

PRODUTO 6 – RELATÓRIO FINAL COM AS PROPOSTAS CONSOLIDADAS

ETAPA 06 – RELATÓRIO FINAL COM AS PROPOSTAS CONSOLIDADAS

PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO
DA REGIÃO METROPOLITANA DE CASCAVEL – PR

VERSÃO PRELIMINAR 1

MARÇO 2022



VERSÃO PRELIMINAR

APRESENTAÇÃO

O presente documento técnico compõe o PRODUTO 6 – RELATÓRIO FINAL COM AS PROPOSTAS CONSOLIDADAS, produzido durante a Etapa 06, de mesmo nome, da elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitana de Cascavel, decorrente da Concorrência Pública 001/2021 e Contrato de Prestação de Serviços N° 018/2021, celebrado no dia 14 de dezembro de 2021, entre a URBTEC Engenharia, Planejamento e Consultoria e o PARANACIDADE.

EQUIPE DE SUPERVISÃO (ES)

GERALDO LUIZ FARIAS | ANALISTA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL
GESTOR DO CONTRATO

DAVID PIOVEZAN PIERIN | ANALISTA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL
FISCAL DO CONTRATO

GLAUCO PEREIRA JUNIOR | ANALISTA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL
FISCAL SUBSTITUTO DO CONTRATO

VERSÃO PRELIMINAR

EQUIPE DE APOIO (EA)

JEFFERSON ALVES

REPRESENTANTE DA CASA CIVIL

JONATHAN ESTRELA

REPRESENTANTE DA ASSOCIAÇÃO MUNICIPAL INTEGRANTE DA RMCA (AMOP)

MARCOS AUGUSTO BORGES

REPRESENTANTE TÉCNICO DA CIDADE POLO DA RMCA (CASCAVEL)

MARISTELA DE PAULA MULLER

REPRESENTANTE DO ESCRITÓRIO REGIONAL DE CASCAVEL DO PARANACIDADE

EQUIPES DE ACOMPANHAMENTO MUNICIPAIS (EAM)

