 3,56 metros em reta, 16,84 metros em reta do lado direito, confrontando com a Av. Marginal(antigo Gleba 03-A), 15,12 metros em reta do lado esquerdo, confrontando com Avenida marginal(antigo Lote 01 da Quadra “B”), 30,70 metros em reta nos fundos, sendo em dois segmentos de 15,30 metros em reta e 15,40 metros em reta, confrontando com o córrego dos Operários.

Art. 2º. A desapropriação prevista no artigo anterior é declarada de natureza urgente, para os fins e efeitos do art. 15, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 3º. As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Administrativo Municipal “Prefeito Ettore Consoline”,
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

DECRETO Nº 7.887, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área que especifica.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e com fundamento no inciso VI do art. 4º, e nos incisos IX e X

do art. 68, da Lei Orgânica do Município, combinados com os arts. 2º e 6º, bem como o inciso “i” do art. 5º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941;

D E C R E T A:

Art. 1º. É declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área de terras abaixo especificada, destinada à retificação do Ribeirão Jacaré, sob seguinte descrição:

Proprietário: Antonio Rodrigues de Souza
Local: Rua Claudio Rodrigues de Souza – Lote 01 da Quadra “B” – Bairro do Engenho - Itatiba – SP
Processo: 5980/2022

Lote de terreno, sob nº 01, da quadra B, localizado na Estrada da Bomba Velha; sito e com frente para a Rua 01, perímetro urbano desta cidade e comarca de Itatiba, medindo 19,28 metros de frente para a referida Rua; 18,281 metros nos fundos, onde confronta com Alberico de Salve, por 20,00 metros de extensão da frente aos fundos, de ambos os lados, confrontando do lado direito com o lote 02, do esquerdo com o mesmo Alberico de Salve, encerrando a área de 375,62m² metros quadrados.

Art. 2º. A desapropriação prevista no artigo anterior é declarada de natureza urgente, para os fins e efeitos do art. 15, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 3º. As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Administrativo Municipal “Prefeito Ettore Consoline”,
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

DECRETO Nº 7.888, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área que especifica.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e com fundamento no inciso VI do art. 4º, e nos incisos IX e X do art. 68, da Lei Orgânica do Município, combinados com os arts. 2º e 6º, bem como o inciso “i” do art. 5º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941;

D E C R E T A:

Art. 1º. É declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área de terras abaixo especificada, destinada à retificação do Ribeirão Jacaré, sob seguinte descrição:

Proprietário: Antonio Rodrigues de Souza
Local: Rua Claudio Rodrigues de Souza – Lote 02 da Quadra “B” – Bairro do Engenho - Itatiba – SP
Processo: 5979/2022

Área: 1,81m² - (Área ocupada da matrícula nº 12291 pela municipalidade para abertura da avenida marginal na lateral do Córrego dos Operários)

(observador dá as costas para o imóvel)

3,64 metros em reta de frente para a Rua Claudio Rodrigues de Souza, 1,48 metros em reta do lado esquerdo, confrontando com confrontando área ser ocupada pela Prefeitura do Município de Itatiba para abertura da Avenida Marginal na lateral do Córrego dos Operários(antigo Lote 01 da Quadra “B”), 3,94 metros em curva com raio de 6,89 metros nos fundos, confrontando com o Lote 02 da quadra “B”(Remanescente).

Art. 2º. A desapropriação prevista no artigo anterior é declarada de natureza urgente, para os fins e efeitos do art. 15, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 3º. As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Administrativo Municipal “Prefeito Ettore Consoline”,
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

DECRETO Nº 7.889, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área que especifica.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e com fundamento no inciso VI do art. 4º, e nos incisos IX e X do art. 68, da Lei Orgânica do Município, combinados com os arts. 2º e 6º, bem como o inciso “i” do art. 5º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941;

D E C R E T A:

Art. 1º. É declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área de terras abaixo especificada, destinada à retificação do Ribeirão Jacaré, sob seguinte descrição:

Proprietário: Antonio Rodrigues de Souza e s/m Nadir Aparecida Falsarella de Souza
Local: Rua Claudio Rodrigues de Souza – Lote 01 da Quadra “A” – Bairro do Engenho - Itatiba – SP
Processo: 5978/2022

Área: 625,461m² - (Área ocupada da matrícula nº 24184 pela municipalidade para abertura da avenida marginal na lateral do Córrego dos Operários)

(observador dá as costas para o imóvel)

22,346 metros em reta de frente para a Rua Claudio Rodrigues de Souza, 38,787 metros do lado direito, confrontando com o córrego dos Operários(antigo Alberico de Salve), 40,49 metros do lado esquerdo, sendo em três segmentos de 9,47 metros em curva com raio de 7,00 metros, 25,20 metros em curva com raio de 253,03 metros e 5,82 metros em reta, confrontando com o Lote 01(Remanescente) da quadra “A”, 16,836 metros em reta nos fundos, confrontando com propriedade de José Antonio Tulon.

Art. 2º. A desapropriação prevista no artigo anterior é declarada de natureza urgente, para os fins e efeitos do art. 15, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 3º. As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Administrativo Municipal "Prefeito Ettore Consoline",
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

DECRETO Nº 7.890, DE 19 DE JUNHO DE 2023

"Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área que especifica."

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e com fundamento no inciso VI do art. 4º, e nos incisos IX e X do art. 68, da Lei Orgânica do Município, combinados com os arts. 2º e 6º, bem como o inciso "i" do art. 5º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941;

D E C R E T A:

Art. 1º. É declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área de terras abaixo especificada, destinada à retificação do Ribeirão Jacaré, sob seguinte descrição:

Proprietário: José Antonio Tulon e s/m Edna Piovesana Tulon
Local: Rua Maria Biasotto Piovesana – Lote 05A – Bairro do Engenho - Itatiba – SP
Processo: 5971/2022

Área: 874,24m² - (Área ocupada da matrícula nº 064703 pela municipalidade para abertura da avenida marginal na lateral do Córrego dos Operários)

A presente descrição tem início a 44,04 metros da Rua Maria Biasotto Piovesana, segue em reta à esquerda pelo muro existente com azimute de 17º12'26" e distância de 18,22 metros até atingir o ponto de divisa no córrego dos Operários, confrontando até este ponto com o Lote 05B de propriedade de José Antonio Tulon. Daí deflete à esquerda e segue em reta por um alinhamento na lateral do Córrego dos Operários no sentido das águas, com distância de 51,27 metros até atingir o ponto de divisa no Lote 01 da Quadra A de propriedade de Antonio Rodrigues de Souza e s/m Nadir Aparecida Falsarella (matr. 24184), confrontando até este ponto com o Córrego dos Operários. Daí deflete à esquerda e segue em reta pelo muro existente com azimute de 196º38'58" e distância de 17,08 metros até atingir o ponto de divisa com o Lote 5A(Remanescente) de propriedade José Antonio Tulon e s/m Edna Piovesana Tulon, confrontando até este ponto com o Lote 01 da Quadra A de propriedade de Antonio Rodrigues de Souza e s/m Nadir Aparecida Falsarella (matr. 24184). Daí deflete à esquerda e segue em reta por um alinhamento com azimute de 124º13'14" e distancia de 51,27 metros até atingir o ponto onde iniciou a presente descrição perimétrica, confrontando até este ponto com o Lote 5A(Remanescente) de propriedade José Antonio Tulon e s/m Edna Piovesana Tulon, encerrando uma área total de 874,24m².

Art. 2º. A desapropriação prevista no artigo anterior é declarada de natureza urgente, para os fins e efeitos do art. 15, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 3º. As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Administrativo Municipal "Prefeito Ettore Consoline",
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

DECRETO Nº 7.891, DE 19 DE JUNHO DE 2023

"Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área que especifica."

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e com fundamento no inciso VI do art. 4º, e nos incisos IX e X do art. 68, da Lei Orgânica do Município, combinados com os arts. 2º e 6º, bem como o inciso "i" do art. 5º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941;

D E C R E T A:

Art. 1º. É declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área de terras abaixo especificada, destinada à retificação do Ribeirão Jacaré, sob seguinte descrição:

Proprietário: Charles José Tulon e s/m Luzia Bernardete Bedini Tulon
Local: Rua Maria Biasotto Piovesana – Lote 05B-01 – Bairro do Engenho - Itatiba – SP
Processo: 5974/2022

Área: 856,39m² - (Área ocupada da matrícula nº 066051 pela municipalidade para abertura da avenida marginal na lateral do Córrego dos Operários)

A presente descrição tem início a 30,37 metros da Rua Maria Biasotto Piovesana, segue em reta à esquerda pelo muro existente com azimute de 16º36'07" e distância de 20,13 metros até atingir o ponto de divisa no córrego dos Operários, confrontando até este ponto com o Lote 05B-2. Daí deflete à esquerda e segue em reta por um alinhamento na lateral do Córrego dos Operários no sentido das águas, com distância de 46,23 metros até atingir o ponto de divisa na Lote 05A, confrontando até este ponto com o Córrego dos Operários. Daí deflete à esquerda e segue em reta pelo muro existente com azimute de 197º12'26" e distância de 18,16 metros até atingir o ponto de divisa com o Lote 5B-1(Remanescente) de propriedade Charles José Tulon e s/m Luzia Bernardete Bedini Tulon, confrontando até este ponto com o Lote 05A. Daí deflete à esquerda e segue em reta por um alinhamento com azimute de 124º07'39" e distância de 46,23 metros até atingir o ponto onde iniciou a presente descrição perimétrica, confrontando até este ponto com o Lote 5B-1(Remanescente) de propriedade Charles José Tulon e s/m Luzia Bernardete Bedini Tulon, encerrando uma área total de 856,39m².

Art. 2º. A desapropriação prevista no artigo anterior é declarada de natureza urgente, para os fins e efeitos do art. 15, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 3º. As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Administrativo Municipal "Prefeito Ettore Consoline",
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

DECRETO Nº 7.892, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área que especifica.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e com fundamento no inciso VI do art. 4º, e nos incisos IX e X do art. 68, da Lei Orgânica do Município, combinados com os arts. 2º e 6º, bem como o inciso “i” do art. 5º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941;

D E C R E T A:

Art. 1º. É declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área de terras abaixo especificada, destinada à retificação do Ribeirão Jacaré, sob seguinte descrição:

Proprietário: Charles José Tulon e s/m Luzia Bernardete Bedini Tulon
Local: Rua Maria Biasotto Piovesana – Lote 05B-2 – Bairro do Engenho - Itatiba – SP
Processo: 5977/2022

Área: 471,95m² - (Área ocupada da matrícula nº 066052 pela municipalidade para abertura da avenida marginal na lateral do Córrego dos Operários)

A presente descrição tem início a 23,36 metros da Rua Maria Biasotto Piovesana, segue em reta à esquerda pelo muro existente com azimute de 16º36'07” e distância de 21,09 metros até atingir o ponto de divisa no córrego dos Operários, confrontando até este ponto com propriedade da Prefeitura Municipal de Itatiba. Daí deflete à esquerda e segue em reta por um alinhamento na lateral do Córrego dos Operários no sentido das águas, com distância de 23,70 metros até atingir o ponto de divisa no Lote 05B-1, confrontando até este ponto com o Córrego dos Operários. Daí deflete à esquerda e segue em reta pelo muro existente com azimute de 196º36'07” e distância de 20,12 metros até atingir o ponto de divisa com o Lote 5B-2(Remanescente) de propriedade Charles José Tulon e s/m Luzia Bernardete Bedini Tulon, confrontando até este ponto com o Lote 05B-1. Daí deflete à esquerda e segue em reta por um alinhamento com azimute de 124º00'30” e distância de 23,99 metros até atingir o ponto onde iniciou a presente descrição perimétrica, confrontando até este ponto com o Lote 5B-2(Remanescente) de propriedade Charles José Tulon e s/m Luzia Bernardete Bedini Tulon, encerrando uma área total de 471,95m².

Art. 2º. A desapropriação prevista no artigo anterior é declarada de natureza urgente, para os fins e efeitos do art. 15, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 3º. As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Administrativo Municipal “Prefeito Ettore Consoline”,
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA

Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO

Secretário dos Negócios Jurídicos

DECRETO Nº 7.893, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área que especifica.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e com fundamento no inciso VI do art. 4º, e nos incisos IX e X do art. 68, da Lei Orgânica do Município, combinados com os arts. 2º e 6º, bem como o inciso “i” do art. 5º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941;

D E C R E T A:

Art. 1º. É declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área de terras abaixo especificada, destinada à retificação do Ribeirão Jacaré, sob seguinte descrição:

Proprietário: Tashiaki Maeda e s/m Irene Kitano Maeda
Local: Rua Piza e Almeida, nº 961 – Bairro do Engenho - Itatiba – SP
Processo: 6399/2022

Área: 586,33 m² - (Área ocupada da matrícula nº 28792 pela municipalidade para abertura da avenida marginal na lateral do Córrego dos Operários)

A presente descrição perimétrica tem início na confrontação com fundos da propriedade da Pavenco Pavimentação e Construção Ltda., área remanescente e área a ser descrita, segue em reta à esquerda pelo muro existente na lateral da propriedade da Pavenco Pavimentação e Construção Ltda. com azimute de 22º53'06” e distância de 19,61 metros até atingir o ponto de divisa no Córrego, confrontando até este ponto com propriedade da Pavenco Pavimentação e Construção Ltda. Daí deflete à esquerda e segue pelo muro existente na lateral do córrego por uma distância de 35,83 metros até atingir o ponto de divisa com propriedade de João Carlos Sanfins, confrontando até este ponto com propriedade de João Corradini Neto e outro(atualmente Prefeitura do Município de Itatiba). Daí deflete à esquerda e segue em reta pelo muro existente com azimute de 182º14'24” e distância de 16,69 metros até atingir o ponto de divisa com área remanescente da matrícula 28792, confrontando até este ponto com propriedade de João Carlos Sanfins. Daí deflete à esquerda e segue em reta por um alinhamento com azimute de 107º39'32” e distância de 27,42 metros, segue em curva com raio de 148,26 metros e desenvolvimento de 2,99 metros até atingir o ponto onde iniciou a presente descrição perimétrica, confrontando até este ponto com área remanescente da matrícula 28792, encerrando uma área total de 586,33m².

Art. 2º. A desapropriação prevista no artigo anterior é declarada de natureza urgente, para os fins e efeitos do art. 15, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 3º. As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Administrativo Municipal “Prefeito Ettore Consoline”,
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA

Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO

Secretário dos Negócios Jurídicos

DECRETO Nº 7.894, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área que especifica.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e com fundamento no inciso VI do art. 4º, e nos incisos IX e X do art. 68, da Lei Orgânica do Município, combinados com os arts. 2º e 6º, bem como o inciso “i” do art. 5º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941;

D E C R E T A:

Art. 1º. É declarada de utilidade pública para fins de desapropriação, por via amigável ou judicial, a área de terras abaixo especificada, destinada à retificação do Ribeirão Jacaré, sob seguinte descrição:

Proprietário: Sérgio Carraro e s/m Ivanil Ubinha Carraro
Local: Rua Piza e Almeida esquina com Rua Maria Biasotto Piovesana, nº 1001- Lote “B” – Bairro do Engenho - Itatiba – SP
Processo: 6398/2022

Área: 533,58 m² - (Área ocupada da matrícula nº 29331 pela municipalidade para abertura da avenida marginal na lateral do Córrego dos Operários)

A presente descrição perimétrica tem início na confrontação com fundos do Lote "B" de propriedade Sérgio Carraro e s/m Ivanil Ubinha Carraro, área de Carlos Roberto Piovesana e área a ser descrita, segue em reta à esquerda pelo muro existente na lateral da propriedade de Carlos Roberto Piovesana, com rumo de 17°41'42"NE e distância de 16,67 metros até atingir o ponto M2 no córrego, confrontando até este ponto com a propriedade de Carlos Roberto Piovesana. Daí deflete à esquerda e segue em reta pelo muro existente na lateral do córrego por uma distância de 31,73 metros até atingir o ponto M3 na propriedade de Tashiaki Maeda, confrontando até este ponto com propriedade de João Corradini Neto e Vera Lúcia Corradini Quaglia. Daí deflete à esquerda e segue em reta pelo muro existente com rumo de 26°09'52"SW e distância de 16,40 metros até atingir o ponto nos fundos do Lote B de propriedade de Sérgio Carraro e s/m Ivanil Ubinha Carraro, confrontando até este ponto com propriedade de Tashiaki Maeda. Daí deflete à esquerda e segue em curva por um alinhamento com raio de 148,26 metros e desenvolvimento de 20,62 metros, segue em curva com raio de 158,84 metros e desenvolvimento de 13,58 metros até atingir o ponto onde iniciou a presente descrição perimétrica, confrontando até este ponto com fundos do Lote B de propriedade de Sérgio Carraro e s/m Ivanil Ubinha Carraro, encerrando uma área total de 533,58m².

Art. 2º. A desapropriação prevista no artigo anterior é declarada de natureza urgente, para os fins e efeitos do art. 15, do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

Art. 3º. As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Administrativo Municipal "Prefeito Ettore Consoline",
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos



DESPACHOS

Itatiba - Edição nº 2996 - Ano XXI, 20 de Junho de 2023

Processo nº 4453.2022**Interessado: SERPRO - Serviço Federal de Processamento de Dados****Assunto: Prestação de serviços de tecnologia de informação – Sistema de Notificação Eletrônica – serviço de que trata a Lei 14.071/2020 - art. 25 “caput” da Lei Federal nº 8.666/93 – Inexigibilidade.**

Com base nas novas justificativas e elementos constantes dos autos, especialmente acerca do prazo contratual e novos valores, que considero aqui integrados, **RATIFICO** e **HOMOLOGO**, com respaldo no artigo 25, *caput*, da Lei Federal 8.666/93, o ato de **INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO** para contratação da **SERPRO – Serviço Federal de Processamento de Dados**, inscrita no CNPJ sob o nº 33.683.111/0001-07, visando a prestação de serviço especializado de gestão centralizada, integrada e informatizada de notificações eletrônicas de infrações de trânsito, denominado *Sistema de Notificação Eletrônica – SNE*, pelo prazo de 60 (sessenta) meses, no valor unitário de R\$1,08 (um real e oito centavos) e valor total de R\$32.400,00 (trinta e dois mil e quatrocentos reais).

Publique-se e prossiga-se nos demais atos.

Itatiba, 13 de junho de 2023.

THOMÁS ANTONIO CAPELETTO DE OLIVEIRA

Prefeito Municipal



EDITAL DE NOTIFICAÇÃO

Itatiba - Edição nº 2996 - Ano XXI, 20 de Junho de 2023

EDITAL N. 0002/2023-SEAF

Fica o sujeito passivo, abaixo relacionado, **INTIMADO** a comparecer, em dia útil, no horário normal de atendimento, à Seção de Auditoria e Fiscalização Tributária, da Secretaria de Finanças, deste Município, para tomar ciência da Notificação de Lançamento de ISSQN sobre a Construção Civil, no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da publicação deste Edital.

Em caso de não comparecimento do sujeito passivo ou de seu representante legal, considerar-se-á feita a Notificação de Lançamento no **30º (trigésimo dia)** após a publicação deste Edital, nos termos da Lei Municipal nº 4.618/2013 (Art. 25) e do Código Tributário Municipal (Art. 35, inciso I; Art. 37 § 2º; Art. 141, inciso III; Art. 142, inciso III).

O prazo para apresentação da **Reclamação Contra o Lançamento é de 10 (dez) dias**, contados a partir do prazo previsto no parágrafo anterior (CTM, art. 144). A não observância do prazo de defesa ensejará medidas administrativas e/ou judiciais cabíveis a espécie, nos termos da legislação vigente.

Sujeito Passivo		
Nome/Razão Social	CPF/CNPJ	CCM/Id Físico
Empreiteira JR Construções Ltda	38.448.431/0001-98	-
Documento Fiscal:	Notificação de Lançamento nº 0096/2023 (Processos 2011.9360 e 2022.4105)	

SEAF, 12 de junho de 2023

Edelcino V. do Nascimento
Auditor Fiscal de Rendas

Kátia Cecília Baptistella
Secretária de Finanças

LEI Nº 5.560, DE 14 DE JUNHO DE 2023

“Dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana de Itatiba (PlanMob - Itatiba), no âmbito da Administração Pública Municipal, na forma que especifica.”

Eu, **THOMÁS ANTÔNIO CAPELETO DE OLIVEIRA**, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de meu cargo,

FAÇO SABER que a Câmara Municipal de Itatiba, em sua 111ª Sessão Extraordinária, realizada no dia 24 de maio de 2023, aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º. Esta Lei estabelece a Política Municipal de Mobilidade Urbana, nos moldes previstos no artigo 24, da Lei Federal n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012 e na Lei Municipal n.º 4.325/12 e alterações, que institui o Plano Diretor do Município de Itatiba SP.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários modais de transporte.

CAPÍTULO I**Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais de Mobilidade Urbana**

Art. 2º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana obedece aos seguintes princípios:

- I – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
 - II – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
 - III – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
 - IV – mobilidade às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, permitindo o acesso de todos à cidade e aos serviços urbanos;
 - V – segurança e promoção do bem-estar por meio de vias arborizadas nos deslocamentos das pessoas e bens;
 - VI – diminuição da necessidade de viagens motorizadas;
 - VII – fomento à gestão democrática e controle social do planejamento;
- (Lei nº 5.560/23 – fls. 02)**
- VIII – redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana;
 - IX – redução do consumo de energia, redimensionando a quantidade de viagens dos modais de mobilidade;
 - X – redução e fiscalização da velocidade dos veículos;
 - XI – execução de programas de ação em educação através de campanhas, e desenvolvimento de projetos específicos de segurança no trânsito que viabilizem a meta de redução das vítimas de acidentes de trânsito, tais como:
 - a) criação de cursos para capacitação de professores de educação infantil e do ensino fundamental;
 - b) criação de cursos para condutores na direção segura;
 - c) inclusão de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida na educação de trânsito, sustentabilidade e trânsito e Família em Trânsito – Qualidade de Vida e Cidadania;
 - d) realização de campanhas educativas de pedestres e condutores, principalmente nos locais com maior incidência de acidentes;
 - XII – redistribuição modal, reduzindo a participação do transporte individual, aumentando a participação do transporte coletivo;
 - XIII – dar prioridade nas ações propostas na segurança do trânsito;
 - XIV – estudar a área de transportes como a infraestrutura com maior potencial para direcionar o desenvolvimento e da conformação urbanos;
 - XV – considerar que o direito à cidade não pode ser condicionado à capacidade de pagamento pela utilização dos serviços de transporte e que, portanto, os custos de deslocamento devem ser compatíveis com a renda da população, na busca da redução das desigualdades sociais;
 - XVI – administrar os diversos interesses, resultando no que denominamos de democratização da mobilidade urbana objetivando:
 - a) maior acesso;
 - b) menor tempo;
 - c) menor custo;
 - d) maior conforto;
 - e) maior segurança;
 - f) maior informação.