CLEITON JOSÉ DAMASCENO BRAGA | TÉCNICO LEGISLATIVO

RAFAEL FARIAS DA SILVA | ENGENHEIRO CIVIL

ANAHY

ISABELA DE MELLO | ENGENHEIRA CIVIL

RAFAELA GANZALA | ENGENHEIRA AMBIENTAL

ROSENILDA APARECIDA OZÓRIO | ADVOGADA

ROSMIR MARCOS DALLABRIDA | ENGENHEIRO CIVIL

BOA VISTA DA APARECIDA

ANA ROSA BARBOSA | VEREADORA

CRISTIANO ROTA | ENGENHEIRO CIVIL

FABIO BISSI | SINDICATO DOS TRABALHADORES RURAIS

JOEL CRUZ MENDONÇA | CHEFE DE GABINETE

BRAGANEY

ADILSON ALVES GARCIA | PRESIDENTE DA CÂMARA DE VEREADORES

ELIAS VENÂNCIO DINIZ | SECRETÁRIO MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO E PLANEJAMENTO

FÁBIO CESAR ROZZINI | ENGENHEIRO CIVIL

JEFERSON RODRIGUES FERREIRA | SERVIDOR PÚBLICO

LEONARDO DANIEL KOEHLER | SECRETÁRIO MUNICIPAL DE VIAÇÃO E AGRICULTURA

MARLONN HENRIQUE FERREIRA ZANELA | SERVIDOR PÚBLICO

RIVELINO SKURA | PRESIDENTE DA ACICAF - ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE CAFELÂNDIA

SILVIO DE LUCA | ARQUITETO E URBANISTA

CAFELÂNDIA

ELHEANDERSON A. MALANSKI | ASSESSOR DE PLANEJAMENTO

CAMPO BONITO

CLEUZA MARIA DA SILVA | AGENTE ADMINISTRATIVO

JEAN CARLOS GIBBERT | ENGENHEIRO CIVIL

JOICE SOROK LARSEN | AGENTE ADMINISTRATIVO

JOSÉ ELTON DA CRUZ | CONTADOR

SELIA PEREIRA ROCHA | ADVOGADA

CAPITÃO LEÔNIDAS MARQUES

ASSIS MARCOS GURGACZ | ACIC – ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE CASCAVEL
EDIANARA MILKIEWICZ DA SILVA TOMACHESKI | LEGISLATIVO MUNICIPAL
FERNANDO DILLENBURG | EXECUTIVO MUNICIPAL
GENESIO PEGORARO | ACIC – ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE CASCAVEL
GIOVANNI BRUNO PIENIAK TAVARES | CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE – CONCIDADE CASCAVEL
JULIANA MARIANO DE LIMA | LEGISLATIVO MUNICIPAL
LEONIR ANTONIO ARGENTE | LEGISLATIVO MUNICIPAL
MARCOS AUGUSTO BORGES | EXECUTIVO MUNICIPAL
RAFAEL RODRIGO SCHERER | EXECUTIVO MUNICIPAL
SIRO CANABARRO | ACIC – ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE CASCAVEL
TALES RIEDI GUILHERME | EXECUTIVO MUNICIPAL

CASCAVEL

ALCEDINO PEDRO SOARES | LEGISLATIVO
DOUGLAS JOSÉ DALL'APRIA | EXECUTIVO
JADS RIBEIRO DA ROSA | SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA

LUCAS MATHIAS DOS SANTOS SILVA | GTP – GRUPO TÉCNICO PERMANENTE PLANO DIRETOR MUNICIPAL

CATANDUVAS

ADRIANO JOSÉ SWIDZIKIEWIC | VEREADOR
EDI CARLOS COLLEON | ASSESSOR DE RELAÇÕES PÚBLICA
HERMES CORREA | DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

CÉU AZUL

JOÃO BATISTA PIOVESAN JUNIOR | SECRETÁRIO MUNICIPAL DE VIAÇÃO, OBRAS E URBANISMO
MARIA TERESA TOMAZI | ASSESSORA TÉCNICA DA SEC. MUNICIPAL DE VIAÇÃO, OBRAS E URBANISMO
ROSINES VISNIESKI GOTARDO | DIRETORA MUNICIPAL DO DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO

CORBÉLIA

CRISTINA NERI | LICITAÇÕES/PREGOEIRA
JOEL DE SOUZA BUENO | GMC – CONTROLADOR INTERNO
MANOEL MACEDO LOPES ALVES | ENGENHEIRO RESPONSÁVEL TÉCNICO
ROBSON JEAN KOPROWSKI | CHEFE DE GABINETE
ROZELI APARECIDA CAMPANHOLI | CONTADORA

DIAMANTE DO SUL

NADIR KOPCHESKI | SECRETÁRIO DE AGRICULTURA, MEIO AMBIENTE E TURISMO

NILTON PICKLER | ENGENHEIRO CIVIL

WESLAINE BRAGA GERENUTTI | CHEFE DIVISÃO DE OBRAS E ENGENHARIA

FORMOSA DO OESTE

EDINEI L. PASQUALOTTO | ENGENHEIRO CIVIL

EZEQUIEL BALCEVICZ | SECRETÁRIO MUNICIPAL DE INDÚSTRIA, COMÉRCIO E TURISMO

PAULO VINICIO PAZINATO | DIRETOR DEPARTAMENTO RECEITA, CADASTRO E TRIBUTAÇÃO

THUANI EMILY DEMENIGUI | ENGENHEIRA CIVIL

GUARANIAÇU

ALTEVIR LORENÇATTO | VEREADOR

GILDO SANTOS | SECRETÁRIO DE PLANEJAMENTO

JOILSON ARAUJO | REPRESENTANTE DA SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA

IBEMA

BRUNO CAMPOS SALES | PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL

GUIDO LUIZ BARRETO | ENGENHEIRO AGRÍCOLA

LUCIA MARIA LOPES | ENGENHEIRA CIVIL

VÂNIA REGINA PRINS GARCIA PANTANO | ASSESSORA DE PLANEJAMENTO

IGUATU

ROSANGELA MANTOVANI GARCIA | ASSISTENTE ADMINISTRATIVO

IRACEMA DO OESTE

ALESSANDRO KEIJI OUTA | ARQUITETO E URBANISTA

IRACÉLIA PEREIRA LOPES BARBOSA | ENGENHEIRA CIVIL

MARIA DE LOURDES DE SIQUEIRA

ROBERTO DANIEL BARBOSA | ENGENHEIRO CIVIL

JESUÍTAS

PATRICIA DA COSTA | ARQUITETA E URBANISTA

LINDOESTE

APARECIDO LEITE DE OLIVEIRA | ARQUITETO E URBANISTA
CELSO GREGÓRIO | VEREADOR
JULIO SILVA VIEIRA | AGENTE DE TRÂNSITO
MATEUS HENRIQUE MARCANTE | CHEFE DE DIVISÃO DE FISCALIZAÇÃO
MATELÂNDIA

CLOVIS KENAUTH | ASSESSOR TÉCNICO
EDSON LUIZ REICHEMBACH DOS SANTOS JUNIOR | PROCURADOR GERAL
FERNANDO BORGERT | ANALISTA FISCAL DE TRIBUTOS
TAMIRES RODRIGUES LEITE DRESCH | ENGENHEIRA CIVIL
NOVA AURORA

DAVID CUPINI | AGENTE ADMINISTRATIVO
JORGE ANTÔNIO PAIÃO | DIRETOR DE DEPARTAMENTO
LUIZ RODRIGO BOCCA | ADMINISTRADOR DE PATRIMÔNIO
OSCAR MARINHO DE AZEVEDO | VEREADOR
SANTA LÚCIA

ANA PAULA RAIZEL DE MACEDO | REPRESENTANTE DO LEGISLATIVO
CEZAR PAULO LAZZAROTTO | REPRESENTANTE DO EXECUTIVO
DALTRO RENOSTO | REPRESENTANTE DA SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA
FERNANDO SILVEIRA FELIX | REPRESENTANTE DO CONSELHO MUNICIPAL DAS CIDADES
ROBERTO WILLIAN DAMIANI | REPRESENTANTE DO GRUPO TÉCNICO PERMANENTE DO PLANO DIRETOR
VERA LUCIA BISS | REPRESENTANTE DO GRUPO TÉCNICO PERMANENTE DO PLANO DIRETOR
SANTA TEREZA DO OESTE

JEAN CARLOS DE LIMA | DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE PROJETOS
TRÊS BARRAS DO OESTE

ANA CLARA COMAR | ARQUITETA E URBANISTA
EVERTON DIONI DA SILVA | AUXILIAR ADMINISTRATIVO
WELLINGTON DOUGLAS DA SILVA | ENGENHEIRO CIVIL
VERA CRUZ DO OESTE

EQUIPE CHAVE URBTEC™

IZABEL NEVES DA SILVA CUNHA BORGES | MSC. ARQUITETA URBANISTA
COORDENADORA GERAL

SÉRGIO LUIZ ZACARIAS | JORNALISTA
REDAÇÃO

TATIANA HELLENDER DE QUADROS ZARTH | MSC. CIENTISTA SOCIAL
MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO

SÉRGIO LUIZ DE MIRANDA | ADMINISTRADOR
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

MARLO ANTÔNIO RIBEIRO MARTINS | DR. ENG. CARTÓGRAFO
GEOPROCESSAMENTO E CARTOGRAFIA

DÉBORA PINTO FOLLADOR | DRA. ARQUITETO URBANISTA
PLANEJAMENTO E GESTÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

VERA MUSSI AMORELLI | ADVOGADA
DIREITO URBANÍSTICO E AMBIENTAL

ANDRÉ L. MALHEIROS | DR. ENGENHEIRO CIVIL
SANEAMENTO

ALTAIR ROSA | DR. ENGENHEIRO CIVIL
MEIO AMBIENTE

ANDRÉ GUSTAVO REIS FIALHO | ENGENHEIRO CIVIL
MOBILIDADE URBANA

CLÁUDIO RICARDO VIEIRA CARVILHE
TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO

ADRIANA S. DE NORONHA | ADMINISTRADORA
SECRETARIADO EXECUTIVO

EQUIPE COMPLEMENTAR URBTEC™

GUSTAVO TANIGUCHI | MSC. ENG. CIVIL
COORDENADOR EXECUTIVO

MANOELA FAJGENBAUM FEIGES | MSC. ARQUITETA URBANISTA
COORDENADORA ADJUNTA

OTAVIO SOCACHEWSKY | ARQUITETO URBANISTA
ANALISTA DE CONTRATO

MÁXIMO ABERTO SILVA MARQUES | ENG. CARTÓGRAFO
CECÍLIA PAROLIM FERRAZ | ENG. CARTÓGRAFA E AGRIMENSORA
GEOPROCESSAMENTO E CARTOGRAFIA

LUCIANE TANIGUCHI | ADVOGADA
DEPARTAMENTO JURÍDICO

MARIANO DE MATOS MACEDO | DR. ECONOMISTA
MARISTELA APARECIDA DA SILVA UEMA | ESP. EM GESTÃO SOCIAL E DES. SUSTENTÁVEL
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

PAULO NASCIMENTO NETO | DR. ARQUITETO URBANISTA
PLANEJAMENTO E GESTÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

MATHEUS CARNEIRO | JORNALISTA
COMUNICAÇÃO

JOÃO LEIRIA
TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

VIVIANE CARDOSO | ADMINISTRADORA
ADMINISTRAÇÃO

FABIELLE GENUDE
SECRETARIADO

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	PROPOSTAS CONSOLIDADAS	13
2.1	PLANO DE AÇÃO.....	13
2.2	CONSIDERAÇÕES AO MACROZONEAMENTO METROPOLITANO DA RMCA	24
2.2.1	Macrozoneamento Metropolitano Proposto	28
2.2.2	Diretrizes gerais para Regularização Fundiária	33
2.2.3	Macrozonas Ambientais Metropolitanas e sua relação com os Mananciais de abastecimento:.....	35
2.3	ACOMPANHAMENTO E CONTROLE DO PDUI	36
3	MINUTA DE LEI DO PDUI	43
	REFERÊNCIAS	58

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Fluxo das etapas de construção do Plano de Ação	14
Figura 2. Mapa síntese para o Recorte Metropolitano Proposto (Cascavel, Corbélia e Santa Tereza do Oeste)	26
Figura 3. Componentes do Sistema de Acompanhamento e Monitoramento do PDUI.....	40
Figura 4. Recomendação para a dinâmica de acompanhamento, avaliação e revisão do PDUI....	42

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1. Ações para a Diretriz 1 da FPIC de Planejamento Territorial e Uso do Solo Metropolitano	17
Quadro 2. Ações para a Diretriz 1 da FPIC de Mobilidade Metropolitana	18
Quadro 3. Ações para a Diretriz 2 da FPIC de Mobilidade Metropolitana	18
Quadro 4. Ações para a Diretriz 3 da FPIC de Mobilidade Metropolitana	19
Quadro 5. Ações para a Diretriz 4 da FPIC de Mobilidade Metropolitana	19
Quadro 6. Ações para a Diretriz 5 da FPIC de Mobilidade Metropolitana	20
Quadro 7. Ações para a Diretriz 1 da FPIC de Meio Ambiente Metropolitano	21
Quadro 8. Ações para a Diretriz 2 da FPIC de Meio Ambiente Metropolitano	21
Quadro 9. Ações para a Diretriz 3 da FPIC de Meio Ambiente Metropolitano	22
Quadro 10. Ações para a Diretriz 4 da FPIC de Meio Ambiente Metropolitano.....	22
Quadro 11. Ações para a Diretriz 5 da FPIC de Meio Ambiente Metropolitano.....	23
Quadro 12. Descrição das macrozonas metropolitanas	32

1 INTRODUÇÃO

Em conformidade com o estabelecido pelo Termo de Referência (TR) e o Plano de Trabalho apresentado no Produto 1 da elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitana de Cascavel (RMCA), o objetivo desta Etapa 6 é a sistematização das propostas para a RMCA em um plano de ação e a elaboração da minuta de lei do PDUI.