Art. 3º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui como objetivos gerais:

- I – garantir equidade das atividades no território e fortalecimento às centralidades, levando em conta a planta oficial de setorialização, de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas e os longos deslocamentos inclusive alterando o zoneamento para flexibilizar e aumentar as atividades de comércio e prestação de serviços não poluentes nos bairros e setores da cidade em volta das escolas, descentralizando essas atividades;
 - II – dar suporte às demais ferramentas de planejamento urbano, inclusive na alteração do Macrozoneamento e do Zoneamento de Uso para contenção da dispersão urbana e indução ao preenchimento dos vazios urbanos, restringindo a expansão urbana nas áreas que já possuem infraestrutura urbana e comunitária;
 - III – fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público coletivo com o transporte individual e os modais não motorizados;
 - IV – garantir o acesso das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida à cidade e aos serviços urbanos;
- (Lei nº 5.560/23 – fls. 03)**
- V – dar condições de mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade;
 - VI – alterar a matriz de divisão modal da cidade, de modo a aumentar a participação de viagens em modais coletivos e/ou não motorizados;
 - VII – promover o transporte não-motorizado;
 - VIII – tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado;
 - IX – atrair para o transporte coletivo todo o cidadão que hoje se utiliza do transporte individual motorizado;
 - X – mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas;
 - XI – garantir a preservação dos fundos de vale e das áreas de várzea em regiões de urbanização não consolidada, para preservação ambiental e regulação da drenagem urbana, em lugar de construção de avenidas marginais aos córregos urbanos e implantar parques lineares de fundo de vale, devendo as avenidas e vias públicas distarem, no mínimo, 30 m de cada lado do curso d'água;
 - XII – promover a segurança no trânsito e reduzir o número de acidentes;
 - XIII – buscar soluções para evitar que as rodovias sejam utilizadas para a função urbana, principalmente promovendo a implantação da perimetral conforme previsto no mapa de hierarquização, do PlanMob - Itatiba.
 - XIV – garantir que as ações de mobilidade cumpram metas propostas pela Municipalidade no programa Cidades Sustentáveis do governo federal;
 - XV – garantir, nas ações, a ordem decrescente de prioridades como segue:
 - a) pedestres, em especial, pessoas com mobilidade reduzida;
 - b) ciclistas;
 - c) usuários do serviço de transporte público de passageiros;
 - d) prestadores de serviços de transporte público de passageiros;
 - e) prestadores do serviço de transporte de carga e distribuição de mercadorias; e
 - f) usuários de transporte particular automotor.
 - XVI – promover novas centralidades na cidade aumentando a complexidade funcional nesses setores, evitando regiões de baixa complexidade como loteamentos estritamente residenciais;
 - XVII – adensar as centralidades e desenvolver sua infraestrutura de forma a torná-las prioritariamente acessíveis por modos coletivos e não motorizados e pelo abastecimento de mercadorias necessárias a seu funcionamento;
 - XVIII – integrar o plano de mobilidade urbana de Itatiba às suas conexões metropolitanas;
 - XIX – estimular a permanência de atividades produtivas compatíveis com o uso do solo, valorizando o uso misto, a diversidade de classes de renda, as iniciativas de geração de emprego e renda, de forma a contribuir para permanência da população de baixa renda que reside ou trabalha na região;
 - XX – favorecer a arborização do viário para garantia do fornecimento dos importantes serviços ecossistêmicos fornecidos pelas árvores, destacando-se o sombreamento, a redução das ilhas de calor a melhoria do microclima, a permeabilidade e a melhoria na drenagem das águas, a beleza e a valorização do entorno.

(Lei nº 5.560/23 – fls. 04)

Art. 4º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I – integração do PlanMob – Itatiba na política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo promovendo adequações nas leis respectivas sempre que necessário, com enfoque no favorecimento da circulação entre as áreas residenciais e as áreas com oferta de empregos;
- II – possibilitar o adensamento nas regiões centrais por meio da melhoria da infraestrutura de circulação e a indução de ocupação dos “vazios urbanos” através do instrumento do “imposto progressivo”;
- III – promoção de mecanismos de avaliação conjunta dos impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade urbana;
- IV – promoção de mecanismos de avaliação permanente dos projetos de transporte coletivo e de trânsito;
- V – implantação de ciclovias arborizadas conforme mapa anexo no PlanMob – Itatiba;

VI – incentivo do deslocamento a pé em vias arborizadas para a realização de viagens curtas:

- a) definição de um mapa de classificação de calçadas, a curto prazo, de forma a priorizar intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres em vias arborizadas, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres e/ou de compartilhamento;
- VII – formulação de políticas de mobilidade urbana que considerem o deslocamento a pé como um importante modal de transporte;
- VIII – promoção da bicicleta como um importante modal de transporte urbano, especialmente para viagens de curta e média distância, como indicado no Mapa Ciclovitário, conforme PlanMob – Itatiba;
- IX – priorização dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- X – priorização de projetos de transportes coletivos estruturadores do território e Indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- XI – garantia da qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo;
- XII – promoção da integração do sistema municipal de mobilidade com o transporte metropolitano;
- XIII – promoção da racionalização do uso do transporte motorizado individual;
- XIV – inclusão da gestão de estacionamento na pauta do planejamento urbano municipal, considerando-a como ferramenta de gestão da demanda;
- XV – conciliação do transporte urbano de cargas aos outros modais de transporte, de modo que a atividade não influencie de maneira negativa na mobilidade urbana do município;
- XVI – promoção de campanhas voltadas à conscientização da população sobre segurança viária, assim como do tráfego de animais em vias, e à adequação do comportamento de motoristas, ciclistas e pedestres;
- XVII – estabelecimento de indicadores de monitoramento para a análise da eficácia dos programas e campanhas voltadas para a educação no trânsito;
- XVIII – estímulo ao desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes, dando incentivos para utilização de veículos elétricos e promover a curto prazo estudos nos sentidos de construções de estações de recarga desses veículos.
- (Lei nº 5.560/23 – fls. 05)*

- XIX – estímulo à implantação de programas de monitoramento permanente da qualidade do ar e de controle de emissão de poluentes;
- XX – instituir, a curto prazo, o programa específico de monitoramento dos ruídos urbanos causados pelo trânsito;
- XXI – disponibilização de informações aos cidadãos, de modo a apoiar a escolha da melhor opção de transportes;
- XXII – promoção da participação da população em todo o processo de implantação das ações previstas no PlanMob – Itatiba;
- XXIII – ampliação da autonomia, segurança e rapidez na circulação de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e idosos, ampliando as vias públicas de estacionamento exclusivo em locais priorizados e de acordo com a legislação pertinente;
- XXIV – ampliação da autonomia, segurança e conforto das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida na circulação sobre os passeios mediante a realocação de mobiliário urbano com localização inadequada, o aperfeiçoamento da fiscalização e a adequação da legislação referente à implantação do mobiliário urbano;
- XXV – manter atualizadas as legislações municipais referentes aos Sistemas Viário, de Circulação e de Trânsito e de vagas para estacionamento nas vias públicas, bolsões e edifícios comerciais e residenciais, além de compatibilizá-las com os demais Planos Setoriais, atendendo as diretrizes do Plano Diretor, a evolução da cidade, as novas tecnologias, e compatibilizando com a legislação Federal e Estadual;
- XXVI – articular os meios de transportes coletivos que operam no Município em uma rede única, de alcance metropolitano, integrada física e operacionalmente;
- XXVII – ordenar o sistema viário, através de mecanismos de engenharia, legislação e capacitação da malha viária, priorizando a circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual;
- XXVIII – adotar tecnologias apropriadas de baixa, média e alta capacidade, de acordo com as necessidades de cada demanda;
- XXIX – promover a atratividade do uso do transporte coletivo por intermédio de deslocamentos rápidos, seguros, confortáveis e a custos compatíveis;
- XXX – consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana através de debates e consultas públicas, questionários e outros meios de participação popular;
- XXXI – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;
- XXXII – promover o acesso fácil aos serviços básicos de saúde e educação e equipamentos e serviços, turísticos e de lazer;
- XXXIII – melhorar a sinalização de interesse do usuário, na forma necessária ao seu entendimento com todo o sistema, utilizando caracteres da linguagem em Braille, sinais sonoros, sistemas de sonorização e painéis de mensagens variáveis;
- XXXIV – promover melhorias viárias, através de duplicação de vias, construção de vias para compor binários, adequação geométrica de algumas vias de acesso ao Terminal Central de Integração, priorizando, sempre que possível, a aplicação do direito de preempção; Transferência do Direito de Construir e Operações Urbanas Consorciadas; ao invés da desapropriação de imóveis particulares por onde passam ou margeiam vias projetadas no sistema viário básico.
- XXXV – o sistema viário de novos parcelamentos do solo deverá garantir a continuidade do traçado do Sistema Viário do Município, obedecendo às dimensões definidas nas diretrizes para as vias desse parcelamento e as previstas nesta Lei;
- XXXVI – implantar corredores e faixas prioritários para transporte coletivo;
- (Lei nº 5.560/23 – fls. 06)*
- XXXVII – destinar parte do espaço que hoje se destina ao estacionamento, gratuito ou não (zona azul), de carros em áreas públicas para a instalação de espaços de convivência (mais conhecidos como *parklets*) com espaço previsto para o plantio de árvores de porte adequado às condições dos locais;
- XXXVIII – implantar nas estradas e caminhos municipais e vicinais pavimentadas, sinalizações aéreas e de solo, e criar espaço exclusivo para pedestres e ciclistas onde for viável;
- XXXIX – planejar o sistema de transportes de maneira mais integrada, levando-se em conta as características particulares e os interesses de cada setor;
- XL – harmonizar os movimentos de cargas e de pessoas diminuindo congestionamentos, atrasos, intrusão visual, os acidentes, ruídos, emissões e os impactos sobre a saúde;
- XLI – realizar estudos para a criação a médio prazo de um Terminal de Cargas e Central de Fretes, que desfrutaria de acesso relação com o uso do solo e hierarquia do sistema viário, com a intenção de concentrar, em área específica e adequadamente localizada, as empresas de transportes de carga; desviar o tráfego pesado das vias públicas da cidade; criar centro de armazenamento e transbordo de mercadorias; facilitar a comercialização com os centros atacadistas; promover benefícios e facilidades para motoristas, como a diminuição do tempo de espera entre carga e descarga, possibilitando a aquisição de cargas (mercado de fretes);
- XLII – buscar a preservação das árvores urbanas, valorização e facilidade de acesso do patrimônio histórico e cultural do município, inclusive por meio de incentivos fiscais;
- XLIII – consolidar uma conformação polinuclear de crescimento e adensamento urbano, de modo a articular os aspectos do uso do solo, da arborização urbana, dos sistemas viário e de transportes, observando as restrições ambientais e de preservação do ambiente construído, bem como favorecendo e estimulando as práticas sociais, culturais e econômicas municipais;
- XLIV – estimular a expansão e/ou instalação das atividades econômicas nos subcentros a serem desenvolvidos, adequando o zoneamento em casos necessários para tais incentivos;
- XLV – adotar o Conceito de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS);
- XLVI – Quando não for possível a realocação, no caso de indivíduos arbóreos, visto que, são mobiliários urbanos vivos, deverão ser previstas condições civis economicamente viáveis para manutenção da árvore garantindo o fornecimento dos serviços ecossistêmicos a população, concomitantemente, à ampliação da autonomia, segurança e conforto das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- XLVII – Quando não houver soluções civis economicamente viáveis para a permanência de indivíduos arbóreos, estes poderão ser suprimidos, mediante a observância de critérios técnicos e legais, além da devida compensação ambiental, conforme previstos na lei de arborização vigente.

CAPÍTULO II

PlanMob - Itatiba

Art. 5º. O PlanMob – Itatiba contempla:

- I – um plano de gestão da demanda e melhoria da oferta que abrange:
- propostas para reorganização da circulação dos modais individuais, coletivos e não motorizados;
- (Lei nº 5.560/23 – fls. 07)*
- programas de incentivo ao uso de transporte coletivo e não motorizado;
 - propostas para a melhoria da segurança viária;
 - estratégias econômicas para os modais de transporte;
 - planos específicos para as centralidades definidas;
- f) favorecer a atratividade econômica, ambiental e turística da cidade.
- II – um plano de implantação, gestão e monitoramento.

Art. 6º. A regulamentação dos serviços de transporte público coletivo deverá prever:

- I – diretrizes e princípios para garantir a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo, promovendo um sistema democrático e inclusivo;
- II – diretrizes e princípios aplicáveis à prestação dos serviços de transporte coletivo público municipal, padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema;
- III – a criação de sistema de informação aos usuários e informação sobre linhas de ônibus e horários nos terminais e pontos de ônibus;
- IV – a garantia de opções de transporte para pessoas com mobilidade reduzida através de serviço de traslado com agendamento;
- V – a garantia de opções de transporte para pessoas com deficiência através da adaptação da frota e da infraestrutura de transporte público;
- VI – aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade no município de Itatiba, entendida acessibilidade como a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança, autonomia e rapidez, das edificações públicas e privadas, dos espaços, equipamentos e mobiliário urbanos, dos serviços de transporte e dos sistemas de informação públicos, pela população em geral, em especial por pessoas com deficiência, idosos ou com mobilidade reduzida;
- VII – a promoção do fortalecimento de órgãos de regulação e mecanismos de controle do sistema de transporte público, a regularização e formalização da execução dos serviços;
- VIII – criar sistema de informação no transporte por ônibus, disponibilizando informações para os usuários de todos os modos de transporte, inclusive pedestres e ciclistas, através da implantação de medidas que permitam a interligação da frota com uma central de operações em tempo real, possibilitando o seu controle e também o posicionamento de cada ônibus e permitindo informar os usuários a respeito dos horários exatos de chegada dos veículos em cada ponto de embarque e desembarque, prestando informações online aos passageiros já embarcados, além de acionar a polícia em caso de problemas de segurança.

Art. 7º. A regulamentação das infraestruturas do sistema municipal de mobilidade urbana deverá prever:

- I – aperfeiçoamento de programa de arborização urbana com adoção de soluções civis economicamente viáveis para preservação do patrimônio arbóreo conciliando com os objetivos do PlanMob-Itatiba, bem como a criação de espaço e condições mínimas para a devida arborização e equidade de cobertura arbórea em toda a área urbana e de expansão urbana no Município;
- II – elaboração de programa de melhoria da iluminação pública com adoção de lâmpadas tipo LED;
- (Lei nº 5.560/23 – fls. 08)*
- III – aperfeiçoamento do sistema de monitoramento e avaliação da infraestrutura das redes de circulação;
- IV – definição de diretrizes para implementação de calçadas e ciclovias e infraestrutura associada em novos loteamentos prevendo inclusive o espaço destinado para o plantio de árvores;

- V – regulamentação de diretrizes de acessibilidade e conectividade viária para parcelamento do solo nas áreas de expansão urbana;
- VI – a criação de um programa de construção de novos pontos de ônibus para vias locais, de acordo com mapeamento da área de abrangência de cada ponto e dimensionados conforme a demanda que varia de ponto para ponto;
- VII – criação de faixas preferenciais ou exclusivas para ônibus, de acordo com a demanda;
- VIII – implantação de novo terminal Rodoviário;
- IX – modernização da fiscalização ampliando e diversificando a fiscalização do trânsito priorizando o monitoramento realizado por equipamentos eletrônicos que evitem erros e assegurem confiabilidade e eficácia à fiscalização. Como prioridade, deverão ser implantados radares para a fiscalização e “lombadas eletrônicas”;
- X – elaboração de projeto de equipamentos que facilitem os deslocamentos multimodais, prevenindo o estacionamento e acondicionamento seguro das bicicletas;
- XI – elaboração de estudos das intervenções físicas necessárias para construção de rotatórias, canteiros centrais e outros dispositivos que envolvam terrenos de particulares para aplicação dos institutos do direito de preempção e da transferência do direito de construir e da desapropriação.

Art. 8º. A regulamentação da integração dos modais de transporte público e destes com os privados e os não motorizados deverá prever:

- I – definição de infraestrutura de apoio à integração física entre transporte público coletivo e os modais privados e não motorizados;
- II – definição de especificações técnicas dos sistemas de tecnologia para transporte público (monitoramento e bilhetagem);
- III – definição de especificações técnicas do sistema de controle de tráfego.

Art. 9º. A regulamentação da operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária deverá prever:

- I – estabelecimento de diretrizes e normas;
- II – especificação de áreas e horários de carga e descarga e estacionamento;
- III – restrições de operação e circulação;
- IV – adoção de um padrão de veículos de carga para circulação na área central da cidade, para a melhor fluidez;
- V – elaboração de estudos de viabilidade técnico-econômica, para a adoção de soluções logísticas, através da implantação de terminais e centros de distribuição e transferência de cargas, pátios de estacionamento e outras soluções cabíveis.

Art.10. A regulamentação dos polos geradores de tráfego deverá prever, conforme PlanMob – Itatiba:

- I – consolidação da normatividade existente para criar regulamentação consistente com as diretrizes do PlanMob - Itatiba;
(Lei nº 5.560/23 – fls. 09)
- II - atribuição de competência ao órgão de Mobilidade Urbana para autorizar a implantação ou reforma de edificações classificadas como polos geradores de tráfego.

Art.11. A regulamentação das áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos deverá prever:

- I – plano de gestão da oferta de estacionamento incluindo necessidade de redução e aumento de vagas por área;
- II – definição da modalidade de operação/contratação e tecnologias para a gestão de estacionamento em via pública;
- III – incentivos para estacionamentos privados em áreas definidas como prioritárias.
- IV - arborização com espécies adequadas e compatíveis às características dos locais.

Art.12. A regulamentação dos mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana deverá prever:

- I – criação de núcleo gerenciador de projetos na Prefeitura;
- II – realização de um estudo para adicionar item na legislação municipal que destine percentual de recursos obtidos em multas para gestão de ciclovias e calçadas (subsídio cruzado);
- III – promoção da adesão a programas e financiamentos para modernização da gestão pública.

Art.13. A regulamentação do transporte público individual deverá fortalecer a legislação existente e estabelecer normatividade complementar para regular, controlar e adequar a prestação do serviço de transporte público individual aos objetivos prescritos no PlanMob – Itatiba.

Art.14. O incentivo e regulamentação do transporte privado coletivo (fretamento) particularmente pela indústria, grandes empresas, universidades e shopping centers, de transporte coletivo, desde que não esteja competindo diretamente com o sistema de transporte coletivo.

CAPÍTULO III

Das Disposições Finais

Art. 15. Fica instituído, nesta Lei, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itatiba – PlanMob – Itatiba, que contém os princípios, diretrizes e ações estabelecidas para a mobilidade urbana.

Art. 16. Para a efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, o Poder Público deverá criar uma instância administrativa para gerir o PlanMob.

Art.17. As avaliações, revisões e atualizações do Plano de Mobilidade Urbana de Itatiba – PlanMob ocorrerão em prazos não superiores a 4 (quatro) anos.

§ 1º. As revisões periódicas serão precedidas da realização da atualização dos diagnósticos e de prognósticos do sistema municipal de mobilidade urbana, e deverão contemplar minimamente:
(Lei nº 5.560/23 – fls. 10)

I – análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modais, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos e estratégias estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;

II – avaliação de tendências do sistema municipal de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes imediatos, de curto, médio e longo prazos.

§ 2º. A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho a que se refere o inciso I deste artigo deverá levar em consideração os relatórios anuais de balanços relativos à implantação do Plano de Mobilidade Urbana e seus resultados, realizados pelo órgão da administração municipal responsável pelo planejamento e pela gestão da mobilidade em Itatiba.

§ 3º. A elaboração do diagnóstico e do prognóstico a que se refere o caput deverá ser atribuída a órgão da administração pública, direta ou indireta, na regulamentação do PlanMob – Itatiba.

§ 4º. O Município deverá contratar a elaboração de pesquisas de trânsito e transporte e em especial estudos de origem e destino, no prazo máximo de 12 meses a contar da promulgação desta lei, para embasar as futuras revisões do plano.

Art. 18. Os estudos técnicos que estabelecem a nova estrutura de circulação e transportes, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão: Parágrafo único. A regulamentação do PlanMob – Itatiba e respectivos Anexos e Relatórios e o guia da “Calçada Planejada”, bem como outras informações referentes ao sistema municipal de mobilidade urbana, serão disponibilizados na página eletrônica da Prefeitura de Itatiba.

Art.19. O Plano Estratégico, que contém o conjunto de estratégias e ações voltadas à implementação do PlanMob – Itatiba bem como orientações para a gestão de demanda e melhoria da oferta do sistema municipal de mobilidade urbana constitui o Caderno do Planmob, desta lei onde serão propostas ações de curto, médio e longo prazos.

Art. 20. Com o objetivo de promover a integração entre as regiões da cidade e garantir acessibilidade a todos os modais de transporte, fica definido o Sistema Viário Estrutural do Município, por meio da identificação das vias estruturantes do território e sua respectiva hierarquia,

Art. 21. Com o objetivo de definir as funções viárias, estabelecer capacidade e velocidades adequadas na operação viária e diferenciar os fluxos, fica definida a Hierarquia Viária do Município.

§ 1º. O Sistema Viário Básico do Município de Itatiba é constituído por todas as vias públicas do Município e se classifica em:

- I – rodovias;
- II – expressas;
- III – vias arteriais;
- IV – vias coletoras;
- V – vias locais.

§ 2º. O Sistema de Estradas e Caminhos Municipais é constituído pelos existentes, organicamente articulados entre si, localizados em áreas rurais.

(Lei nº 5.560/23 – fls. 11)

Art. 22. Com o objetivo de promover a bicicleta como um importante modal de transporte urbano, fica definido o Sistema Ciclovitário Estrutural do Município.

Art. 23. As vias públicas do Município serão utilizadas preferencialmente para o trânsito de pessoas e veículos em condições seguras.

§ 1º. Qualquer outra atividade que resulte na ocupação da via ou de parte dela fica sujeita à autorização municipal.

§ 2º. Enquadram-se no disposto no parágrafo anterior as seguintes atividades:

- I – realização de obras e serviços de manutenção de infraestrutura das concessionárias de serviços públicos, tais como: fornecimento de gás encanado, telefonia, televisão a cabo, energia elétrica e outras;
- II – colocação de caçambas ou similares, para recolhimento de lixo ou entulho;
- III – instalação de comércio ambulante, inclusive de alimentos;
- IV – exercício de qualquer atividade comercial, industrial ou de prestação de serviços na via pública;
- V – colocação de equipamentos, mobiliário urbano e vegetação;
- VI – instalação de feiras livres;
- VII – realização de eventos;
- VIII – realização de obras e/ou reparos na via pública, executados pela administração direta e indireta municipal;

IX – transporte de cargas especiais e/ou perigosas.

§ 3º. A autorização para o funcionamento e/ou realização de quaisquer dessas atividades fica condicionada à manutenção das condições de segurança, conforto e desempenho do trânsito de veículos, pedestres e ciclistas.

§ 4º. Serão de responsabilidade do órgão municipal competente pela execução das intervenções de que tratam os parágrafos 2º e 3º, retro, a sinalização necessária nas vias.

§ 5º. Aplicam-se às disposições deste artigo às interferências realizadas na via pública, quando da utilização de seu subsolo ou espaço aéreo.

I – Criar “Espaços Compartilhados” na área central da cidade.

Art. 24. A realização de eventos ou manifestações, bem como a implantação e o funcionamento de estabelecimentos geradores de tráfego deverão estar condicionados ao equacionamento, em sua área de influência, do acesso e circulação dos serviços de transporte coletivo e do sistema viário.

Art. 25. As fontes de financiamento para implantação, custeio e investimentos destinados ao desenvolvimento das ações de gestão, planejamento, projeto, operação, fiscalização e controle dos sistemas de circulação, do trânsito e transporte público do Município são:

I – recursos do Orçamento Municipal;

II – recursos do Fundo Municipal de Trânsito e Transporte a ser criado no prazo de 180 dias da promulgação desta lei;

III – receitas provenientes do estacionamento rotativo;

(Lei nº 5.560/23 – fls. 12)

IV – recursos obtidos junto a organismos de fomento, nacionais e internacionais;

V – recursos obtidos de doações;

VI – recursos obtidos a fundo perdido;

VII – recursos provenientes de fiscalização e autuação, através dos agentes de operação de trânsito e transportes ou de outros delegados pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes para a execução dessas atribuições;

VIII – recursos provenientes de taxas e tarifas e contrapartidas cobradas pela análise de projetos de Polos Geradores de Tráfego de empreendimentos de médio e grande porte;

IX – recursos provenientes de fiscalização e autuações diversas, no âmbito de sua jurisdição.

Parágrafo único. Os incisos II, VIII e IX do presente artigo deverão ser regulamentados no prazo máximo de 06 (seis) meses, a partir da publicação desta Lei.

Art. 26. As despesas com a execução desta lei serão suportadas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 27. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Centro Administrativo Municipal “Prefeito Ettore Consoline”,
em 14 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

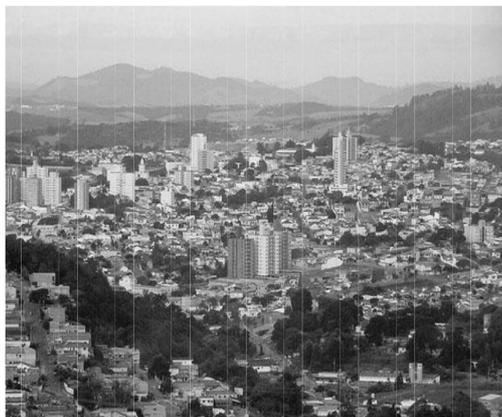


PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

Plano de Mobilidade Urbana PlanMob - Itatiba SP - Caderno de Diagnósticos



ÍNDICE

1.0 INTRODUÇÃO

2.0 DIAGNÓSTICO

2.1 Localização do município

2.2 Histórico do município

2.3 Análise dos Aspectos Urbanos e Socioeconômicos

2.4 Acessibilidade

2.5 Infraestrutura, Circulação e Sistema Viário

2.5.1 Polos geradores de viagens

2.6 Sistemas de Transporte Individual, Coletivo e Comercial

2.7 Sistema de Transporte de Cargas

2.8 Pesquisa de Opinião

3.0 DIRETRIZES E PLANO DE AÇÃO

3.1 Acessibilidade

3.1.1 Programa requalificação de calçadas

3.1.2 Plano para Zona Central

3.2 Infraestrutura, Circulação e Sistema Viário

3.2.1 Hierarquização viária

3.2.2 Proposta de diretrizes viárias

3.2.3 Polos geradores de viagens

3.2.4 Sinalização horizontal e vertical

3.2.5 Estacionamento Rotativo

3.3 Transporte não motorizado

3.3.1 Programa Cicloviário

3.4 Transporte coletivo



- 3.4.1 Corredores de ônibus
- 3.4.2 Controle dos serviços
- 3.5 Transporte de Cargas
- 3.6 Perfis Transversais Viários
- 3.7 Parklets - Curto prazo
- 3.8 Projeto Marginais - Médio prazo
- 4.0 CONSIDERAÇÕES FINAIS / CONCLUSÃO
- 5.0 ANEXOS
- 6.0 BIBLIOGRAFIA



1.0 INTRODUÇÃO



Nos últimos anos, o país passou por grandes transformações que modificaram o trânsito de cargas e pessoas dentro das cidades brasileiras, a cada dia, questões mais difíceis e desafiadoras relacionadas à mobilidade das pessoas, vem comprometendo a qualidade de vida urbana como o aumento do número de veículos individuais motorizados, congestionamentos, aumento de acidentes, aumento da poluição, entre outros.

A ausência de políticas públicas voltadas à mobilidade aliada ao baixo investimento público no setor de transportes urbanos e o grande crescimento da população urbana resultaram em um ambiente desfavorável para as cidades brasileiras. Em paralelo a este panorama surge a re-criação do Ministério das Cidades, a interlocução da sociedade no processo de realização das Conferências das Cidades, além de inúmeros encontros sobre políticas urbanas, que resultam posteriormente na instituição da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, através da Lei Federal n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que visa promover uma mudança no atual modelo de planejamento da mobilidade, presente em quase todas as cidades brasileiras.

A lei 12.587 traz características essenciais para a mudança da mobilidade urbana, para a efetivação de uma política pública estruturadora dos serviços de



transportes Urbanos e da infraestrutura de mobilidade, além de possibilitar sua inter-relação com outras políticas públicas, principalmente as ambientais. A lei 12.587 também apresenta uma quebra de paradigma estruturando como prioridade para mobilidade urbana, transportes não motorizados e transportes públicos ao invés do transporte individual, atualmente utilizado como principal modal nas grandes e médias cidades.

Assim como outras cidades no Brasil, Itatiba é atualmente centrada no transporte motorizado individual, hoje percebido como insustentável, seja pelos problemas ambientais ocasionados, seja pela impossibilidade de suprir as necessidades de infraestrutura que o crescimento acelerado da frota exige.

As cidades, a partir da instituição da lei 12.587, passam a pensar seus fluxos (pessoas e cargas/bens) com base em um Plano de Mobilidade urbana, procurando alternativas e estratégias sustentáveis de crescimento. O conceito mobilidade urbana é atribuído ao deslocamento das pessoas de forma segura e eficiente aos destinos desejados nas cidades.

O PlanMob-Itatiba foi desenvolvido com ações e propostas voltadas para o que é melhor para as pessoas, garantindo a equidade na utilização dos espaços urbanos e buscando a construção de uma cidade mais humana, com melhor qualidade de vida e com desenvolvimento sustentável.

O PlanMob-Itatiba foi elaborado com base na Lei Federal n. 12.587/2012. A lei prevê que os municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem planos que privilegiem os deslocamentos feitos a pé, de bicicleta e por transporte público coletivo. A elaboração da proposta é embasada no material coletado em oficinas de diagnóstico, pesquisa e consolidação das proposições apresentadas na primeira audiência pública realizada no dia 05 de maio de 2015 e na segunda audiência pública realizada no dia 13 de outubro de 2015, bem como nas obtidas nas respostas aos mais de 10 mil questionários distribuídos à população em geral e disponível no site da prefeitura.



O PlanMob-Itatiba segue o estabelecido pela Lei 12.587/12 conforme descrito a seguir:

Princípios:

- Acessibilidade universal;
- Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Diretrizes:

- Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

• Priorização de projetos de transporte público coletivo como estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

Objetivos:

- Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Atribuições dos municípios

- Planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano.
- Prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;
- Capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do município.

Planejamento, Gestão e Avaliação dos sistemas de mobilidade

- Identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;
- Identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;
- Formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

Centro Administrativo - Paço Municipal "Thelmo Estore Consolin"
Rodovia Luciano Consolin, nº 602 - Jardim de Luiza | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(15) 3983-1730 | www.itatiba.sp.gov.br

7



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

• Definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Atribuições mínimas dos Órgãos Gestores

- Planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes na Lei;
- Avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;
- Implantar a política tarifária;
- Dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- Estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;
- Garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e
- Combater o transporte ilegal de passageiros.

Centro Administrativo - Paço Municipal "Thelmo Estore Consolin"
Rodovia Luciano Consolin, nº 602 - Jardim de Luiza | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(15) 3983-1730 | www.itatiba.sp.gov.br

8



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

2. DIAGNÓSTICO



A estrutura básica do diagnóstico abrange a identificação dos elementos existentes; o levantamento dos dados e informações disponíveis; a realização de pesquisas e a avaliação quantitativa e qualitativa, relativos aos assuntos abordados.

Para subsidiar esta etapa de Diagnóstico e Análise, foram consolidados os dados e informações disponíveis conforme segue:

- Políticas urbanas existentes;
- Estudos e projetos em andamento;
- Pesquisas existentes;
- Demandas da população em geral;
- Legislação federal, estadual e municipal relativas à acessibilidade; sistema viário, de circulação e trânsito; transporte coletivo e comercial de passageiros e transporte de cargas;
- Modelos de gestão e institucional atuais relativos à acessibilidade; sistemas viários, de circulação e trânsito; transporte coletivo e comercial de passageiros e transporte de cargas;
- Situação atual da operação relativa ao sistema viário, de circulação e trânsito;

Centro Administrativo - Paço Municipal "Thelmo Estore Consolin"
Rodovia Luciano Consolin, nº 602 - Jardim de Luiza | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(15) 3983-1730 | www.itatiba.sp.gov.br

9



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

- Transporte coletivo e comercial de passageiros e transporte de cargas;
- Projetos e campanhas realizados e em andamento com relação à educação para a mobilidade;
- Características dos sistemas de transporte coletivo e comercial de passageiros atuais quanto aos conceitos básicos, infraestrutura e frota;

Apesar de o cenário identificado ser muitas vezes inapropriado para uma mobilidade urbana e desenvolvimento urbano, resultado de questões históricas, hoje o município já possui legislação reguladora para parcelamento, uso e ocupação do solo, entre outras leis vigentes para um desenvolvimento sustentável do município que deve ser atualizado

2.1 Localização do município

Itatiba é um município do estado de São Paulo, no Brasil. Faz parte da Região Metropolitana de Campinas. Localiza-se a noroeste da capital do estado, estando a cerca de oitenta quilômetros desta.



Localização de Itatiba em São Paulo

Centro Administrativo - Paço Municipal "Thelmo Estore Consolin"
Rodovia Luciano Consolin, nº 602 - Jardim de Luiza | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(15) 3983-1730 | www.itatiba.sp.gov.br

10



Mapa região metropolitana de Campinas

2.2 Histórico do município

A Comarca de Itatiba foi criada pela Lei nº 10, de 07 de fevereiro de 1875 e instalada em 03 de fevereiro de 1890.

Por volta de 1850, iniciou-se cultivo de café no município e a cidade se desenvolveu na cumada, fugindo às enchentes do ribeirão Jacarezinho e atendendo ao gosto da cultura do café pelas terras altas no lugar dos ácidos solos baixos.

A essa época foi feita a hipodamização do traçado urbano, que se caracteriza pela forma de tabuleiro de xadrez dos quarteirões. Tal solução gerou, próximo ao centro, interrupções em seu traçado e ladeiras impraticáveis. O fato de as glebas sucessivamente loteadas serem definidas por acidentes naturais (córregos, espigões, etc.), gerou disparidade de ângulo entre as glebas contíguas, com o seu "Tabuleiro de Xadrez" disposto segundo sua própria orientação. A cidade,



como a maioria dos municípios paulistas típicos do café, resultou numa colcha de retalhos, onde cada loteamento desconhecia o vizinho, criando com ele divergências difíceis de sanar. As imediações do ribeirão Jacarezinho passaram a receber nas ruas e no interior das quadras, instalações que vieram a obstruir a calha natural, causando problemas de enchentes. As fazendas e chácaras dificultaram a expansão da cidade em determinadas direções estratégicas. É o caso da Fazenda Santa Rosa e da Santa Adelaide que hoje passam por um desejável processo de urbanização ocupando esses imensos vazios urbanos.

Tudo isso levou a cidade a desenvolver-se de forma radial, ao longo dos antigos caminhos e estradas e essas chácaras e fazendas ficaram encravadas criando esses vazios urbanos. O Plano diretor então vigente, de 07 de outubro de 1975, só veio a reforçar essa tendência criando "corredores comerciais" ao longo das radiais, somando-se ao fato de que o perímetro urbano e a zona de expansão urbana eram exageradamente grandes, chegando mesmo a invadir áreas de outros municípios(sic).

Diante desse panorama, em 1997 foi criado o Sistema Viário Básico do município que contempla anéis viários e perimetrais implantadas e futuras, visando promover uma "amarração" da malha urbana.



Mapa da hipodamização do centro urbano



foto: E.N.F.A. - SEC XIX

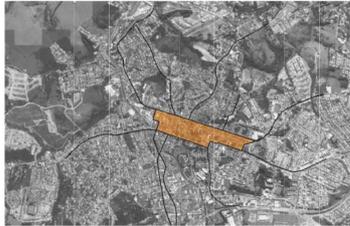


Figura 2 : mapa do crescimento a partir das radiais



2.3 Análise dos aspectos urbanos e socioeconômicos

Itatiba apresenta uma economia bem diversificada, colaborando com o equilíbrio econômico em momentos de crises setoriais. Os serviços e a indústria tem predominância na economia da cidade com pequena participação da Agropecuária.

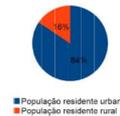
Esta última apresenta um potencial enorme e merece ser incentivada, porque a cidade conta com vastas áreas agricultáveis ociosas. O Plano de Mobilidade também deve dar atenção ao desenvolvimento e melhoria das estradas e caminhos municipais.

O Comércio se destaca com 33% da economia do município, seguido dos serviços técnicos/profissionais e artísticos, com 14%. A indústria com 8% e intermediação, correção e administração com 7%.

Do setor industrial temos a predominância de Metalúrgicas com 22%, Móveis com 12%, Têxteis com 9% e outras.

A cidade conta com grande potencial de desenvolvimento industrial e de logística devido ao fato de estar localizada próxima a grandes centros consumidores, bem como Campinas e São Paulo. Sua proximidade com o aeroporto de Viracopos e seu acesso às mais importantes rodovias do país também colaboram para esse potencial.

População residente

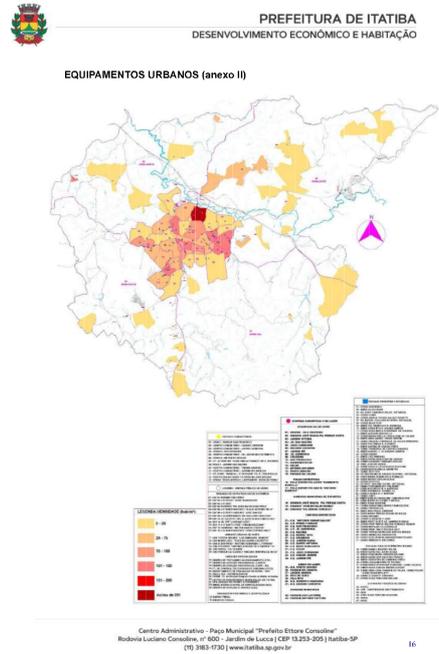
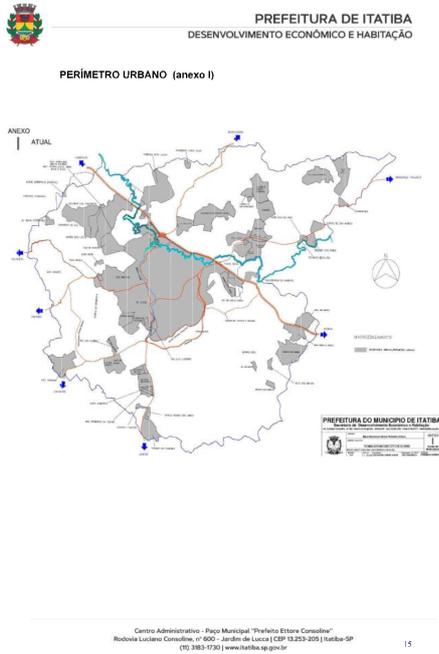


Área total do município: 322,27 km²

Área total urbanizada: 86,12 km² (26,72%)

Área total rural: 236,15 km² (73,8%)

■ População residente urbana
■ População residente rural



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

Comunicação Visual

Outro aspecto muito importante é a comunicação visual e a sinalização de trânsito.

A cidade e, principalmente a área central, sofre com a poluição visual de propagandas de toda espécie que, além de causar um mau aspecto estético, contribui para dificultar a comunicação de informações úteis a pedestres e condutores de veículos.

A Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento elaborou uma minuta de lei semelhante à "Cidade Limpa" para a comunicação visual em geral e a sinalização de trânsito, que está sendo avaliada para transformá-la em texto legal.

Ferrovias

As estações ferroviárias mais próximas são as de Jundiá (passageiros da CPTM), Louveira e Campinas (sem tráfego de trens de passageiros).

Aeroportos próximos

- Aeroporto Internacional de Viracopos, a 50 km;
- Aeroporto Internacional de Congonhas, a 84 km;
- Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos, a 100 km;
- Aeroporto de Bragança Paulista a 35 km;
- Aeroporto de Jundiá, a 24 km



Centro Administrativo - Paço Municipal "Thelmo Estore Conselheiro"
Rodovia Luciano Conselheiro, nº 600 - Jardim de Luiza | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3883-1730 | www.itatiba.sp.gov.br

17

PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

Rodovias

- 80 km de São Paulo - Acessos pelas Vias Anhanguera ou , Bandeirantes passando por Jundiá, que tem acesso pela SP-360;
- 34 km de Campinas – através da Rodovia Dom Pedro I;
- 18 km de Jundiá – através da SP-360 (Rod. Engº Constâncio Cintra);
- 30 km de Jarinu – através da Rodovia Dom Pedro I;
- 35 km de Atibaia – Rodovia Fernão Dias – através da Rodovia Dom Pedro I;
- 35 km de Bragança Paulista – Rodovia Fernão Dias – através da SP – 63 (Rod. Alkinder Monteiro Junqueira);
- 100 km de Jacareí – Via Dutra – através da Rodovia Dom Pedro I;
- 14 km de Vinhedo – Rodovia Anhanguera por estrada vicinal;
- 10 km de Valinhos – Rodovia Anhanguera por estrada vicinal ou pela Rodovia Dom Pedro I;
- 18 km de Louveira – Rodovia Anhanguera através da SP-63 (Rod. Romildo Prado);
- 15 km de Moringaba – através da SP-360 (Rod. Engº Constâncio Cintra, trecho também conhecido por Rod. das Estâncias);
- 50 km do Aeroporto Internacional de Viracopos (em Campinas);

Aproximadamente 277 km de boas estradas municipais complementam o sistema de ligação por via terrestre.

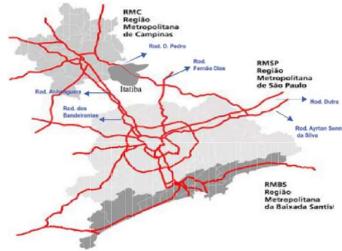
Cidades fronteiriças

- Norte - Moringaba
- Sul - Jundiá e Jarinu
- Leste - Jarinu e Bragança Paulista
- Oeste - Valinhos, Vinhedo e Louveira



Centro Administrativo - Paço Municipal "Thelmo Estore Conselheiro"
Rodovia Luciano Conselheiro, nº 600 - Jardim de Luiza | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3883-1730 | www.itatiba.sp.gov.br

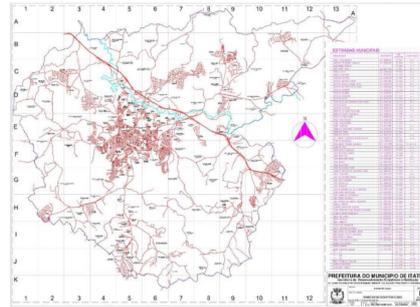
18



Centro Administrativo - Paço Municipal "Thalito Estore Consolin"
Rodovia Luciano Consolin, nº 600 - Jardim de Lucca | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3883-1730 | www.itatiba.sp.gov.br



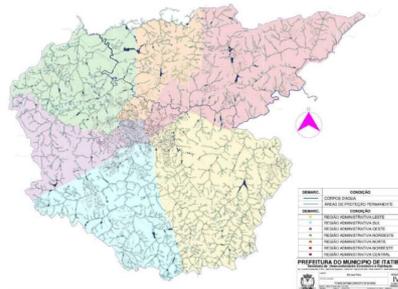
MAPA DE ESTRADAS MUNICIPAIS (Anexo III)



Centro Administrativo - Paço Municipal "Thalito Estore Consolin"
Rodovia Luciano Consolin, nº 600 - Jardim de Lucca | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3883-1730 | www.itatiba.sp.gov.br



ESTRUTURA FÍSICA (ANEXO IV)



Área total de 322,276 Km² - 73,28%
Área Urbana de 96,12 Km² - 29,72%

Itatiba – Desenvolvimento Urbano

Loteamentos Fechados

A partir da década de 1970, houve uma proliferação de loteamentos fechados próximos às divisas do município com os municípios vizinhos, onde o preço da terra era mais barato;

Centro Administrativo - Paço Municipal "Thalito Estore Consolin"
Rodovia Luciano Consolin, nº 600 - Jardim de Lucca | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3883-1730 | www.itatiba.sp.gov.br

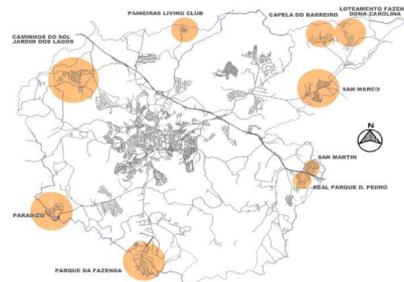


Esses loteamentos que muitos chamam erroneamente de "condomínios" foram implantados principalmente para as classes mais abastadas, vindas principalmente da região metropolitana de São Paulo e de Campinas;

Tendo em vista que o Município de Itatiba é de grandes dimensões, a distância do centro ocasiona muitas viagens de automóvel; uma vez que esses loteamentos carecem de estrutura comercial e de prestação de serviços adequada nos seus arredores, forçando os seus habitantes a se dirigirem à sede do Município para compras até de gêneros de primeira necessidade e de acesso à prestação de serviços, causando forte incremento no tráfego;

Hoje, morar perto do trabalho, estudo e do lazer se tornou uma prioridade para a chamada "qualidade de vida".