Relembra-se que o desenvolvimento das propostas para o PDUI da RMCA ocorreu ao longo de diferentes etapas, que abordaram, cada qual, aspectos específicos do plano e da governança da região. O *Produto 3 – Diagnóstico, Diretrizes e Propostas Setoriais Metropolitanas Prioritárias* tratou do desenvolvimento de Diretrizes, Propostas e Ações para cada uma das Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs) priorizadas pelo Termo de Referência, com base no diagnóstico realizado para a região. Já o *Produto 4 – Definição de processos referentes às FPICs priorizadas* cuidou da definição e do desenho dos processos de gestão a serem executados pela futura estrutura de governança interfederativa da região, levando-se em conta aquelas diretrizes anteriormente colocadas. Por último, o *Produto 5 – Modelo de Governança Interfederativa* abordou a proposta para a estrutura de planejamento e gestão da região, detalhando o seu modelo organizacional, suas diferentes instâncias e o seu funcionamento.

Assim, este Produto 6 apresenta, em seu **Capítulo 2**, as propostas que foram consolidadas ao longo do processo de elaboração do PDUI por meio de debates com a sociedade civil e com representantes do poder público, incluindo **(i)** a sistematização das Diretrizes, Propostas e Ações para a RMCA em um Plano de Ação, **(ii)** o Macrozoneamento Metropolitano Proposto e **(iii)** os instrumentos de acompanhamento e controle do PDUI.

Com base nesse conteúdo, apresenta-se no **Capítulo 3**, ao final desse documento, a proposta de minuta de lei para a instituição do PDUI. Em conjunto com a minuta de lei da governança interfederativa, apresentada no Produto 5, ela representa a consolidação dos resultados obtidos ao longo das Etapas de elaboração do plano.

Sublinha-se que as propostas aqui consolidadas recaem sobre o Recorte Metropolitano Proposto para a RMCA, composto pelos municípios de Cascavel, Corbélia e Santa Tereza do Oeste, definido a partir dos resultados obtidos nos estudos apresentados no Produto 2 e no Produto 3 da elaboração do PDUI.

2 PROPOSTAS CONSOLIDADAS

As propostas consolidadas para o PDUI da RMCA, contidas neste relatório, consistem no Plano de Ação do PDUI, no Macrozoneamento Metropolitano e nos instrumentos de acompanhamento e controle do PDUI, além do Modelo de Governança Interfederativa, abordado no Produto 5 da elaboração do plano.

Cada uma destas propostas é descrita a seguir, com destaque para o Plano de Ação do PDUI, apresentado no item 2.1, que retoma as Diretrizes, Propostas e Ações anteriormente detalhadas, aprimorando-as a partir das contribuições recebidas ao longo das Etapas e complementando-as com metas, prazos e indicadores de monitoramento.

De forma semelhante, a proposta de Macrozoneamento Metropolitano é aprimorada. No item 2.2 são esclarecidas as principais alterações incorporadas ao Macrozoneamento Metropolitano Preliminar, apresentado no Produto 3, decorrentes de avanços nas análises realizadas, bem como das contribuições registradas nos Relatórios de Atividades desse processo de elaboração do PDUI.

Por fim, é descrita no item 2.3 a proposta para os mecanismos de acompanhamento e controle do PDUI, que conformam o Sistema de Monitoramento e Acompanhamento (SAM) e o Sistema de Informações Metropolitano (SIM), com seus respectivos instrumentos de planejamento e gestão democrática.