LOTEAMENTOS PRÓXIMOS ÀS DIVISAS DO MUNICÍPIO



Centro Administrativo - Paço Municipal "Thalito Estore Consolin"
Rodovia Luciano Consolin, nº 600 - Jardim de Lucca | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3883-1730 | www.itatiba.sp.gov.br



2.4 Acessibilidade

Caminhar é um elemento intrínseco do sistema de transporte de qualquer área urbana em praticamente qualquer lugar do mundo. É um modo de transporte elementar, tornando ainda possível a utilização dos demais modos, que requerem acesso a pé, como ônibus e automóveis. A população inteira de cada cidade anda a pé todos os dias.

Em Itatiba, mais de um terço da população que trabalha, vai e volta a pé entre suas residências e locais de trabalho. Muitas pessoas que estudam também andam a pé. Todas as pessoas que utilizam transporte coletivo para qualquer destino andam pelo menos dois trechos a pé. Quase todos que utilizam automóveis, motocicletas e bicicletas andam a pé pelo menos um segmento da sua viagem, para acessar locais de estacionamento separados dos locais de origem ou destino. No período do almoço de dias úteis, muitas pessoas que trabalham sem a pé para acessar restaurantes e lojas. Grande parte dos deslocamentos entre residências e comércio/serviços locais são realizados a pé.

Sem andar a pé, praticamente ninguém realizaria qualquer atividade fora de casa. Andar a pé na cidade serve também como atividade de lazer, de saúde e de convivência social. Em princípio a infraestrutura para o andar a pé nas áreas urbanas é a rede viária existente, praticamente não é reconhecida como uma parte fundamental da infraestrutura pelas administrações públicas até hoje. Conforme dados da Pesquisa OD de 2007, 120 | Premissas para um plano de mobilidade urbana.

Em 2010 formou-se a Comissão Municipal de Acessibilidade com o objetivo de analisar e elaborar propostas que amenizem as dificuldades enfrentadas pelas pessoas com deficiência, idosos e com mobilidade reduzida. Referido grupo realiza palestras e eventos para conscientização da população e, ainda, criou o programa "Mão Legal" que certifica estabelecimentos que atendem as normas de acessibilidade.



São diagnósticos das calçadas do município de Itatiba:

- Topografia acidentada;
- Ruas íngremes;
- Calçadas irregulares, com desníveis e com revestimento inadequado;
- Má conservação;
- Calçadas estreitas e com equipamentos urbanos inadequados, ou mal posicionados;
- Ausência de lixeira nos imóveis, levam os lixos a serem deixados sobre as calçadas até sua remoção;
- Falta de padronização;
- Execução e manutenção feitos de forma inadequada, pelo proprietário do imóvel;
- Árvores inadequadas que tanto obstruem a passagem com suas copas e raízes, como, em muitos casos, danificam o piso;
- Falta de hierarquização do sistema viário, para qualificação e dimensionamento de vias;
- Falta de aplicação da NBR9050 e sua fiscalização.

Normas de acessibilidade para edifícios públicos e particulares

- Lojas devem ter estrutura e sinalização adequadas para quem se move com equipamentos auxiliares, como muletas. Por exemplo, alertando sobre desníveis;
- Para cadeirantes, a ABNT prevê que o espaço de deslocamento de uma cadeira de rodas é equivalente a um perímetro de 0,80 por 1,20 m. Portanto, a área de circulação deve respeitar essas medidas e prever espaço suficiente para manobras;
- As vagas de estacionamento reservadas para portadores de deficiência devem estar localizadas em área próxima à entrada do estabelecimento, e devem



ter acesso direto ao local, de forma acessível. Também é necessário que estejam sinalizadas adequadamente;

- Rota acessível é um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência.

- A rota acessível deve também levar em conta a parte externa, o que pode exigir, por exemplo, a instalação de rampas;

- Todas as portas devem ter vão-livre mínimo de 0,80 m e altura mínima de 2,10 m. Além disso, as maçanetas devem ser instaladas em altura entre 0,90 m a 1,10 m e devem poder ser operadas em um único movimento, sem exigir muito esforço;

- Sanitários acessíveis devem ser instalados junto às rotas acessíveis e integrados às demais instalações sanitárias. Caso estejam isolados, é preciso instalar um botão de emergência para o caso de quedas;

- Em estabelecimentos de grande porte, como centros comerciais, é recomendado que sejam disponibilizados telefones que recebem e transmitem mensagens (TDD) para a comunicação de deficientes auditivos;

- É recomendado que ao menos 5% das mesas de trabalho ou para refeições – exige-se ao menos uma – devem ser acessíveis a pessoas com cadeiras de rodas a uma altura entre 0,75 m e 0,85 m, e permitir avanço até o máximo de 0,50 m;

- Os equipamentos e serviços de acessibilidade do estabelecimento devem estar indicados conforme o Símbolo Internacional de Acesso (SAI);

- Os estabelecimentos devem possuir sinalização tátil dirigida para pessoas com deficiência visual e cegas. A representação pode se dar através de relevos ou na linguagem Braille;

- Em casos de emergência ou perigo, deve ser emitida sinalização sonora destinada aos deficientes visuais;

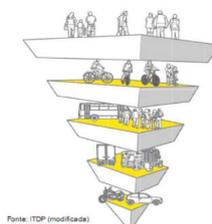


- Estabelecimentos comerciais que dispõem de elevadores devem ter instalados nesses equipamentos sistemas de proteção e reabertura de portas, para os casos de obstrução durante o seu fechamento. O sistema deverá proteger o espaço entre

- 5 cm e 120 cm, contados a partir do piso do elevador, e conter, no mínimo, 16 feixes de luz interruptores.

- Os elevadores também devem ter espaço suficiente para manobras efetuadas por cadeirantes.

Pirâmide de Prioridades



1. Pedestres
2. Ciclistas
3. Transporte público coletivo
4. Transporte de carga
5. Automóveis particulares

Fonte: ITDP (modificada)

Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS)

O Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS, em tradução do termo original em inglês "Transit Oriented Development"), estimula uma ocupação compacta e com uso misto do solo, com distâncias curtas a pé e proximidade à estações de transporte de alta capacidade. O conceito de DOTS implica em um cenário de rua mais vibrante, formas construídas que levam em consideração os pedestres, características de uso do solo que tornam mais convenientes e seguros caminhar, usar bicicleta ou transporte público.



Fonte: ITDP

Com base em uma pesquisa global sobre planejamento urbano e transportes sustentáveis, o ITDP chegou a oito princípios essenciais para orientar o Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável nas cidades. Além de um amplo trabalho de produção e análise técnica em seus 30 anos de atuação, o ITDP criou o Padrão de Qualidade TOD, que estabelece objetivos e métricas de desempenho acessíveis a um público não técnico, dando a todos – de empreendedores imobiliários a moradores locais interessados – uma forma de entender e aplicar de forma bem-sucedida os princípios para o Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável.



Fonte: ITDP

NOTA: Com objetivo de facilitar a comunicação e melhor entendimento do conceito, o ITDP Brasil passou a utilizar, em outubro de 2015, o termo em português "Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável" e sua sigla DOTS, em substituição à sigla TOD. A sigla TOD (em referência ao termo "Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável") foi utilizada até outubro de 2015 e por isso ainda pode ser encontrada em materiais técnicos, publicações e relatórios anteriores a essa data.

Conheça os Oito Princípios do ITDP para o Desenvolvimento Orientado ao Transporte:

- COMPACTAR:** Reorganizar regiões para encurtar viagens;
- ADENSAR:** Aumentar a densidade no entorno das estações de transporte de alta capacidade;
- CONECTAR:** Criar redes densas e conectadas de vias e caminhos;

USAR TRANSPORTE PÚBLICO: Oferecer sistemas de transportes rápidos, frequentes, confiáveis, integrados e de alta capacidade;

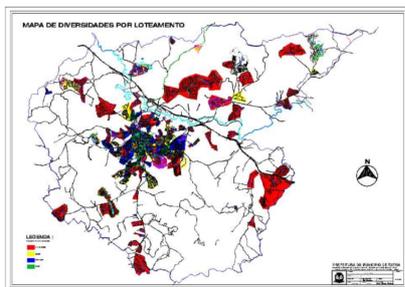
MISTURAR: Estimular o uso misto do solo, para reduzir o número de viagens e estimular um cenário de rua mais vibrante;

PEDALAR: Dar prioridade o uso da bicicleta;

MUDAR: Promover mudanças para incentivar o uso de transporte público, a pé ou bicicleta;

CAMINHAR: Criar ambientes que estimulem as pessoas a andar a pé.

MAPA DE DIVERSIDADE POR LOTEAMENTO



2.5 Infraestrutura, Circulação e Sistema Viário

As vias públicas dão forma às estruturas urbanas. Ao mesmo tempo delimitam e articulam bairros e áreas com realidades sociais diversas. Sua definição em tempos passados, devido a determinações de planos ou devido ao uso da cidade pelo seu morador, explica o desenho atual, seus aspectos limitantes e seus potenciais.

A estrutura do sistema viário principal de Itatiba é fortemente radial, criando alguns pontos em que, praticamente todos os movimentos entre setores da cidade, e todos os movimentos regionais de passagem, transitam por eles. Por exemplo, os pontos de ônibus do centro histórico.

No sistema viário atual de Itatiba, ainda há vestígios de dois caminhos pioneiros para transportar a cidade. O primeiro liga a estrada de Jundiá, passando pela Av. Marechal Castelo Branco, Avenida 29 de abril, com destino a Campinas; a segunda liga a antiga estrada de Bragança Paulista com a Rodovia das Estâncias.

A configuração espacial do município, com núcleos esparsos a significativas distâncias do polo central, exigiu, para a sua integração, a pavimentação de vias em extensões de tal monta que as suas necessidades de manutenção tem excedido a possibilidade física e financeira dos serviços de conservação.

Estradas vicinais não pavimentadas demandam também um grande esforço para mantê-las em condições de tráfego dada a grande extensão do território (o segundo em extensão da RMC, perdendo somente para o de Campinas).

São diagnósticos da infraestrutura, circulação e sistema viário do município de Itatiba:

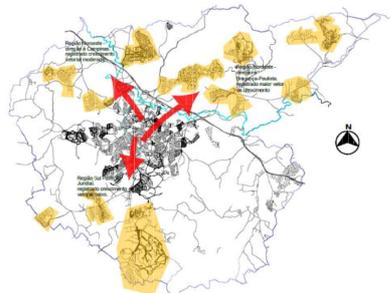
- Na área central, na maioria das vias é permitido estacionamento dos dois lados, estreitando as faixas de rolamento.



• Centralização de comércio e serviços em algumas ruas e avenidas
• Verifica-se, também, descontinuidade das vias, decorrente de processos de parcelamento do solo desconexos e da existência de inúmeros vazios urbanos. Topografia desfavorável à continuidade das vias.

- Ausência de hierarquização de vias.
- Ausência de programa viário e cicloviário.
- Ausência de programas de incentivo ao uso do transporte coletivo.
- Aumento do volume de carros e motos muito acima do crescimento populacional.

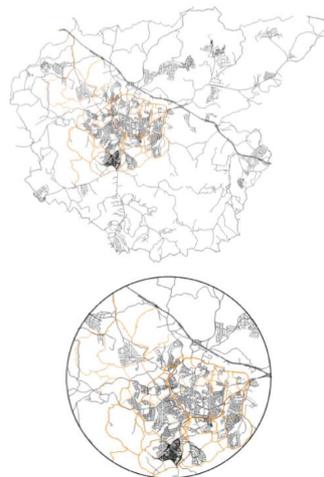
MAPA VETORES DE CRESCIMENTO



Centro Administrativo - Paço Municipal "Thaleno Estro Consolini"
Rodovia Luciano Consolini, nº 600 - Jardim de Lucca | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3883-1730 | www.itatiba.sp.gov.br



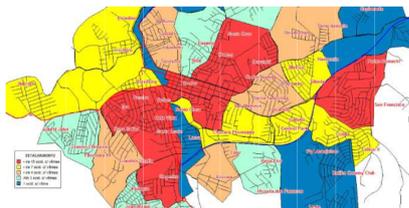
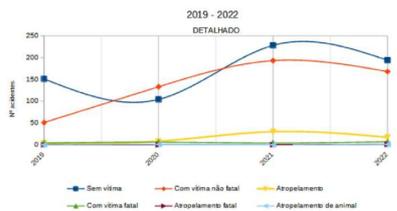
MALHA VIÁRIA



Centro Administrativo - Paço Municipal "Thaleno Estro Consolini"
Rodovia Luciano Consolini, nº 600 - Jardim de Lucca | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3883-1730 | www.itatiba.sp.gov.br



ITATIBA – ESTATÍSTICA DE ACIDENTES



Centro Administrativo - Paço Municipal "Thaleno Estro Consolini"
Rodovia Luciano Consolini, nº 600 - Jardim de Lucca | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3883-1730 | www.itatiba.sp.gov.br



ACIDENTALIDADE DE TRÂNSITO – MAPAS DE CALOR

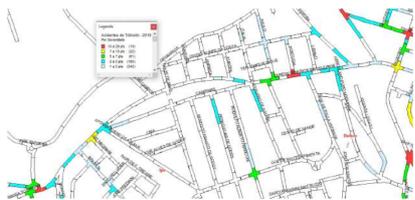


Mapa de acidentalidade na Área Central



Centro Administrativo - Paço Municipal "Thaleno Estro Consolini"
Rodovia Luciano Consolini, nº 600 - Jardim de Lucca | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3883-1730 | www.itatiba.sp.gov.br

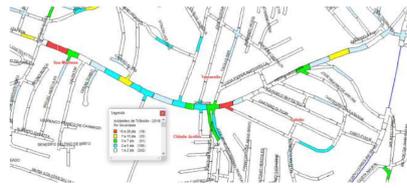
Mapa da acidentalidade na Av. Expedicionários Brasileiros e Av. Benedito Alves Barbosa Sobrinho



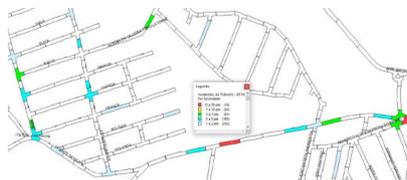
Mapa da acidentalidade na Av. Marechal Castelo Branco



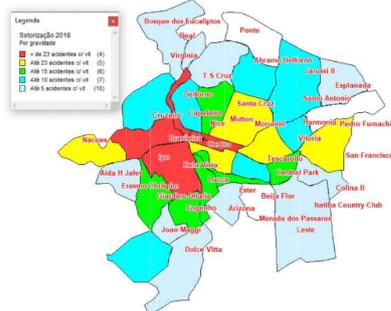
Mapa da acidentalidade na Av. da Saúde e Av. Pedro Mascagni



Mapa da acidentalidade na Av. Vicente Catalani



Mapa da acidentalidade por regiões do município



Estacionamento Rotativo

O Estacionamento rotativo é uma ferramenta que implica a maior democratização do uso das vagas, de forma a inibir o uso prolongado e contínuo do solo público, garantindo assim uma maior fluidez e segurança do tráfego nas regiões onde haja estacionamento regulamentado. Esta ferramenta auxilia na construção de uma política pública de longo prazo focada no desestímulo ao uso de transporte individual e em favor do uso do transporte coletivo de massa, principalmente nas áreas centrais do Município.

Itatiba conta atualmente com um sistema de estacionamento rotativo, por meio de parquímetros, que é um dos mais modernos do mundo, sendo inclusive utilizado por cidades como Nova Iorque nos Estados Unidos da América.

Muitos foram os resultados positivos conquistados após a sua implantação, mas o principal deles foi um claro investimento na Mobilidade Urbana como um todo, pois retirou do Centro de nossa cidade as viagens desnecessárias dos motoristas em buscas de vaga para estacionamento, contribuindo e muito para a qualidade do trânsito e diretamente para redução da emissão de poluentes no Meio Ambiente.

O parquímetro é um serviço terceirizado que foi implantado pela Prefeitura atendendo a um pedido da Aicita (Associação Industrial e Comercial de Itatiba) em nome dos comerciantes da região central da cidade, que conta com 1.404 vagas de estacionamento rotativo na área central da cidade, além de 77 vagas para idosos, 44 para deficientes, 481 para motos, 04 de embarque e desembarque, 19 de carga e descarga e 13 de farmácia.

Há 51 equipamentos de parquímetros instalados em pontos estratégicos na Área Central de nossa cidade. Existe a previsão futura de uma ampliação da área de abrangência do Estacionamento Rotativo, por conta da qualidade do serviço ofertada para a população, em locais onde existem inúmeros comércios em funcionamento e que sofrem pela falta da rotatividade das vagas de estacionamento existentes.



RUA	VAGAS - ITATIBA EXISTENTE							
	TA	COMERCIAIS	ESCOLAS	ESQ.	ESQ.2	Zona Urbana	ESQ.3	PARKINGMETRO
Lampo Sales	80	1	1	1	1	0	1	0
Av. Leopoldo Franco	1	0	0	1	1	0	0	0
Av. Independência	27	1	2	1	1	0	0	0
Bernheim Constant	49	1	1	1	1	0	0	0
Francisco Biondini	68	0	1	1	1	0	0	0
Quintinha Rocasava	65	1	1	1	1	0	0	0
Comendador Franco	134	0	1	1	1	0	0	0
Engenho Passos	40	0	1	1	1	0	0	0
Luigi Vitório	26	1	1	1	1	0	0	0
Barão de Itapetina	44	0	1	1	1	0	0	0
Acadêmia Lobo	35	0	1	1	1	0	0	0
Mal. Chedone	29	0	1	1	1	0	0	0
Mal. Barbosa	80	1	1	1	1	0	0	0
Col. Camilo Pinna	94	1	1	1	1	0	0	0
Av. Senador Paulo de Abreu	17	0	0	0	0	0	0	0
Rangel Pereira	50	1	1	1	1	0	0	0
Dr. Aguiar Paço	35	1	1	1	1	0	0	0
Luiz Antonio Francisco Paulo de Abreu	17	0	0	0	0	0	0	0
Fidencio Paço	38	0	1	1	1	0	0	0
Itatiba Franco	36	0	1	1	1	0	0	0
Piza Almeida	38	1	1	1	1	0	0	0
Av. Vinte e Nove de Abril	62	0	1	1	1	0	0	0
Pop. Da Bandeira	64	1	1	1	1	0	0	0
Mendonça Municipal	52	0	1	1	1	0	0	0
Luiz Scavone	50	1	1	1	1	0	0	0
Luigi Maria	38	1	1	1	1	0	0	0
Monimbo Kolb	17	0	0	0	0	0	0	0
Paulista de Moraes	61	1	1	1	1	0	0	0
Proença Tereno	40	0	1	1	1	0	0	0
TOTAL	1409	19	17	17	17	483	24	0
TOTAL DE VAGAS						2049		56



MAPA ESTACIONAMENTO ROTATIVO



2.5.1 Polos geradores de tráfego

Polos geradores de viagens podem ser definidos como grandes empreendimentos industriais, comerciais, residenciais, institucionais ou de serviços, que são responsáveis por atrair para sua área de influência um número significativo de viagens que poderão causar impactos negativos no sistema viário do entorno. Esses impactos afetam a qualidade de vida da população, interferindo no tráfego resultando em pontos de congestionamento, aumentando a poluição atmosférica e comprometendo a segurança de condutores e pedestres.

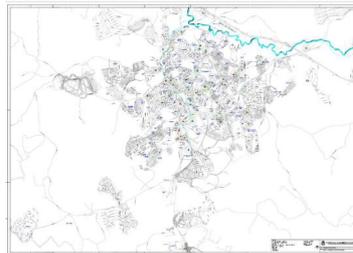
O estudo das áreas de influência dos PGT's e seus impactos são importantes para o planejamento urbano. A análise desses empreendimentos deve permitir a identificação dos aspectos positivos e negativos decorrentes de sua implantação. Hoje no município de Itatiba, novos empreendimentos passam por Estudo de Impacto de Vizinha prévio (E.I.V.) objetivando mitigar possíveis impactos negativos.

Impactos causados pelos polos geradores de tráfego:

- Congestionamentos, que provocam o aumento do tempo de deslocamento dos usuários, tanto do empreendimento quanto daqueles que estão de passagem pelas vias de acesso ou adjacentes;
- Aumento dos custos operacionais dos veículos utilizados;
- Aumento dos níveis de poluição, da redução do conforto durante os deslocamentos, ou seja, deterioração das condições ambientais da área de influência do polo gerador de tráfego;
- Aumento do número de acidentes;
- Conflitos entre o tráfego de passagem e o que se destina ao empreendimento e dificuldade de acesso às áreas internas destinadas à circulação e ao estacionamento, com implicações nos padrões de acessibilidade da área de influência imediata do empreendimento.



MAPA POLOS GERADORES DE TRÁFEGO (anexo V)



2.6 Sistemas de Transporte Individual, Coletivo e Comercial

O planejamento dos transportes é um processo contínuo e, portanto, não pode se encerrar na formulação de um plano. A demanda por transportes deriva de um conjunto complexo de fatores, desde os locais até os econômicos. Logo, uma sistematização apropriada para o estudo e o gerenciamento da demanda compreende mais de uma área do conhecimento, envolve mais de uma esfera do poder e transcende a realização de um mandato governamental. É preciso planejar a mobilidade urbana dentro de um contexto multidisciplinar.

São diagnósticos dos sistemas de transporte Individual, coletivo e comercial do município de Itatiba:

- O transporte coletivo de Itatiba é composto de linhas diametrais ou de



ligação dos

Bairros com o centro.

• Não existem faixas ou canteleiras exclusivas para o transporte de massa ou reserva de uma faixa junto à calçada de determinadas arteriais para operação mais eficiente dos ônibus.

• Não existem Serviços de ônibus expressos, com grande espaçamento entre os pontos de parada.

• Necessidade de desenvolver estudos para implantação de mais terminais de ônibus, reorganizando os fluxos de transporte público e locais de embarque e desembarque no território.

• Não existem linhas interbairros, estabelecendo ligação direta entre os bairros.

Itatiba – Transporte Individual

Bicicletas

Um meio de transporte limpo e que ocupa muito menos espaço que outras opções. Além disso, a bicicleta comprovadamente faz bem à saúde, afinal tira pessoas do sedentarismo e ajuda a diminuir a poluição atmosférica. Junto isso ao preço mais baixo – seja para implantar uma ciclovia ou comprar uma bicicleta – e pedalar parece ser uma boa alternativa para resolver o problema do transporte público nas grandes cidades;

A bicicleta é responsável por 7,4% dos deslocamentos pendulares nas áreas urbanas, se pensarmos que a frota nacional de bicicletas é da ordem de 50.000.000 unidades e que a produção nacional é da ordem de 5.000.000 unidades/ano, constata-se que o uso da bicicleta é muito aquém da sua capacidade;

Para incentivar ainda mais o uso deste tipo de transporte, é proposto o aluguel de bicicleta, estabelecendo postos para locação em pontos estratégicos da cidade, abrangendo áreas turísticas e bairros mais afastados do centro.



Grandes cidades brasileiras como São Paulo, Rio de Janeiro e Vitória, dispõem deste sistema de aluguel, o qual funciona da seguinte forma: estações de locação são distribuídas em diversos pontos dos municípios e, para usufruir das bicicletas basta fazer

um cadastro digital através de um aplicativo e informar alguns dados pessoais, entre esses vincular um número de cartão de crédito para que as viagens sejam creditadas quando o tempo de uso for superior a 60 (sessenta) minutos.

Os maiores obstáculos para utilização de bicicleta como meio de transporte foram: Primeiro falta de segurança quanto a atropelamento, segundo medo de assalto, terceiro falta de estacionamentos e finalmente falta de ciclovias;

Em Itatiba a questão da topografia em algumas regiões é apontada como fator de dificuldade para o uso de bicicletas.

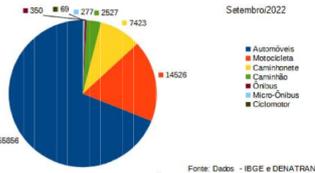
Pequenos trajetos de ciclovias e ciclofaixas inibem o uso de bicicletas em Itatiba-SP.

Automóveis

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), a falta de políticas públicas para transporte de massa e mobilidade urbana, aliada a passagens cada vez mais caras, provocaram uma queda de cerca de 30% na utilização do transporte público no Brasil nos últimos dez anos. Em algumas cidades, dependendo do trajeto, sai mais barato usar moto ou carro do que o ônibus, metrô ou trem. Sem falar nos casos em que há ausência total de transporte público.

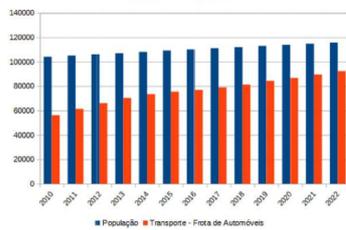


Itatiba - Frota de veículos por tipo



Fonte: Dados - IBGE e DENATRAN

Automóveis x Habitantes

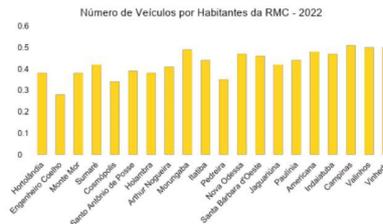


Crescimento Populacional: 11,11%

Crescimento da frota: 64,53%



Em 2022 o número de veículos por habitantes em Itatiba é 0,45 veículo/habitante



Sistema de Desempenho e qualidade do transporte público

Segundo a pesquisa composta de 3610 questionários tabulados, os principais itens apontados sobre o transporte coletivo de Itatiba foram os seguintes, na ordem decrescente de importância:

- Viajar sentado;
- Menor tempo nas viagens;
- Melhorar na informação disponível nos pontos de paradas;
- Educação e treinamento dos motoristas;
- Ar-condicionado nos veículos;
- Sistema de internet;
- Limpeza dos veículos;
- Menor número de baldeações;
- Veículos com piso baixo, sem degraus;
- Pagar antes de entrar nos ônibus.

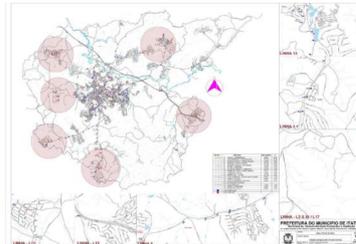
Objetivos

- O sistema de controle de desempenho e qualidade do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros de Itatiba constitui elemento de gestão dos serviços e da relação contratual estabelecida com a Concessionária, tendo como objetivos:
 - Fixar os principais indicadores físicos, operacionais e tarifários que permitem a avaliação e acompanhamento do desempenho do sistema de transporte público coletivo;
 - Apurar através de um conjunto de indicadores, o grau de qualidade do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, permitindo a orientação de ações operacionais e de planejamento para a superação das principais deficiências observadas;
 - Apurar o desempenho do Sistema de Transporte Público e da Concessionária do Serviço em cada período, mediante a transformação dos valores obtidos dos vários indicadores em uma nota de referência, de fácil identificação e acompanhamento;
 - Estimular a melhoria contínua dos serviços por parte da Concessionária;
- Serviço de processo e parâmetro para a avaliação da qualidade do serviço para gestão do contrato. O presente sistema baseia-se num conjunto de indicadores físicos e operacionais tarifários obtidos na forma como estabelece a NBR 12250:1990.

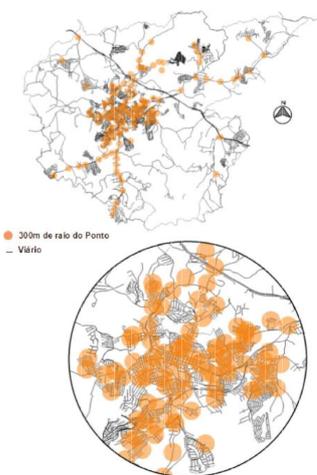
Foi aberta a CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 06/2018 para a execução de abrigos de passageiros a serem instalados em pontos de parada da área central expandida de acordo com o mapa acima cuja concessionária está em fase de orçamento com os fornecedores.



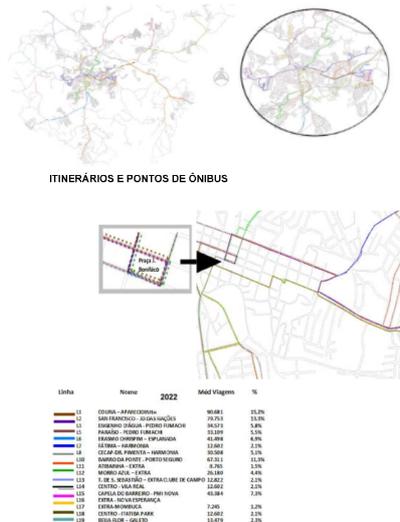
MAPA LINHAS E PONTOS DE ÔNIBUS - PERÍMETRO URBANO (anexo VI)



PONTOS DE ÔNIBUS



ITINERÁRIOS E PONTOS DE ÔNIBUS





2.7 Sistema de Transporte de Cargas

Associado ao processo de urbanização, as empresas (atacadistas e varejistas) vieram assumindo graus de concentração, e acentuando um processo de descentralização através da distribuição de filiais em áreas de expansão populacional e com crescente demanda por bens e serviços.

Tal fenômeno induziu fluxos diversos de veículos de carga para áreas anteriormente de predominância residencial condicionada pelas leis de zoneamento, preconizadas pelo Plano Diretor de 1996.

São diagnósticos das dos sistemas de transporte de cargas do município de Itatiba:

- Não há um programa específico de regulamentação geral de transporte de cargas no município.
- Não há projeto para terminal de entrepostos de carga.
- Transportadoras em processo de descentralização, porém ainda ocupam áreas importantes no centro urbano, prejudicando a mobilidade urbana nos locais.
- Há serviço de remessa de encomendas realizado por ônibus interurbanos, aproveitando a capacidade ociosa de carga em viagens regulares de transporte de passageiros, deveria ser realizado em um terminal próprio.
- Localização do município em ponto de confluência das principais rodovias do Estado, potencializando a vocação logística da região.



2.8 Pesquisa de Opinião

O PlanMob – Itatiba optou pela realização da pesquisa de opinião, que é uma ferramenta de levantamento estatístico com amostra da opinião pública.

O questionário procurou explorar questões de mobilidade urbana no município, a fim de obter diagnóstico da infraestrutura urbana, sistema viário, fluidez do trânsito, transporte coletivo, transporte de cargas e transporte não motorizado. A seguir, o resultado da pesquisa com 3610 respostas tabuladas.

Resumo dos principais itens apontados

- 61,8% apontaram a implantação de faixas preferenciais e exclusiva de ônibus como forma de melhorar a qualidade do transporte coletivo;
- 74,9% disseram que se houvesse uma rede de ciclovias, se locomoveriam por meio de bicicleta;
- 71,7% apontaram o risco de acidentes como principal preocupação em relação ao trânsito;
- 48,7% reclamaram das condições das calçadas da cidade;
- 30,7% utilizam ônibus;
- 3,6% utilizam motos;
- 41,4 se locomovem via automóvel;
- 0,7% circulam de bicicleta;
- 22,6% andam a pé.



1 – PERFIL

BAIRRO DA APARECIDINHA	27	1.2%
BAIRRO DA PONTE	35	1.6%
BAIRRO DAS BROTAS	10	0.5%
BAIRRO DO ENGENHO / JOÃO MAGGI / CECAP	75	3.4%
BAIRRO DO MORRO	0	0%
BAIRRO DO PINHAL	36	1.7%
BAIRRO DOS BALDOS	0	0%
BAIRRO DOS MACHADOS	0	0%
BAIRRO DOS PINTOS	0	0%
BAIRRO ITAPEMA	0	0%
BAIRRO MORRO AZUL	2	0.1%
BAIRRO PEDRAS DE OURO	0	0%
BAIRRO SEGATTO	0	0%
BAIRRO TAPERA GRANDE	3	0.1%
CACHOEIRAS DO IMARATA	0	0%
CAPELA DO BARREIRO	9	0.4%
CENTRO	99	4.6%
CHÁCARA SAN MARTIN I	2	0.1%
CHÁCARA SAN MARTIN II	0	0%
CHÁCARA SANTA CRUZ DOS PIRES	0	0%
CHÁCARA URBANA	0	0%
CHÁCARAS ALPINA	0	0%
CHÁCARAS BREDARIOL	0	0%
CIDADE JARDIM	10	0.5%
CLUBE DE CAMPO FAZENDA	12	0.6%
COCAIS	0	0%
CONDOMÍNIO ITAEMBU	0	0%
CONDOMÍNIO RESIDENCIAL BEIJA-FLOR	17	0.8%
DISTRITO INDUSTRIAL ALFREDO RELO	0	0%



ENCOSTA DO SOL	18	0.8%
FAZENDA MALABAR	0	0%
GIARDINO D ITÁLIA	8	0.4%
GLEBAS DE SAN DIEGO	0	0%
JARDIM ALTO DE SANTA CRUZ	0	0%
JARDIM AMÉRICA	3	0.1%
JARDIM ANA MARIA	0	0%
JARDIM ARIZONA	36	1.7%
JARDIM BELÉM	3	0.1%
JARDIM CARLOS BORELLA	7	0.3%
JARDIM CORONEL PEROBA	9	0.4%
JARDIM DA LUZ	0	0%
JARDIM DAS LARANJEIRAS / POSSE	3	0.1%
JARDIM DAS NAÇÕES	149	6.9%
JARDIM DE LUCCA	5	0.2%
JARDIM DELFORNO	2	0.1%
JARDIM DO LESTE	0	0%
JARDIM DOS LAGOS	0	0%
JARDIM ESPLANADA	28	1.3%
JARDIM ESTER	17	0.8%
JARDIM GALETTO	26	1.2%
JARDIM HARMONIA	8	0.4%
JARDIM IPE	31	1.4%
JARDIM LEONOR	8	0.4%
JARDIM LÚCIA	21	1%
JARDIM MARIA	0	0%
JARDIM MATEUS	14	0.6%
JARDIM MÉXICO / JARDIM VITÓRIA	44	2%
JARDIM MONTE VERDE	0	0%
JARDIM MORUMBI	4	0.2%



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

JARDIM NARDIN	12	0.6%
JARDIM NICE	4	0.2%
JARDIM NOSSA SENHORA DAS GRAÇAS	2	0.1%
JARDIM NOSSA SENHORA DE FÁTIMA	7	0.3%
JARDIM NOVA AMÉRICA	0	0%
JARDIM NOVA ESPERANÇA	0	0%
JARDIM NOVO HORIZONTE	35	1.6%
JARDIM PALLADINO	3	0.1%
JARDIM SALESSI / CORINTINHA	12	0.6%
JARDIM SANTA FILOMENA	19	0.9%
JARDIM SANTA ROSA	0	0%
JARDIM SANTO ANTÔNIO	13	0.6%
JARDIM SÃO JOÃO	4	0.2%
JARDIM SÃO JOSÉ	4	0.2%
JARDIM SÃO LUIZ II	3	0.1%
JARDIM SÃO MARCOS	0	0%
JARDIM TEREZA	21	1%
JARDIM VIRGINIA	5	0.2%
LOTEAMENTO. RES. BAIRRO DOS PIRES	24	1.1%
LOTEAMENTO AIDA HADDAD JAFET	24	1.1%
LOTEAMENTO CAMINHOS DO SOL	2	0.1%
LOTEAMENTO FERNANDO MOMENTEL	2	0.1%
LOTEAMENTO ITATIBA COUNTRY CLUB	4	0.2%
LOTEAMENTO ITATIBA PARK	57	2.6%
LOTEAMENTO PADOVANI	0	0%
LOTEAMENTO PARQUE DA COLINA II	2	0.1%
LOTEAMENTO PO. EMP. ADELELMO CORRADINI	0	0%
LOTEAMENTO REI DE OURO	17	0.8%
LOTEAMENTO RESIDENCIAL CENTRAL PARK I	15	0.7%
LOTEAMENTO RESIDENCIAL CENTRAL PARK II	0	0%

Centro Administrativo - Paço Municipal "Thaleno Estore Conselheiro"
Rodrigo Luciano Conselheiro, nº 600 - Jardim de Luiza | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3983-1730 | www.itatiba.sp.gov.br

59



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

LOTEAMENTO RESIDENCIAL DOCE VITA	0	0%
LOTEAMENTO RESIDENCIAL TERRA NOVA	10	0.5%
LOTEAMENTO SANTO ANTONIO	4	0.2%
LOTEAMENTO VILA REAL	7	0.3%
MATO DENTRO	0	0%
MOMBUCA	4	0.2%
MORADA DAS FONTES	0	0%
MORADA DOS PÁSSAROS	3	0.1%
NOVA ITATIBA	5	0.2%
NOVA ITATIBA 2	0	0%
NOVO CRUZEIRO	12	0.6%
NÚCLEO HABITACIONAL PEDRO COSTA	93	4.3%
NÚCLEO HABITACIONAL PREF. ERASMO CHRISPIM	88	4%
NÚCLEO HABIT. ROBERTO PANZARIN (JATOBA)	14	0.6%
NÚCLEO RESIDENCIAL ABRAMO DELFORNO	22	1%
NÚCLEO RESIDENCIAL AFONSO ZUPARDO	10	0.5%
NÚCLEO RES. DOUTOR LUIZ DE MATTOS PIMENTA	7	0.3%
NÚCLEO RESIDENCIAL JOÃO CORRADINI	12	0.6%
NÚCLEO RESIDENCIAL PEDRO FUMACHI	4	0.2%
NÚCLEO RESIDENCIAL PORTO SEGURO	78	3.6%
NÚCLEO RESIDENCIAL VALE VERDE	0	0%
PARAÍSO DAS AVES	0	0%
PARQUE DA COLINA	38	1.7%
PARQUE DA FAZENDA	2	0.1%
PARQUE DAS LARANJEIRAS	0	0%
PARQUE INDUSTRIAL SAN FRANCISCO	13	0.6%
PARQUE NOVA XAMPIRRA	75	3.4%
PARQUE SÃO FRANCISCO / PINHEIRINHO	57	2.6%
PARQUE SÃO GABRIEL	0	0%
PARQUE SÃO VICENTE / JARDIM AURÉLIA	18	0.8%

Centro Administrativo - Paço Municipal "Thaleno Estore Conselheiro"
Rodrigo Luciano Conselheiro, nº 600 - Jardim de Luiza | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3983-1730 | www.itatiba.sp.gov.br

60



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

PARQUE TESCAROLLO	18	0.8%
POMAR SÃO JORGE	2	0.1%
PORTAL DA COLINA	0	0%
REAL PARQUE DOM PEDRO I	5	0.2%
RECANTO BEIRA RIO	4	0.2%
RECANTO DA PAZ	0	0%
RECANTO DAS ESTRELAS	0	0%
RECANTO DO PARQUE	11	0.5%
RECANTO DOS PÁSSAROS	0	0%
RECANTO PRINCESA DA COLINA	6	0.3%
RECREIO COSTA VERDE	0	0%
RESERVA SANTA ROSA	0	0%
RESIDENCIAL FAZENDA SERRINHA	3	0.1%
RESIDENCIAL FLAMBOYANT	0	0%
RESIDENCIAL GRÊMIO	0	0%
RESIDENCIAL MOENDA	123	5.7%
SANTA CRUZ	16	0.7%
SÍTIO DA MOENDA	0	0%
SUMMERTIME BARREIRO	69	3.2%
TERRAS DE SAN MARCO	5	0.2%
TERRAS DE SANTA CRUZ	0	0%
TERRAS DE SÃO SEBASTIÃO	15	0.7%
TERRAS DE SAVION	0	0%
VILA BELA VISTA	8	0.4%
VILA BRASILEIRA	3	0.1%
VILA CAPELLETTO	5	0.2%
VILA CASSARO	2	0.1%
VILA CENTENÁRIO	139	6.4%
VILA CREMONESI	0	0%
VILA CRISTO REDENTOR	2	0.1%

Centro Administrativo - Paço Municipal "Thaleno Estore Conselheiro"
Rodrigo Luciano Conselheiro, nº 600 - Jardim de Luiza | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3983-1730 | www.itatiba.sp.gov.br

61

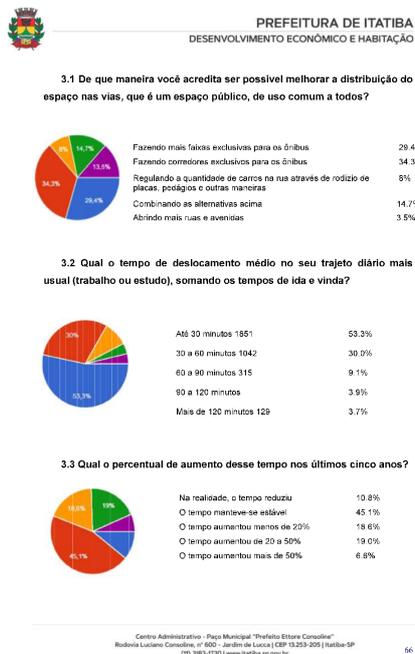
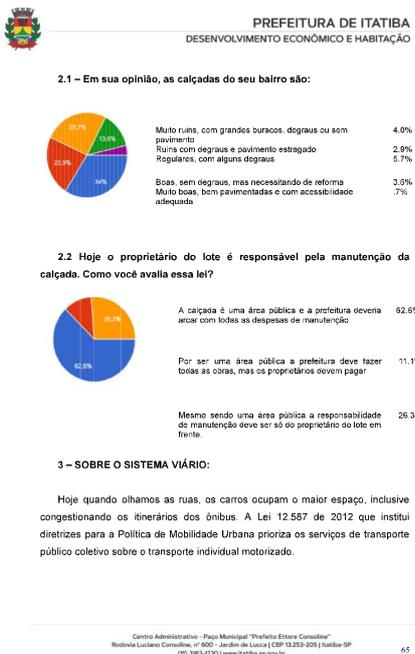
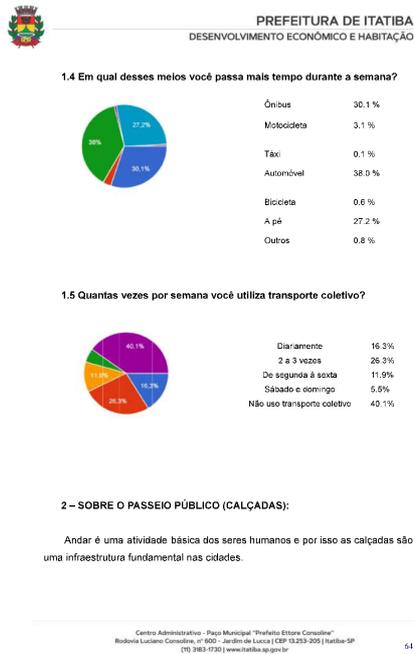
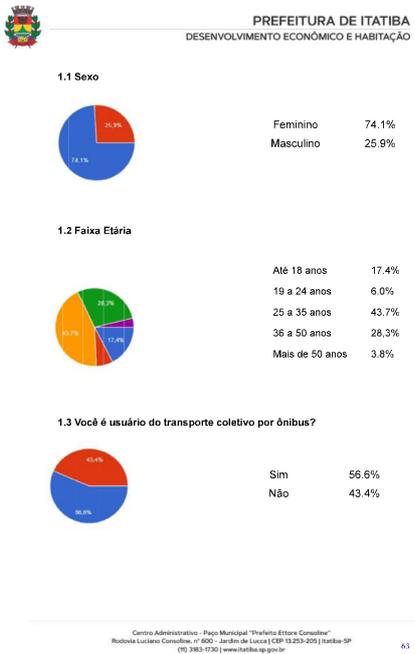


PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

VILA CRUZEIRO	16	0.7%
VILA FASSINA	0	0%
VILA MUTTON	4	0.2%
VILA PENTEADO	3	0.1%
VILA PRUDENTE DE MORAES	0	0%
VILA RAVENA	0	0%
VILA RITA	0	0%
VILA SANTA CLARA	8	0.4%
VILA SANTA CRUZ	0	0%
VILA SANTA LUZIA	3	0.1%
VILA SANTA TEREZINHA	17	0.8%
VILA SÃO CAETANO	3	0.1%
VILLAGE DO SOL	0	0%
VILLE CHAMONIX	4	0.2%
VILLE DE FRANCE	0	0%
VIVENDAS DO ENGENHO D' ÁGUA	16	0.7%

Centro Administrativo - Paço Municipal "Thaleno Estore Conselheiro"
Rodrigo Luciano Conselheiro, nº 600 - Jardim de Luiza | CEP 13.253-205 | Itatiba-SP
(11) 3983-1730 | www.itatiba.sp.gov.br

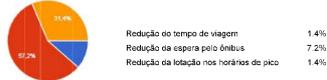
62



4 – SOBRE A REORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO:

Para melhorar o desempenho do transporte coletivo por ônibus, além da construção de terminais, corredores e faixas exclusivas é necessário melhorar o desempenho dos ônibus com a reorganização das linhas.