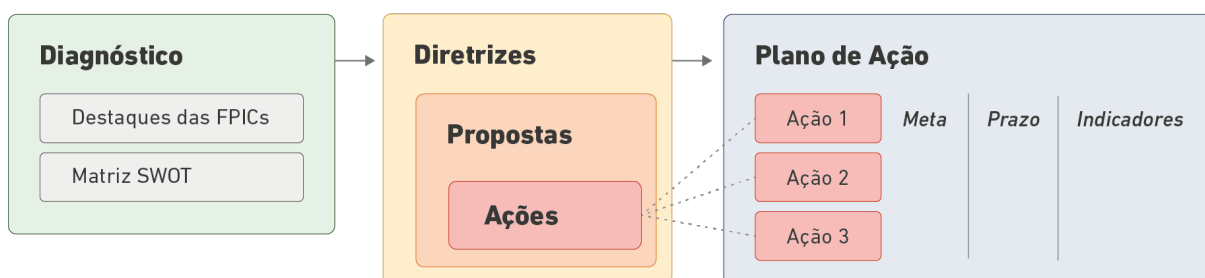
2.1 PLANO DE AÇÃO

O Produto 3 – *Diagnóstico, Diretrizes e Propostas Setoriais Metropolitanas Prioritárias* da elaboração do PDUI desenhou as Diretrizes, Propostas e Ações prioritárias para a RMCA, considerando o diagnóstico realizado para a região, especificamente para o Recorte Metropolitano Proposto, composto pelos municípios de Cascavel, Corbélia e Santa Tereza do Oeste.

Naquele momento, foram elaboradas proposições com o objetivo de embasar as discussões com as diversas equipes governamentais participantes do plano, bem como com a sociedade civil. Elas foram obtidas por meio da identificação dos principais aspectos de cada uma das FPICs priorizadas que, por sua vez, foram organizados em matrizes SWOT (*strenghts, weaknesses, opportunities, threats*) ou FOFA (forças, oportunidades, fraquezas, ameaças). A partir daí, as recomendações de ação para o planejamento e gestão da região metropolitana foram

organizados em Diretrizes¹, Propostas e Ações que, por sua vez, subsidiaram a elaboração de um Plano de Ação do PDUI (Figura 1).

Figura 1. Fluxo das etapas de construção do Plano de Ação



Fonte: URBTEC™

O Plano de Ação consiste em uma ferramenta de planejamento e gestão que traz a definição dos programas, projetos e ações a serem executados em determinado período de tempo, acompanhados de metas e prazos para sua implementação, com os respectivos indicadores de acompanhamento e monitoramento. Internamente ao escopo do PDUI, cada FPIC envolve um Plano de Ação específico, que deverá ser aprovado no âmbito do CDM-RMCA, subsidiado por estudos técnicos da AMEP. O plano aqui apresentado, portanto, se configura como uma base para as discussões futuras no âmbito da governança interfederativa.

Deste modo, tem-se que o PDUI será instituído por lei estadual, após aprovação do CDM-RMCA, e consolidará as principais diretrizes estratégicas planejadas para as FPICs, enquanto que o Plano de Ação, a ser igualmente aprovado pelo Conselho, cuidará do detalhamento das ações específicas para o atingimento dessas diretrizes. A partir deste detalhamento, a estrutura de governança interfederativa poderá definir os projetos a serem executados ano a ano, possibilitando a compatibilização dos orçamentos anuais dos entes federativos da RMCA. Além disso, tal qual prevê o processo de acompanhamento e controle do PDUI (descrito no item 2.3, deste relatório), tal medida também possibilitará a revisão do Plano de Ação à medida que a execução do PDUI ocorra, permitindo ajustes nos rumos previamente estabelecidos.

¹ Lembra-se que as diretrizes se caracterizam por descrições estratégicas de onde se quer chegar, isto é, são intenções maiores pretendidas para as problemáticas de cada FPIC. As Propostas buscam aproximar as Diretrizes da realidade local, possuindo caráter mais específico. Já as Ações apresentam os meios mais detalhados para a viabilização e efetivação das Propostas e Diretrizes.

Internamente ao Plano de Ação, as Diretrizes de cada uma das FPICs abordadas ao longo do trabalho foram trabalhadas em quadros, constituídos pelas respectivas Propostas e Ações correspondentes, acompanhadas dos seguintes itens:

- **Meta:** expressa quantitativamente o objetivo para a realização da ação em um horizonte temporal;
- **Prazo:** estabelece se a ação é de curto prazo (0 a 3 anos), médio prazo (4 a 9 anos) ou longo prazo (10 anos ou mais).
- **Indicadores de monitoramento:** buscam medir o quanto de cada uma das ações planejadas foi executado, possibilitando a sua verificação em relação à meta estabelecida.