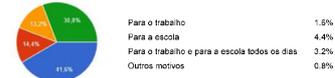
4.1 Qual o principal resultado que essa reorganização deve obter?



4.2 Qual o aspecto mais importante para melhorar a qualidade atual do sistema de transporte coletivo por ônibus? Escolha até três alternativas:



4.3 Qual a viagem que você faz diariamente ou na maior parte dos dias da semana?

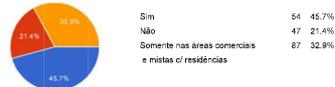


4.4 Indique na sua opinião qual a maior dificuldade que você encontra para utilizar as linhas de ônibus. Escolha até três alternativas.

- O ônibus fica muito longe de minha casa 23%
- O ponto onde eu desço fica muito longe do meu destino 14.7%
- O ônibus que circula no meu bairro é ruim 9.6%
- A linha demora muito pra passar 57.4%
- O ônibus sai muito vezes pra bairro 19.9%
- O ônibus não passa no comércio do meu bairro 3.8%
- O ônibus não passa pela escola do meu filho 6%
- O ônibus não passa pelo centro 2.2%
- Não tem ônibus pra ir ao comércio do meu bairro perto de praça 26.4%
- Nunca sei quando o ônibus vai passar 28.3%
- Não conheço as linhas que passam perto de minha casa 11.4%
- Não uso e fletos quando não vou trabalhar pra economizar dinheiro 12.9%

5 – SOBRE TRANSPORTE DE CARGAS

5.1 Você concorda que a carga e descarga de mercadorias transportadas por caminhões seja realizada no período noturno?



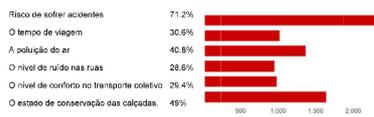
6 – SOBRE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

6.1 Se no município tiver implantado um sistema de cicloviárias ligando os bairros ao centro e parques urbanos você usaria?



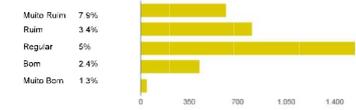
7 – SOBRE QUALIDADE DE VIDA

7.1 Em sua opinião, qual aspecto da mobilidade urbana que mais impacta a qualidade de vida na cidade?

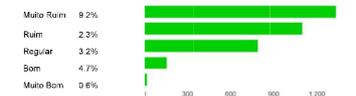


7.2 – Segurança no trânsito

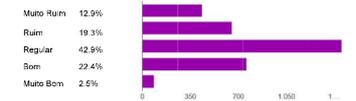
A cidade tem calçadas boas nas vias principais e nas vias comerciais dos bairros?



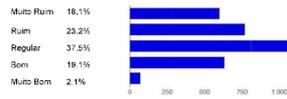
7.3 - As calçadas e cruzamentos estão adequados às necessidades dos idosos e portadores de deficiência?



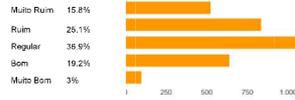
7.4 - A sinalização de trânsito é de boa qualidade?



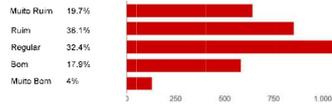
7.5 - As travessias escolares são bem sinalizadas?



7.6 - Existem equipamentos de controle de velocidade em locais críticos?



7.7 - A prefeitura dá aula e treinamento sobre segurança no trânsito?

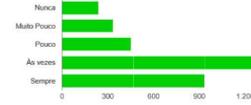


7.8 - A cidade tem serviço de emergência para acidentes de trânsito?

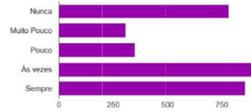


8 - DISPOSIÇÃO PARA CONTRIBUIR COM O SISTEMA

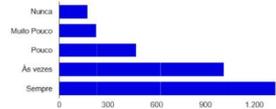
8.1 - Eu me disporia a usar transporte coletivo se meu tempo de deslocamento fosse reduzido?



8.2 - Eu me disporia a ir ao trabalho de bicicleta se a cidade tivesse um sistema abrangente de cicloviás

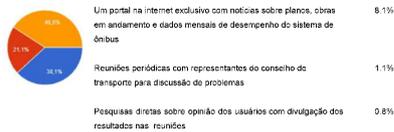


8.3 - Eu estaria disposto a adotar uma postura mais contributiva com o coletivo caso haja uma campanha abrangente de Cidadania no Trânsito

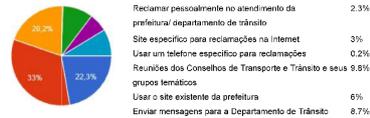


9 - SOBRE GESTÃO DEMOCRÁTICA

9.1 De que maneira você pensa que é mais eficiente levar informação para as pessoas participarem das discussões e das decisões?



9.2 - Por meio de quais instrumentos você gostaria de informar sobre as deficiências do trânsito e transporte de sua região?



10 - SOBRE O USO DE APLICATIVOS

Se nós disponibilizássemos um aplicativo você o usaria para se informar sobre os sistemas de transporte ou para interagir com o Departamento de Trânsito?





3.0 DIRETRIZES E PLANOS DE AÇÕES



Em conformidade com a Lei Federal n.º 12.587/12, o PlanMob-Itatiba contemplem em seu plano de ação:

- Os serviços de transporte público coletivo;
- A circulação viária;
- As infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- A acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- A integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- A operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- A gestão dos polos geradores de viagens;
- As áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- As áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- Os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;



Calçadas de alta qualidade apresentam larguras compatíveis com os fluxos de pedestres, atendimento a NBR9050/2015 (mínimo de 1,25 m de passagem, livre de arborização urbana e equipamentos urbanos, como postes e lixeiras, livre de rampas), pisos lisos, contínuos e antiderrapantes, mesmo quando molhados, livres de obstáculos e defeitos de qualquer tipo, ausência de obstáculos no plano horizontal, acima da estatura média dos pedestres (2,10 m), com rampas de acesso (inclinação de até 8,33%) aos locais de travessia para cadeiras de rodas e outros veículos e objetos como rodas, utilizados por pedestres e acíves/declives mínimos necessários para drenagem de águas pluviais.

As calçadas devem ter elementos podotáteis para circulação de deficientes visuais, conforme indicações da NBR9050/2015.

Já as travessias para pedestres de alta qualidade devem apresentar as informações necessárias para pedestres e condutores, visando possibilitar a travessia em condições de segurança e conforto, e sem espera excessiva. Essas condições são criadas principalmente por meio de uma combinação de regras de trânsito, definidas no CTB - Código de Trânsito Brasileiro, inscritas na sinalização viária, que pode ou não estar presente em determinado local de travessia.

De qualquer forma, o conjunto de regras e da sinalização deve resultar em definição para os pedestres e condutores, indicando os comportamentos adequados de ambos. A sinalização elou informação para pedestres e para condutores deve indicar, os locais apropriados para travessia; os sentidos dos fluxos dos veículos nestes locais e os momentos adequados para travessia, ou seja, quando a preferência de passagem é do pedestre.

Além dessas informações, a travessia de pedestre deve ter boa visibilidade para os conjugados pedestre-veículo e condutor-pedestre, boa iluminação à noite e, dentro do possível, posicionamento natural ao longo do caminho natural das pessoas andando a pé.

Para efetivação do Programa de Requalificação de Calçadas, o município prevê em seu Plano Diretor a criação da **Lei Calçada Bonita e Segura**. (anexo VII)



• A sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos, no caso de Itatiba as revisões sistemáticas estão previstas para a cada 4 (quatro) anos; e

• Todas as propostas contidas neste caderno ficam enquadradas em prazos de conclusão de curto prazo – 7 (sete) anos, médio prazo – 14 (quatorze) anos, e longo prazo – 20 (vinte) anos.

3.1 Acessibilidade

Aperfeiçoar e ampliar a Acessibilidade no município de Itatiba, entendida acessibilidade, conforme a lei nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000, como a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança, autonomia e rapidez, das edificações públicas e privadas, dos espaços, equipamentos e mobiliário urbanos, dos serviços de transporte e dos sistemas de informação públicos, pela população em geral, em especial por pessoas portadoras de deficiência física, idosos ou com mobilidade reduzida.

3.1.1 Programa requalificação de calçadas – curto prazo

Em princípio cada quarteirão deve ser cercado de calçadas, e as calçadas de todos os quarteirões adjacentes devem ser ligadas por faixas destinadas a travessia a pé, sendo esses locais sinalizados.

Assim, como se procura oferecer alta qualidade de transporte por ônibus e automóvel, deve-se, igualmente, oferecer alta qualidade do transporte a pé, inclusive como prioridade do sistema de transporte, já que o transporte a pé viabiliza todo o restante das viagens.

- Alta qualidade de transporte a pé significa basicamente:
- Calçadas de alta qualidade, acima do nível das vias para circulação de veículos e;
- Travessias a pé de fluxos veiculares de alta qualidade.



3.1.2 Plano para zona central – curto prazo

A zona central da cidade compreende o traçado viário histórico e onde se concentram atividades comerciais, de prestação de serviços e de lazer.

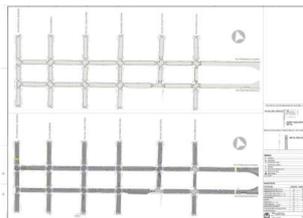
Atividades como oficinas e indústrias foram paulatinamente deixando essa área por motivo de valorização dos terrenos e de limitação dessas atividades permitidas pela lei de zoneamento.

As moradias também foram dando lugar ao comércio, diminuindo o número de moradores nessa região.

O Plano para zona central deve conter estudos para a implantação de parklets e calçadas compartilhadas, definição de rotas pedonais, priorização de modos atrativos de deslocamento, além da infraestrutura adequada quanto a comunicação, arborização, iluminação e mobiliário urbano.

O plano deve privilegiar os pedestres, inclusive para permitir que eles façam suas compras no comércio local de uma forma confortável e segura.

REVITALIZAÇÃO DO TRÂNSITO DA ZONA CENTRAL (anexo VIII)





3.2 Infraestrutura, Circulação e Sistema Viário – Curto prazo

O Sistema Viário Básico do município é composto pelas vias existentes e projetadas, que vão sendo construídas a partir da implantação de parcelamentos do solo e tem o objetivo de fazer a interligação entre bairros e setores, desafiando o trânsito das vias preexistentes, conforme projeto:

- Alguns trechos emergenciais das áreas já consolidadas, como as marginais do Ribeirão Jacaré, estão sendo executados pelo poder público.
- São previstas também marginais ao longo das rodovias estaduais para facilitar a circulação interbairros independentemente das rodovias.
- O sistema ordenará a ocupação do solo e o crescimento da cidade, "amarrando" o tecido urbano de uma forma organizada e integrada.
- O PlanMob-Itatiba procura promover a mobilidade urbana em Itatiba e suas conexões metropolitanas, de modo sustentável, induzindo a consolidação da malha viária urbana existente, direcionando e regulando investimentos futuros na infraestrutura viária geral, enfocando a mobilidade com menores fatores agressivos à vida e ao meio ambiente, priorizando os deslocamentos a pé, o em bicicleta e o transporte coletivo.
- Irá limitar eventuais conflitos entre o uso e ocupação do solo e a classificação viária, e reverterá a classificação viária segundo o zoneamento.
- Estabelecerá a relação de identidade entre a classificação viária da Lei de Zoneamento e Uso do Solo – na classificação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.
- Promoverá as ligações metropolitanas entre Itatiba e os municípios circunvizinhos componentes da Região Metropolitana de Campinas – RMC.
- Criará áreas de calçada e de ruas preferenciais de pedestres, na região central.

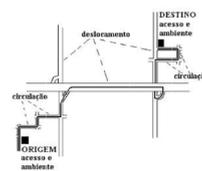


3.2.1 Hierarquização viária – curto prazo

O primeiro princípio fundamental da Engenharia de Tráfego clássica decorre do entendimento de que as vias desempenham diversas funções na vida social e de que as diferenças usuais de ponto de vista na avaliação das intervenções propostas são normalmente relacionadas com interesses distintos nas diversas funções viárias.

As funções viárias classicamente destacadas são: deslocamento entre locais; circulação (de uma via a outra); acesso às edificações; ambiente urbano. Portanto, não é verdade que as vias devem atender apenas aos deslocamentos dos veículos.

Para cada usuário do sistema viário, uma parcela relevante da sua viagem realmente busca atender sua necessidade de deslocamento. No entanto, é igualmente verdade que, em qualquer área significativamente povoada, há uma quantidade correspondente de usuários da via que buscam entrar ou sair da via, buscam entrar ou sair das edificações ou estacionar seu veículo junto à via, buscam proteger-se de restrições ou interferências trazidas às suas atividades sociais pelo tráfego nas vias.



Organização do Sistema Viário – visão clássica da Engenharia de Tráfego:

– conflitos na operação da via derivam, na maior parte, de conflitos entre funções da via;

– funções da via notadas são:

- O deslocamento na via;
- A circulação entre vias;
- O acesso às edificações;
- O ambiente urbano.

– usualmente, o trânsito de passagem busca nas funções deslocamento ou circulação; e o trânsito local busca nas funções acesso ou ambiente urbano.

Esta visão clássica, embora ainda calcada em uma análise focada sobre o trânsito veicular motorizado, é também a chave para as visões mais humanas ou sociais da Engenharia de Tráfego que, intermitentemente, desafiam seus pressupostos. As necessidades do trânsito dos pedestres, assim como o acesso às edificações, estão fundamentalmente associadas com as atividades locais (também, portanto, com a função ambiente urbano). O trânsito de ciclistas (e outros veículos não motorizados ou de motorização menos potente que os automóveis e veículos de maior porte) pode ser considerado em adição ao trânsito de veículos convencional. Os aspectos sociológicos (ou apenas urbanísticos) podem também ser adicionados aos aspectos funcionais. Sem negar a importância da distinção de funções, pode-se construir diversas visões alternativas que se distinguem mais pelo grau de radicalismo ou pela ordenação dos aspectos mencionados, em termos de prioridade de atendimento.

O princípio básico sobre o qual repousa a Engenharia de Tráfego clássica, e grande parte das variações aludidas acima, corresponde à ideia de adotar uma hierarquização funcional (isto é, baseada nas funções da via) como estratégia de organização do sistema viário, de maneira a resolver os conflitos entre funções e obter uma maior eficiência para o sistema. A definição de uma hierarquização funcional, assim como diversas outras decisões relacionadas com investimentos



ou outras ações que tocam a esfera pública, tem fortes traços políticos e afeta diferentemente os diversos grupos sociais. Mas, decidida a implantação de uma organização viária, sua implementação em geral recorre a uma ou outra alternativa de hierarquização funcional das vias.

Uma formulação clássica do princípio de hierarquização funcional pode ser enunciado como:

Atribuir uma função prioritária a cada elemento do sistema viário, com transição gradativa entre funções, de forma a prover um sistema contínuo e balanceado em cada função (em especial na função deslocamento que percorre maiores distâncias).

A atribuição de uma função prioritária a cada trecho de via é decorrente do reconhecimento de que é tecnicamente impossível atender a todas as funções simultaneamente e lograr um alto grau de eficiência em cada uma delas. Em especial, a eficiência do deslocamento e do acesso local normalmente optam-se e a promoção de uma eventualmente exige a restrição da outra como condição básica.

Os três outros aspectos (transição gradativa entre funções, continuidade e balanceamento para cada função) são requisitos de uma hierarquização viária que possa ser considerada adequada.

A transição gradativa entre funções decorre do fato de que os conflitos eliminados pela priorização de uma dada função (e restrição das demais) em um trecho viário podem deslocar-se para os trechos de transição entre vias com função prioritária distinta. Por exemplo, isto pode significar uma redução de velocidade mais ou menos suave (isto é, progressiva), dependendo de ter-se uma transição gradual ou não. A transição gradativa facilita o entendimento e a adaptação dos usuários à operação viária pretendida e melhora a segurança do trânsito.

A obtenção de um sistema contínuo em cada função tem também o papel de minimizar as transições entre funções. Cada viagem tem, naturalmente, um ponto de origem e outro de destino onde as necessidades de circulação e acesso



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

deverão ser atendidas. Entre estes pontos, entretanto, deve-se prover um sistema contínuo capaz de satisfazer a necessidade de deslocamento envolvida, com um grau de eficiência compatível. Esta característica deve permitir fazer, inclusive, com que as viagens consumam um tempo menor. No outro extremo, as vias locais devem povoar áreas contíguas, sem interferências intermitentes de vias com tráfego intimidador.

Por fim, a obtenção de um sistema balanceado (isto é, de capacidade compatível com a demanda) é a condição para que a concepção da hierarquização funcional seja viável e sua operação seja adequada. Caso contrário, os congestionamentos decorrentes do desbalanceamento entre demanda e capacidade podem gerar atrasos significativos para a operação do tráfego e podem fazer com que os usuários procurem trajetos alternativos que realizem seus deslocamentos por outras vias e tragam para estas vias alternativas os conflitos entre funções que a hierarquização viária busca minimizar. Este aspecto traduz uma tensão entre a visão do gestor do sistema viário (e sua concepção viária) e a visão dos usuários da via (isto é, seu uso efetivo do sistema viário).

Proposta para hierarquia viária no sistema viário básico do município de Itatiba classificando as em:

- I. Rodovias;
II. Expressas
III. Vias arteriais;
IV. Vias coletoras;
V. Vias Locais.



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

Table with 5 columns: Local, Coletora, Arterial, Expressa, Rodovia. It details characteristics for each type of road.

CARACTERÍSTICAS TÍPICAS DE VIAS NA HIERARQUIA FUNCIONAL

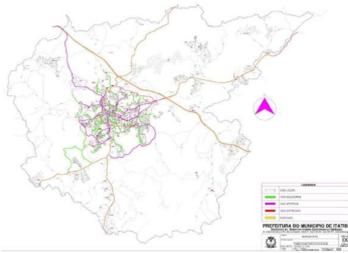
Para a correta definição de uma hierarquia na área central da cidade que proporcione boas condições para a transformação se precisa conhecer a estrutura da rede básica da área. Nesta localização da cidade, as ruas estruturantes são principalmente:

Table comparing characteristics of Vias Locais, Vias Coletoras, Vias Arteriais, and Vias Expressas across various criteria like width, lane count, and traffic volume.



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

MAPA DE CLASSIFICAÇÃO DE VIAS (anexo IX)



O Sistema de Estradas e Caminhos Municipais é constituído pelos existentes, organicamente articulados entre si, localizados na área rural, cuja extensão deverá ser planejada e implantada de modo a atender suas funções específicas e segundo critérios técnicos para dar-lhe a forma característica de malha, adequadamente interligado ao Sistema Viário Urbano e integrado ao Sistema Viário Estadual e Federal.

3.2.2 Proposta de diretrizes viárias - médio prazo

A proposta de Diretrizes Viárias tem o objetivo de propor novas vias hierarquizadas para a expansão da malha urbana de forma contínua e articulada.



PREFEITURA DE ITATIBA
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E HABITAÇÃO

3.2.3 Polos geradores de viagens - curto prazo

Elaboração de um roteiro para estudos de polos geradores de tráfego que será fornecido aos empreendedores para orientar-lhes na elaboração dos estudos solicitados. É importante que os estudos de polos geradores de tráfego sejam desenvolvidos segundo dois planos distintos de análise: análise dos impactos sobre as vias de acesso e adjacentes ao empreendimento em função das prováveis ocorrências de congestionamentos e de pontos críticos de circulação e segurança viárias, pela redução ou esgotamento de sua capacidade de tráfego e assimetria entre oferta e demanda de vagas de estacionamento; análise do projeto arquitetônico do empreendimento no que diz respeito às características geométricas e de localização dos acessos, vias internas de circulação, raios horizontais e declividades em rampas e acessos, bem como ao dimensionamento, arranjo funcional e suficiência das vagas de estacionamento e de carga e descarga de veículos, entre outros aspectos.

3.2.4 Sinalização horizontal e vertical - curto prazo

Adequar as antigas marcações de faixas com o novo padrão e retirar as marcações que não serão utilizadas.

Prover as estradas vicinais de sinalizações aéreas e de solo, e criar espaço exclusivo para pedestres e ciclistas.

Determinar que as ruas deverão ser exclusivas para orientação, sem nenhum patrocínio.

Programar a repintura, recuperação e reordenação das placas de orientação de trânsito.

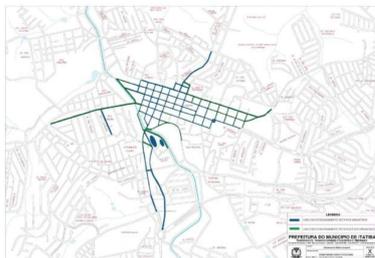
Dar sequência de orientações nas placas indicativas.



3.2.5 Estacionamento Rotativo – curto prazo

O programa de Estacionamento Rotativo deverá ser ampliado principalmente na zona central da cidade, pois possui boa aceitação tanto dos lojistas como dos condutores de veículos que a partir do programa encontram mais facilidades para estacionar. Além disso, o custo do estacionamento rotativo pode desestimular o uso de automóveis e incentivar as viagens rumo ao centro por meio do transporte coletivo e de veículos não motorizados e até mesmo a pé, melhorando a mobilidade da região.

MAPA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO (anexo X)



3.3 Transporte não motorizado

3.3.1 Programa Cicloviário – curto e médio prazos

O Programa visa estabelecer os objetivos, diretrizes e ações do Sistema Cicloviário, que é parte integrante do PlanMob-Itatiba. As propostas apresentadas servem para embasar a discussão sobre a mobilidade por bicicletas no município.

A circulação de bicicletas nas vias urbanas é regulamentada pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que autoriza a utilização deste veículo em todas as vias da cidade, salvo quando regulamentado o contrário.

No entanto, em razão das diferentes condições de volume e velocidade do trânsito motorizado, o mesmo CTB prevê a implantação de tratamentos cicloviários específicos para que a circulação de bicicletas seja realizada com mais segurança e conforto.

A proposta de um sistema cicloviário deve composto pelo conjunto de intervenções no sistema viário, conectadas e destinadas à circulação de usuários de bicicletas no Município. Corresponde aos tratamentos cicloviários em vias existentes, criação de infraestrutura específica para a circulação de bicicletas, assim como a previsão de tratamento cicloviário na infraestrutura viária planejada para o Município.

Itatiba, dada a sua topografia acidentada e em vista de ter sido desenvolvida nas encostas de colinas, apresenta certa dificuldade de circulação de bicicletas no centro histórico, sem que sejam implantados equipamentos e mecanismos que auxiliem a comunicação da parte alta com a parte baixa da cidade.

Contudo, existe uma extensa área plana, principalmente ao longo do vale do Ribeirão Jacaré e de seus afluentes, que possibilita a implantação de cicloviários para uso, tanto de lazer como de transporte de cidadãos, possibilitando o acesso tanto para acessar o trabalho, quanto para estudo e outras atividades urbanas.



• implantar o sistema de elevadores de bicicleta a médio prazo, a fim de facilitar e incentivar o uso deste meio de transporte e de outros como o skate, além de atender as mães com crianças pequenas que utilizam o carrinho. Este sistema foi inicialmente introduzido na cidade norueguesa de Trondheim, e funciona da seguinte forma: o ciclista posiciona um pé em uma placa de metal e o outro no pedal da bicicleta e assim a máquina impulsiona o ciclista, o qual sobe até seu destino sem nenhum esforço.



Diretrizes

• **Conectividade:** os percursos cicloviários devem conectar origens e destinos de viagens para que o ciclista possa fazer uso eficiente da rede. Os pontos de conexão funcionam como nós de integração dos trajetos, possibilitando ao usuário programar o seu caminho da forma como melhor lhe convier;

• **Linearidade:** busca-se que o usuário faça o seu trajeto através da menor distância possível de viagem. Nesse sentido, devem ser apontadas aqui duas considerações: a definição de vias com maior atratividade para a bicicleta está sendo considerada na ótica da circulação da bicicleta, independente do sentido de direção dos outros modos.

• **Intermodalidade:** conexão com os terminais de transporte coletivo e seu ponto nodais, particularmente através da implantação de estacionamentos de bicicletas nestes locais, assim como de ações que possibilitem o transporte de bicicletas pelos veículos do transporte coletivo;

• **Funcionalidade relativa ao uso do solo:** é importante considerar na definição da via a função que ela desempenha na política de uso do solo, de forma a ser atrativa ao usuário do modo;

• **Incorporação de novas vias:** todas as vias arteriais a serem construídas ou alargadas deverão prever a implantação de estrutura cicloviária.

Elementos constitutivos do Sistema Cicloviário:

• Rede Cicloviária, que se constitui da implementação de infraestrutura viária para a Circulação de bicicletas, incluindo a sinalização cicloviária;

• Sistema de compartilhamento de bicicletas;

• Estacionamentos de bicicletas;

• Ações complementares: as ações e programas complementares à infraestrutura tem como objetivo promover o uso da bicicleta como meio de transporte, estando compreendidas nas áreas de educação, mobilização social, comunicação e outros.



Podem ser utilizadas as seguintes tipologias do sistema viário para Itatiba:

- Ciclovias – Pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, com sinalização viária, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada.
- Ciclovia unidirecional: é a ciclovia com um único sentido de circulação.
- Ciclovia bidirecional: é a ciclovia com sentido duplo de circulação.
- Ciclofaixas – Faixa de rolamento de uso exclusivo à circulação de ciclos, com segregação visual do tráfego lindeiro, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento.
- Ciclofaixa unidirecional: é a ciclofaixa com um único sentido de circulação.
- Ciclofaixa bidirecional: é a ciclofaixa com sentido duplo de circulação.
- Ciclorrotas – Sinalização cicloviária específica em pista de rolamento compartilhada com os demais veículos, onde as características de volume e velocidade do trânsito na via possibilitam o uso de vários modos de transporte a necessidade de segregação. Este conceito deve ser aplicado obedecendo ao princípio da continuidade e orientação, especialmente em complementação às ciclovias e ciclofaixas.
- Calçada Compartilhada: espaço exclusivo para circulação de ciclos sobre a calçada, com segregação visual do tráfego de pedestres, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano, devidamente sinalizado. As calçadas partilhadas equiparam-se às ciclofaixas, porém na calçada.

São componentes da Rede Cicloviária

A infraestrutura da Rede Cicloviária Estrutural deve prever: tratamentos cicloviários no sistema viário existente, criação de infraestrutura específica para a circulação de bicicletas, inserção de tratamentos cicloviários nos projetos de nova



estrutura viária planejada para o município. Dos elementos componentes da estrutura viária, consideram-se componentes da Rede Cicloviária Estrutural:

- a. Sistema viário;
- b. Eixos de transporte público coletivo e seus terminais e estações;
- c. Obras de arte (transposições);
- d. Áreas em faixas de domínio de redes de serviços;
- e. Parques lineares;
- f. Sistema de aluguel de bicicleta abrangendo pontos turísticos até bairros mais afastados.

O sistema viário é constituído por vias classificadas neste Plano de Mobilidade do Município

A implantação de intervenções cicloviárias em vias estruturais visa garantir maior conforto e segurança na circulação dos usuários de bicicleta, além de possibilitar que o mesmo defina seu trajeto a partir da Rede Cicloviária.

A construção de novas vias estruturais deve incorporar a implantação de ciclovias e ciclofaixas, a fim de ampliar a malha viária de constituição da Rede Cicloviária.

Compreende-se essencialmente que as vias de função estrutural na hierarquia viária devem ser objeto prioritário para a inclusão de infraestrutura cicloviária. Porém, no caso de inviabilidade técnica dessas intervenções nas mesmas, poderá ser utilizado sistema viário não estrutural, desde que atenda às diretrizes da Rede Cicloviária Estrutural, especialmente de conexão e linearidade, mantendo assim a atratividade do trajeto ao ciclista.

Ao implantar a infraestrutura cicloviária é fundamental adotar outras medidas que auxiliem a segurança viária, dentre elas a redução dos limites de velocidade e ajustes geométricos das vias.

Tais medidas devem também ser avaliadas em toda malha viária, tendo em vista que além de favorecer a circulação de bicicletas, aumentam a segurança de todos os usuários da via.



3.4 Transporte coletivo – curto prazo

Estabelecer e aprimorar ações de planejamento, operação e gestão que

Considerem as políticas de desenvolvimento e integração dos serviços públicos de interesse comum em Itatiba, minimizando os impactos ambientais, especialmente quanto à emissão de poluentes e poluição sonora, observando a participação da comunidade nas ações de planejamento e gerenciamento do transporte coletivo e comercial, de forma integrada com as políticas de uso do solo, sistema viário, meio ambiente e sustentabilidade.

Revisar e estabelecer itinerário de ônibus compatível com classificação viária, criação de terminais de integração.

Estudo e implantação de melhorias operacionais do tráfego, revendo a localização dos pontos de ônibus, espaçamento entre eles, bem com a transferência dos pontos localizados junto às retenções semaforizadas nas interseções, para locações no meio da quadra.

3.4.1 Corredores de ônibus – estudos a curto prazo

O PlanMob-Itatiba prevê intervenções para a melhoria do trânsito na cidade. Além da implantação de retornos de quadras, alterações geométricas, reordenamento de estacionamentos, entre outras intervenções, existe a previsão de Faixas Preferenciais de Ônibus. Essa implantação prevê melhoria da mobilidade urbana e maior segurança para os condutores e pedestres. São melhorias que deverão ser realizadas em vários pontos da cidade para dar mais fluidez ao trânsito e reduzir os índices de acidentes.

Várias ruas e avenidas foram escolhidas para ter uma faixa preferencial para ônibus por serem as que apresentam maior fluxo de veículos. Somente os ônibus poderão permanecer na via, os motoristas dos demais veículos só poderão trafegar na faixa para realizar as conversões ou ter acesso a estacionamentos.



A Prefeitura de Itatiba deverá realizar uma campanha educativa para explicar aos condutores como funcionará o fluxo na via. A fase de adaptação ocorrerá até que os motoristas compreendam a importância da faixa preferencial para a melhoria da mobilidade urbana.

Faixas preferenciais de transporte coletivo – estudos a curto prazo

As faixas preferenciais para ônibus, conhecidas como "Bus Rapid Service"(BRS), ou corredores preferenciais, são faixas viárias destinadas ao deslocamento prioritário do transporte coletivo, onde o deslocamento de veículos particulares só é permitido em curtos trechos para acesso aos lotes ou conversão à direita. Por ser uma intervenção em uma via preexistente, onde se acrescentam apenas sinalizações e fiscalização, os BRS são uma obra barata e de rápida implantação, se tomando atualmente uma das principais alternativas urbanas que visa melhorar a mobilidade do transporte público nas cidades.

Vantagens das faixas preferenciais, segundo NTU (2013):

- Implantação em curto e médio prazos;
- Atendimento imediato às expectativas da população usuária do transporte público por ônibus;
- Não há necessidade de desapropriações;
- Baixo custo de implantação;
- Utilização dos ônibus já em operação na cidade;
- Fácil associação do projeto com a área urbana do entorno;
- Redução do consumo de combustíveis (até 30%) e da emissão de poluentes (até 40%);
- Redução de até 40% no tempo de viagem;
- Requalificação da área de intervenção;
- Impacto positivo na mobilidade da cidade.



3.4.2 Controle dos serviços – curto prazo

Introdução

Segundo a pesquisa composta dos questionários distribuídos, os principais itens apontados sobre o transporte coletivo de Itatiba foram os seguintes, na ordem decrescente de importância:

- Viajar sentado
- Gastar menos tempo nas viagens
- Melhorar na informação disponível nos pontos de paradas
- Melhor educação e treinamento dos motoristas
- Instalar ar-condicionado nos veículos
- Instalar sistema de internet
- Cuidar da limpeza dos veículos
- Diminuir número de baldeações
- Disponibilizar mais veículos com piso baixo, sem degraus
- Programar o pagamento das passagens antes de entrar nos ônibus

Objetivos

O sistema de controle de desempenho e qualidade do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros de Itatiba constitui elemento de gestão dos serviços e da relação contratual estabelecida com a Concessionária, tendo como objetivos:

- Fixar os principais indicadores físicos, operacionais e tarifários que permitem a avaliação e acompanhamento do desempenho do sistema de transporte público coletivo;
- Apurar através de um conjunto de indicadores, o grau de qualidade do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, permitindo a



orientação de ações operacionais e de planejamento para a superação das principais deficiências observadas:

- Apurar o desempenho do Sistema de Transporte Público e da Concessionária do Serviço em cada período, mediante a transformação dos valores obtidos dos vários indicadores em uma nota de referência, de fácil identificação e acompanhamento;
- Estimular a melhoria contínua dos serviços por parte da Concessionária;
- Servir de processo e parâmetro para a avaliação da qualidade do serviço para gestão do contrato. O presente sistema baseia-se num conjunto de indicadores físicos e operacionais tarifários obtidos na forma como estabelece a NBR 12250:1990. Os índices de desempenho utilizados na análise servem de parâmetros programados, medidos ou calculados e servem para aferir o funcionamento satisfatório ou não do sistema. A implantação e a operação do Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano serão realizadas pelo Município, através da Secretaria de Mobilidade, a quem caberá também, a definição detalhada da metodologia a ser empregada na definição da nota de referência a ser atribuída ao serviço da concessionária e ao sistema. A Concessionária fica obrigada a fornecer todas as informações físicas, operacionais e tarifárias decorrentes da operação do serviço e que forem requeridas pelo Poder Concedente e ou permitir o acesso ao banco de dados gerado pelo sistema de controle da operação. A responsabilidade pelas ações corretivas destinadas a melhorar o desempenho do sistema de transporte público serão dicionadas de acordo com a competência das partes envolvidas.

Condições Gerais

O serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros será analisado sob os aspectos de seu desempenho quanto:

- a) Infraestrutura Viária;
- b) Linhas do Sistema;



c) Veículos a ele vinculados;

d) Padrões operacionais, envolvendo aspectos ligados à rapidez, segurança, regularidade, economia e conforto. De antemão, na definição e análise dos índices, é necessário vislumbrar com clareza os padrões viário, operacional e econômico desejados para fins de comparação com os cálculos.

Condições Específicas

Para o correto cálculo dos índices de desempenho, são necessárias as seguintes informações básicas:

- a) Cadastro geral das informações;
- b) Censos Demográficos;
- c) Pesquisa de Campo;
- d) Dados de Fabricantes de equipamentos;
- e) Julgamento subjetivo apropriado.

Melhorias operacionais obrigatórias

- Manter a taxa de ocupação por viagem nos limites estabelecidos no contrato sem aumentar os custos tarifários, adequar a oferta em relação à demanda em dias úteis, sábados e domingos, em horários de pico e fora de horários de pico;
- Melhorar a velocidade operacional das linhas do sistema de transporte coletivo, diminuindo o tempo de viagem dos deslocamentos, sem desatender a legislação de trânsito;
- Capacitar seus funcionários por meio da implantação de programas de treinamento para a prevenção e melhoria das condições de eficiência, segurança e cortesia na relação com os usuários do sistema;
- Ampliar o índice de quilometragem x passageiro, a ser desenvolvida pela frota no serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros;
- Ampliar a quantidade de lugares máximos oferecidos, separadamente por linha e o total do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros;
- Ampliar o número médio mensal de lugares sentados oferecidos, por mês



típico, separadamente e por linha e o total do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros.

Implantação do Programa Setorial da Qualidade – curto prazo

O Poder Concedente promoverá a implantação do Sistema de Controle da Qualidade do Serviço num prazo máximo de 12 meses, a partir da promulgação desta lei. Neste período, será editado um Manual de Aplicação da Metodologia e definidos os valores de referência para os indicadores e os pesos a serem considerados na apuração do Índice de Qualidade do Sistema de Itatiba. Para a fixação das metas e dos pesos, o Poder Concedente ouvirá a Concessionária e os usuários, bem como, procederá a consultas em Municípios que implementaram metodologias similares. A avaliação do serviço concedido será realizada através do cálculo dos indicadores de modo permanente, de acordo com a periodicidade de apuração do indicador. Assim, há indicadores que poderão ser mensais, outros semestrais ou anuais. Ao longo dos primeiros 12 (doze) meses de aplicação do Sistema, admitir-se-á que alguns indicadores não venham a ser calculados, em razão da adaptação dos procedimentos de trabalho internos do Poder Concedente no fornecimento das informações.

Após a implantação definitiva o Poder Concedente elaborará, semestralmente, um Relatório de Avaliação de Desempenho, contendo os resultados da apuração dos indicadores, cuja síntese deverá ser tornada pública mediante os meios de divulgação usualmente empregados pela Prefeitura Municipal de Itatiba. Tal relatório subsidiará uma avaliação global do serviço prestado e das medidas necessárias para a manutenção dos resultados obtidos, se positivo, ou de correção das deficiências observadas. Quando algum indicador for insuficiente, a Concessionária será notificada a apresentar um Plano de Ação para Melhoria da Qualidade quando os valores atingirem determinados níveis. Neste Plano deverão estar indicadas as ações corretivas dos principais problemas identificados. A qualquer tempo será dada ciência à Concessionária sobre a apuração dos indicadores, permitindo-lhe a sua manifestação formal sobre os valores obtidos pelo Poder Concedente.



Metas e Indicadores

As metas são orientadas pelos indicadores de serviço adequado, definidos no Art. 6º da Lei Federal 8.987/95, em termos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Regularidade: compreende a prestação dos serviços nas condições estabelecidas neste Edital e seus Anexos, no Contrato de Concessão e em Normas Técnicas

Continuidade: compreende a manutenção, em caráter permanente de oferta dos serviços.

Eficiência: compreende a execução dos serviços de acordo com as Normas Técnicas e Legislação aplicável e em padrões satisfatórios, que busquem, em caráter permanente, a excelência e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e das metas da Concessão.

Atualidade: A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão dos serviços. (Art. 6º, § 2º, Lei Federal Nº 8.987/95)

Generalidade: compreende universalidade da prestação dos serviços, isto é, serviços iguais para todos os usuários sem qualquer discriminação.

Cortesia: a cortesia na prestação dos serviços compreende o tratamento adequado aos usuários do serviço

Modicidade: Por modicidade se entende a tarifa de remuneração calculada pelo custo dos serviços mais a remuneração do capital da Concessionária.



3.5 Transporte de Cargas/ Terminal de Cargas – curto prazo

No sentido de compatibilizar o porte da carga transportada com a escala da cidade e de sua malha viária, devem ser realizados estudos para a criação do Terminal de Carga e Central de Fretes, que desfrutaria de acesso em relação com o uso do solo e hierarquia do sistema viário, com a intenção de concentrar, em área específica e adequadamente localizada, as empresas de transportes de carga; desviar o tráfego pesado das vias públicas da cidade; criar centro de armazenamento e transbordo de mercadorias; facilitar a comercialização com os centros atacadistas; promover benefícios e facilidades para motoristas, como a diminuição do tempo de espera entre carga e descarga, possibilitando a aquisição de cargas (mercado de fretes).

Com o crescimento da cidade e considerando a necessidade de compatibilizar o funcionamento das atividades comerciais e de serviços com a fluidez do tráfego, deve-se definir as áreas de domínio de pedestres (calçadas e praças) e vias ou canaléticas exclusivas de ônibus, cabendo ao Departamento de Trânsito a criação de novas áreas quando necessário.

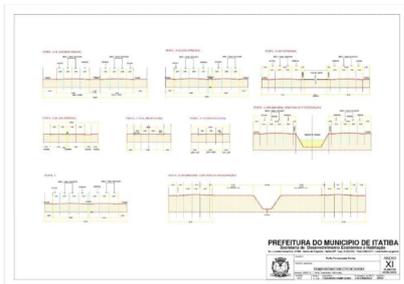
Da mesma forma, deve-se restringir alguns modelos de veículos, baseados em sua tonelagem, com o estabelecimento de horários específicos para carga e/ou descarga na região central da cidade, a fim de reduzir os impactos negativos sobre o sistema viário e a circulação de pessoas em geral. Itatiba está se definindo como um entroncamento rodoviário significativo no que tange à exportação de produtos agrícolas e industrializados (o que significa um trânsito de veículos pesados a nível local e metropolitano, apesar da existência de desvios).



3.6 Perfis Transversais Viários

Para efeito dimensional dos perfis transversais viários, tem como objetivo as melhorias da circulação especialmente quanto à garantia de futura expansão e a condição de circulação adequada de pedestres e ciclistas.

PERFIS TRANSVERSAIS VIÁRIOS (anexo XI)



3.7 Parklets - curto prazo

O parklet é um mini parque, isto é, espaço compacto de convivência implantado em locais anteriormente utilizados como estacionamento ou em terrenos baldios e em sobras de terrenos. O conceito surgiu em Nova Lorque, nos anos 1970, ideia do então diretor de parques da cidade, Thomas Hoving. Ele buscava implementar áreas que expandissem as calçadas, abrindo-as para a convivência dos transeuntes.

Parklets podem possuir bancos, mesas, pátios, plantas, lixeiras, estacionamento de bicicletas, e também esta inovação: alguns têm até Wi-Fi. Outra exigência é que sejam abertos para a calçada, permitindo a visão ampla. Dessa forma, o local é utilizado por mais de 300 pessoas por dia – se fosse uma vaga, cerca de 40 veículos poderiam dela fazer uso.



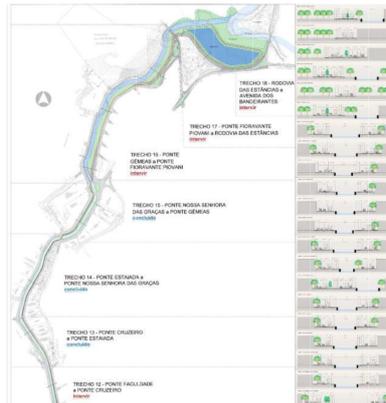


3.8 Projeto Marginais – Médio prazo

O projeto de abertura das vias marginais do Ribeirão Jacaré, datam da década 70 e são, como o próprio nome diz, lineiras ao Ribeirão Jacaré. Sendo assim, entrando ao mérito da função e partido, o projeto visa realizar a conexão linear entre a entrada do município, na região sul do mesmo, junto a Rodovia Engº Constâncio Cintra, até a entrada do município na região oposta, junto à Rodovia das Estâncias. Ainda, atravessará todo o centro urbano local, facilitando os deslocamentos viários – sejam de transporte coletivo, ou individual. Também, será detentora da (projetada) maior rede de ciclovia do município, podendo, além de inaugurar modal inédito a rede de transportes municipal, entregar novas condições de lazer aos munícipes. O leito do Ribeirão deverá, desta forma, ser aproveitado para que a população usufrua de um novo vetor passível de se abrigar equipamentos públicos vários, bem como, promover o desenvolvimento econômico e urbano das regiões próximas àquelas que serão afetadas por tal via.



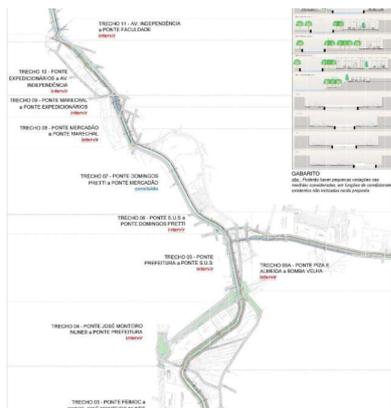
PROJETO MARGINAIS (ANEXO XII)



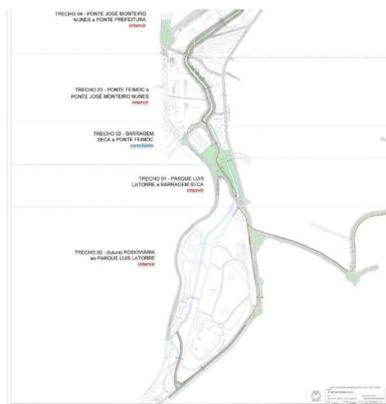
parte 1



parte 2



parte 3





4.0 CONSIDERAÇÕES FINAIS/CONCLUSÃO

A implantação das propostas do Plano de Mobilidade Urbana de Itatiba, PlanMob-Itatiba, poderá representar um significativo avanço em relação ao sistema atual da cidade, elevando substancialmente os níveis de segurança, conforto e qualidade de serviço para os usuários.

No entanto, é importante ter em mente que a cidade evoluiu de forma dinâmica e que as ferramentas de planejamento devem acompanhar esta evolução.

A conclusão do PlanMob-Itatiba não deve ser encarada como o final do processo, mas apenas como a elaboração de um documento inicial de referência que deverá ser sistematicamente revisado e atualizado de maneira a acompanhar a evolução urbana.

A Lei No 12.587 estipula que a revisão e atualização do Plano de Mobilidade Urbana deverá acontecer em um prazo não superior a 10 (dez) anos.

Devido à velocidade de crescimento de Itatiba, adotaremos para realização das revisões do Plano o período máximo de 4 (quatro) anos. Neste sentido, o processo de planejamento deve ser tratado como uma atividade que deve estar constantemente sendo ajustada às novas realidades, de modo a se manter atual e, consequentemente, útil como ferramenta de apoio à tomada de decisões.

Apesar deste estágio inicial do processo de planejamento contínuo, muitas propostas foram apresentadas com base em uma extensa análise de dados e informações, tanto disponíveis quanto levantadas no próprio âmbito do estudo.

Todavia, como destacado anteriormente, a ênfase adotada ao longo do desenvolvimento do Plano foi a de centrar os esforços nas questões estratégicas.

Para muitas propostas, haverá uma necessidade de realizar estudos mais específicos para avaliar a viabilidade numa forma mais detalhada.

Essas propostas deverão surgir nas revisões do plano, à medida que novos dados vão sendo disponibilizados.



5.0 ANEXOS

- ANEXO I – Mapa de Perímetro Urbano;
- ANEXO II – Mapa de Equipamentos Urbanos;
- ANEXO III – Mapa de Estradas Municipais;
- ANEXO IV – Mapa da Estrutura Física;
- ANEXO V – Mapa Polos Geradores de Tráfego;
- ANEXO VI – Mapa Linhas e Pontos De Ônibus – Perímetro Urbano;
- ANEXO VII – Calçada Bonita e Segura;
- ANEXO VIII – Mapa Revitalização Do Trânsito Da Zona Central;
- ANEXO IX – Mapa de Classificação De Vias;
- ANEXO X – Mapa de Estacionamento Rotativo;
- ANEXO XI – Perfis Transversais Vários;
- ANEXO XII – Projeto Marginais;
- ANEXO XIII – Rede Cicloviária (Proposta).



6.0 BIBLIOGRAFIA

- Premissas para um Plano de Mobilidade Urbana – ANTP
- Plan de Movilidad urbana sostenible de València-Espanha
- Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – MG
- Plano de Mobilidade de Piracicaba-SP
- Plano de Mobilidade de São Paulo-SP
- Plano de Mobilità di Roma-Itália
- Plan de Movilidad de Barcelona-Espanha
- Plano de Mobilidade de Lisboa-Portugal
- Plano de Mobilidade de Valinhos SP
- Plano de Mobilidade de Joinville-S/C
- Plano de Mobilidade de Uberlândia-MG
- Plano de Mobilidade de Petropolis-RJ
- Manual para apresentação de propostas do programa de Mobilidade Urbanado Ministério das Cidades.
- Mobility Plan – Berkeley C.A.U.S.A
- Medidas de acalmia de tráfego em áreas urbanas consolidadas: Um caso no concolho do Seixal-Portugal
- Ministério das Cidades (SeMOB/DENATRAN) – Plano de Ação de Mobilidade Urbana em Regiões Metropolitanas, maio de 2004.
- EMBARQ Brasil. DOTS CIDADES: manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável. Porto Alegre: EMBARQ Brasil, 2014.



THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Comissão de acompanhamento da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Itatiba/SP

Cid Camargo – Coordenador
Adilson Franco Penteado
Diego José de Freitas
Eduardo Samir Aoun
Mari de Fátima Petrolino Antenor
Vanessa Kovalski Albuquerque
Hermínio Geromel Junior
Levi Cabral Simões
Juliana Novelli

Equipe
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Habitação
EDUARDO SAMIR AOUN
Secretário

Fabiana Aparecida dos Santos Barbosa (Arquiteta e Urbanista)
Rafaela Patutti Vaz (Estagiária de Arquitetura e Urbanismo)

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

LEI Nº 5.561, DE 14 DE JUNHO DE 2023

“Autoriza o Poder Executivo Municipal a implantar o ‘Projeto Praticando Defesa Civil na Escola’”

Eu, THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de meu cargo,

FAÇO SABER que a Câmara Municipal de Itatiba, em sua 108ª Sessão Ordinária, realizada no dia 17 de maio de 2023, aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º. Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a implantar o “Programa Praticando Defesa Civil da Escola”, objetivando a capacitação de alunos da rede pública municipal dos 5º e 6º Ano do Ensino Fundamental.

Art. 2º. Deverão ser desenvolvidos pelo Programa, entre outros, cursos específicos sobre os seguintes assuntos:

- I - primeiros socorros;
- II - prevenção a acidentes domésticos e combate a incêndios;
- III - meio ambiente e sustentabilidade;
- IV - avaliação de riscos de deslizamento e de colapso estrutural;
- V - noções básicas de defesa civil e meteorologia.

Parágrafo único. No encerramento poderá ser realizado simulado de incêndio com evacuação de alunos, professores e funcionários, conduzidos pelos alunos participantes do curso e supervisionados pelos agentes de Defesa Civil, Guarda Municipal e Corpo de Bombeiros.

Art. 3º. O conteúdo programático deverá englobar, entre outros:

- I - Noções de Defesa Civil;
- II - Análise de Riscos;
- (Lei nº 5.561/23 – fls. 02)
- III – Meteorologia;

IV - Prevenção de Incêndios e Acidentes Domésticos;
V - Primeiros Socorros;
VI - Mapeamento Escolar;
VII - Rota de Fuga;
VIII - Simulado de Evacuação.

Art. 4º. Para a realização do Programa, por meio dos cursos, as aulas serão desenvolvidas por meios didáticos pedagógicos utilizando-se das técnicas: expositiva, demonstração, apresentação de filmes, projeção em multimídia, entre outras; com a destinação e utilização dos recursos necessários.

Art. 5º. A coordenação do Programa será da Secretaria Municipal de Educação, podendo para isso solicitar a colaboração da Secretaria Municipal de Segurança e Defesa do Cidadão e da Defesa Civil.

Art. 6º. A presente Lei será regulamentada por Decreto, no que couber, no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 7º. As despesas decorrentes da execução da presente Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Centro Administrativo Municipal "Prefeito Ettore Consoline",
em 14 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos

LICITAÇÕES

Itatiba - Edição nº 2996 - Ano XXI, 20 de Junho de 2023

AVISO DE REPUBLICAÇÃO. Pregão Eletrônico Nº 69/2023, Edital Nº 78/2023, Tipo Menor Preço. Objeto: Aquisição de uniformes para equipes operacionais e motorista, para entrega imediata. O cadastro das Proposta e Documentos de Habilitação que seriam recebidos no dia 22/06/2023, serão recebidos até o **dia 07 de julho de 2023, às 08h50min**, na página eletrônica da Bolsa Brasileira de Mercadorias (www.novobmnet.com.br). O edital fica disponível na Seção de Licitações - Av. Luciano Consoline, 600, Jd Lucca das 9h às 17h, sites www.itatiba.sp.gov.br e www.novobmnet.com.br. Informações: 11 3183-0655.- Adriana de Oliveira Schiavinatto - Pregoeira.

Pregão Eletrônico Nº 71/2023, Edital Nº 81/2023, Tipo Menor Preço. Objeto: Registro de preços, pelo prazo de 12 (doze) meses, para eventual Locação de Estruturas para eventos. O cadastro das Proposta e Documentos de Habilitação serão recebidos até o **dia 03 de julho de 2023, às 08h50min**, na página eletrônica da Bolsa Brasileira de Mercadorias (www.novobmnet.com.br). O edital fica disponível na Seção de Licitações - Av. Luciano Consoline, 600, Jd Lucca das 9h às 17h, sites www.itatiba.sp.gov.br e www.novobmnet.com.br. Informações: 11 3183-0655.- Adriana de Oliveira Schiavinatto - Pregoeira.

Pregão Eletrônico Nº 72/2023, Edital Nº 82/2023, Tipo Menor Preço. Objeto: Aquisição de equipamento de proteção individual - EPI, para entrega imediata. O cadastro das Proposta e Documentos de Habilitação serão recebidos até o **dia 05 de julho de 2023, às 08h50min**, na página eletrônica da Bolsa Brasileira de Mercadorias (www.novobmnet.com.br). O edital fica disponível na Seção de Licitações - Av. Luciano Consoline, 600, Jd Lucca das 9h às 17h, sites www.itatiba.sp.gov.br e www.novobmnet.com.br. Informações: 11 3183-0655.- Adriana de Oliveira Schiavinatto - Pregoeira.

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 9624/2023**PREGÃO ELETRÔNICO Nº 64/2023****EDITAL Nº 73/2023****OBJETO: Contratação de empresas especializadas para prestação de serviços de controle, operação e fiscalização de portarias e edifícios e serviço de recepção**

Itatiba, 19 de junho de 2023.

CONVOCAÇÃO

Em observância ao item 6.20 do edital, convocamos as empresas participantes para a retomada da sessão.

A sessão será realizada no dia **21 de junho de 2023, às 09 horas**, na página eletrônica da Bolsa Brasileira de Mercadorias (www.novobmnet.com.br)Informamos ainda que a divulgação do aviso também ocorrerá por publicação na Imprensa Oficial do Município no dia 20 de junho de 2023 e veiculação no endereço eletrônico da Municipalidade (www.itatiba.sp.gov.br)

Atenciosamente,

Adriana Stocco
Pregoeira**PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 9487/2023****REFERÊNCIA: EDITAL Nº 80/2023****PREGÃO Nº 11-70/2023****Objeto:** Contratação de empresa especializada em serviço de alimentação para execução do preparo e do fornecimento de refeições para os Jogos Regionais e Abertos.**HOMOLOGO** o procedimento da presente licitação a proponente vencedora:**B NUTRI SERVIÇOS E ALIMENTAÇÃO LTDA****Item 1 – 2.600 UN, REFEIÇÃO**, valor unitário de R\$ 59,90 (cinquenta e nove reais e noventa centavos) e valor total de R\$ 155.740,00 (cento e cinquenta e cinco mil setecentos e quarenta reais)

À Seção de Licitações para as medidas de direito, na conformidade da legislação pertinente.

Dê-se ciência na forma da lei.

Comunique-se.

Em 16 de junho de 2023.

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
PREFEITO MUNICIPAL**PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 6759/2023****CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 06/2023****EDITAL Nº 49/2023****OBJETO -** Parceria entre a Prefeitura do Município de Itatiba através da Secretaria Da Educação e OSC - Organização da Sociedade Civil, para atender às necessidades dos alunos surdos/deficientes auditivos em suas atividades escolares, que se encontrem regularmente matriculados na Rede Municipal de Ensino de Itatiba, São Paulo, através de Intérpretes de Libras, Instrutor Surdo, Professor Bilingue e Coordenação Pedagógica.

Itatiba, 19 de junho de 2023.

HOMOLOGAÇÃODe conformidade com a ata de julgamento da Comissão de Seleção da Secretaria Municipal de Ação Social, Trabalho e Renda, que adoto, hei por bem ADJUDICAR o objeto e HOMOLOGAR o procedimento da licitação à licitante vencedora **INSTITUTO PHALA, no valor global de R\$613.631,82 (seiscentos e treze mil e seiscentos e trinta e um reais e oitenta e dois centavos)**.

À Seção de Licitações para medidas pertinentes, na conformidade da legislação vigente.

Publique-se.

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
PREFEITO MUNICIPAL**CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 05/2023****EDITAL LICITATÓRIO Nº 48/2023****PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 6654/2023****OBJETO:** Constitui objeto deste termo de referência a formalização de parceria por meio de celebração de Termo de Fomento com OSC, para execução de atendimentos Equoterápicos para alunos com deficiência e/ou necessidades especiais matriculados na Rede Municipal de Ensino

Itatiba, 19 de junho de 2023.

HOMOLOGAÇÃODe conformidade com a ata de julgamento da Comissão de Seleção da Secretaria Municipal de Ação Social, Trabalho e Renda, que adoto, hei por bem ADJUDICAR o objeto e HOMOLOGAR o procedimento da licitação à licitante vencedora **INSTITUTO MOVIMENTO QUALIVIDA, no valor global de R\$ 640.912,73 (Seiscentos e quarenta mil e novecentos e doze reais e setenta e três centavos)**.

À Seção de Licitações para medidas pertinentes, na conformidade da legislação vigente.

Publique-se.

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA
PREFEITO MUNICIPAL

PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 7969/2023
PREGÃO (PRESENCIAL) Nº 57/2023
REFERÊNCIA: EDITAL Nº 66/2023
OBJETO: Registro de preços para aquisição de material de pintura

Itatiba, 19 de junho de 2023.

CONVOCAÇÃO

Em observância aos itens 7.20 e 7.22 do edital, convocamos as empresas participantes para a ADJUDICAÇÃO dos itens.

A sessão será realizada no dia **26 de junho de 2023, às 09 horas**, na Seção de Licitações da Prefeitura do Município de Itatiba, situada na Avenida Luciano Consoline nº 600, Jardim de Lucca. Informamos ainda que a divulgação do aviso também ocorrerá por publicação na Imprensa Oficial do Município no dia 20 de junho de 2023, e veiculação no endereço eletrônico da Municipalidade (www.itatiba.sp.gov.br)

Atenciosamente,

Maria Angela C. C. de Lima
Pregoeira

PORTARIAS

Itatiba - Edição nº 2996 - Ano XXI, 20 de Junho de 2023

PORTARIA Nº 8.585, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Dispõe sobre a nomeação dos membros do Comitê de Vigilância à Morte Materna, Infantil e Fetal do Município de Itatiba, na forma que especifica.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo,

R E S O L V E:

Art. 1º. O Comitê de Vigilância à Morte Materna, Infantil e Fetal do Município de Itatiba passa a ser composto pelos seguintes membros:

I – ROSÂNGELA ZABALETA ALVES CORREA, Enfermeira Encarregada do Departamento de Vigilâncias em Saúde, lotada na Secretaria de Saúde;

II – ÁGATA NUNES BRITO, Enfermeira da Vigilância Epidemiológica, lotada na Secretaria de Saúde;

III – ANDREZA DE ALMEIDA GARRIDO, Assistente Social do Centro de Atenção Integral da Mulher de Itatiba (CAISMI), lotada na Secretaria de Saúde;

IV – CAIO VIEIRA DE BARROS ARATO, Gerente Administrativo da Fundação ABC, Estratégia Saúde da Família de Itatiba;

V – EDUARDO VICTORIANO DE MICHEL, Médico CRM/SP 90.937, da Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de Itatiba (ISCM);

VI – FREDERICO GIGLIOTTI PALAZZO, Médico Infectologista do Centro de Testagem e Aconselhamento (CTA), lotado na Secretaria de Saúde;

VII – GABRIELA BERTAGLIA DEIROZ, Enfermeira do Centro de Atenção Integral à Saúde da Mulher de Itatiba (CAISMI), lotada na Secretaria de Saúde;

VIII – JÉSSICA RODRIGUES FERRAZ, Enfermeira do Centro de Atenção a Criança (CAC), lotada na Secretaria de Saúde;

IX – LANA JÉSSICA LOPES SILVA, Coordenadora Assistencial da Fundação ABC, Estratégia Saúde da Família de Itatiba;

X – MANUELA CLOZEL, Enfermeira Encarregada da Atenção Básica, lotada na Secretaria de Saúde;

(Portaria nº 8.585/23 – fls. 02)

XI – PATRÍCIA MAGDA SOARES, Médica Ginecologista Obstetra do Centro de Atenção Integral à Saúde da Mulher de Itatiba (CAISMI), lotada na Secretaria de Saúde;

XII – SANDRA APARECIDA PEREIRA NERI, Enfermeira COREN/SP 306.062, da Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de Itatiba (ISCM); e.

XIII – THIAGO ALEXANDRE CIAFA GUIDI, Enfermeiro Encarregado da Atenção Secundária, lotado na Secretaria de Saúde;

Art. 3º. O Comitê deverá reunir-se regularmente e encaminhar, mensalmente, ao Secretário de Saúde, os relatórios acerca dos fatos ocorridos.

Parágrafo único. Os trabalhos dos membros do Comitê não serão remunerados, por serem considerados de relevante interesse público.

Art. 4º. Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

CUMPRA-SE.

Centro Administrativo Municipal “Prefeito Ettore Consoline”,
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA

Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO

Secretário dos Negócios Jurídicos

PORTARIA Nº 8.586, DE 19 DE JUNHO DE 2023

“Determina a instauração de Procedimento Administrativo Disciplinar.”

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA, Prefeito do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo e considerando o art. 31 e seguintes, da Lei Municipal nº 5.123/18, que instituiu a Corregedoria no âmbito da Administração Pública do Município de Itatiba,

R E S O L V E:

Art. 1º. Determinar a instauração de Procedimento Administrativo Disciplinar, para apurar suposta infração funcional consistente no comportamento inadequado no ambiente de trabalho e irregularidade no desempenho das funções, conforme elementos constantes no Processo nº 6905/2022, em face de P. G. L. R., portadora do RG sob nº 2.001.521 e inscrita no CPF sob nº 711.000.401-53.

Art. 2º. O prazo de conclusão do presente processo é de 60 (sessenta) dias, podendo ser prorrogado por motivo justificado.

Art. 3º. Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação.

CUMPRA-SE.

Centro Administrativo Municipal “Prefeito Ettore Consoline”
em 19 de junho de 2023

THOMÁS ANTÔNIO CAPELETTO DE OLIVEIRA

Prefeito do Município de Itatiba

Redigido e lavrado na Secretaria dos Negócios Jurídicos. Publicado no Paço Municipal, mediante afixação no local de costume, na data supra.

ANTONIO DE CARVALHO

Secretário dos Negócios Jurídicos



ATOS OFICIAIS DA CÂMARA MUNICIPAL

Itatiba - Edição nº 2996 - Ano XXI, 20 de Junho de 2023

CONVOCAÇÃO
ORDEM DO DIA

O Sr. **DAVID BUENO**, Presidente da Câmara Municipal de Itatiba, Estado de São Paulo, FAZ SABER aos senhores vereadores que a **113ª Sessão Ordinária do Legislativo** acha-se marcada para o próximo dia 21 de junho, às 17h, no **PLENÁRIO "VEREADOR ABÍLIO MONTE"**, com a seguinte **ORDEM DO DIA**:

Item 1) Segunda discussão do Projeto de Lei nº 64/2020, de autoria do vereador Hiroshi Bando, que "Dispõe sobre o Programa de Incentivo à Implantação de Sistemas de Energia Solar Fotovoltaica em Prédios públicos do Município de Itatiba, e dá outras providências";

Item 2) Segunda discussão do Projeto de Lei nº 36/2021, de autoria do vereador Washington Bortolossi, que "Dispõe sobre a obrigatoriedade de divulgação da lista das linhas nos pontos de ônibus, e dá outras providências";

Item 3) Primeira discussão do Projeto de Lei nº 20/2023, de autoria do vereador David Bueno, que "Autoriza a Prefeitura Municipal de Itatiba a instituir a telemedicina, através do programa "Médico Online", e dá outras providências";

Item 4) Primeira discussão do Projeto de Lei nº 26/2023, de autoria do vereador Cornélio da Farmácia, que "Institui na área da saúde do município de Itatiba a Política de Cuidados Paliativos conforme especifica";

Item 5) Primeira discussão do Projeto de Lei nº 33/2023, de autoria do vereador Washington Bortolossi, que "Institui a Campanha 'Papo Reto' no âmbito do Município de Itatiba, e dá outras providências".

Palácio 1º de Novembro, 19 de junho de 2023.

DAVID BUENO
Presidente da Câmara Municipal

Pedro Luis Lima Andre
Diretor Legislativo