Dessa forma, a efetivação do previsto no referido plano deve atender às metas estabelecidas e prazos correspondentes. Em termos processuais, as metas se referem ao idealizado a respeito da execução da ação, ou seja, o quanto se espera que esteja cumprido tendo em vista o prazo definido, que pode ser curto, médio, longo ou, ainda, recorrente. Para o acompanhamento dessa execução, foi definido um conjunto de indicadores, que permitem o monitoramento daquilo que foi planejado.

Nesse sentido, os indicadores de monitoramento definidos para cada Ação se caracterizam como *indicadores de produto*, já que buscam medir a execução física do plano, ou seja, verificar se as ações estão sendo executadas conforme as metas e prazos estabelecidos. Uma observação, conforme melhor discorrido no item 2.3, é que o acompanhamento e controle da execução do PDUI pode se utilizar também de *indicadores de resultado ou de impacto*, que buscarão não, apenas, monitorar se as ações estão sendo executadas de acordo com o previsto, mas, também, avaliar se os resultados pretendidos estão sendo alcançados por meio das políticas trabalhadas. Esses indicadores deverão compor o Sistema de Informações Metropolitano (SIM), viabilizando o acesso de todos os interessados.

No que tange às Diretrizes, Propostas e Ações descritas no Plano de Ação deste relatório, importante salientar que as mesmas sofreram alterações em relação ao conteúdo originalmente apresentado no Produto 3. Isso, pois, elas foram aprimoradas não só a partir das oficinas e reuniões realizadas na Etapa 3, mas, igualmente, em função dos avanços obtidos ao longo das etapas subsequentes. Na Etapa 4, por exemplo, as Diretrizes informaram o desenvolvimento dos processos de gestão para a governança interfederativa, o que implicou em ajustes nas

proposições. Da mesma forma, o detalhamento da estrutura de governança interfederativa, realizado na Etapa 5, incidiu na incorporação de aspectos mais precisos nas recomendações estratégicas anteriormente previstas para a região.

Ressalta-se, ainda, que as Diretrizes de cada FPIC do PDUI se alinham aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável² (ODS) da Agenda 2030 (BRASIL, 2023) e aos preceitos da Nova Agenda Urbana (ONU, 2017), conforme indicado nos quadros do Plano de Ação. Em linhas gerais, as Diretrizes do PDUI se relacionam especialmente com as metas do ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis, mas também com as de outros que abrangem a qualidade de vida, a provisão de infraestruturas e a conservação da natureza (ODS 2 – Fome Zero e Agricultura Sustentável, ODS 6 – Água Potável e Saneamento, ODS 9 – Indústria, Inovação e Infraestrutura, ODS 15 – Vida Terrestre).


Com base no exposto, apesentam-se a seguir os Quadros 1 a 11, que compõem o Plano de Ação proposto para o PDUI. As Diretrizes, Propostas e Ações foram identificadas com prefixos de suas FPICs (USO para Planejamento Territorial e Uso do Solo Metropolitano, MOB para Mobilidade Metropolitana e AMB para Meio Ambiente Metropolitano), e numeradas de modo a estabelecer a relação entre elas (por exemplo, a Ação MOB 3.1.2 compõe a Proposta MOB 3.1 que, por sua vez, integra a Diretriz MOB 3).

² A definição dos ODS engloba um conjunto de 17 objetivos globais para alcance até 2030, com vistas a enfrentar problemas mundiais, para os quais foram definidas metas, num total de 169 metas, e indicadores de monitoramento.



Quadro 1. Ações para a Diretriz 1 da FPIC de Planejamento Territorial e Uso do Solo Metropolitano

USO 1. Diretriz 1: Construir um sistema integrado de gestão do uso do solo metropolitano		11 Cidades Sustentáveis	Metas ODS relacionadas: 11.3, 11.a, 11.b		
PROPOSTA	AÇÃO	META	PRAZO	INDICADOR	
USO 1.1. Desenvolver capacidade institucional de gestão integrada do uso e ocupação do solo, possibilitando adequada resposta às tendências de conurbação e extravasamento da mancha urbana entre os municípios do recorte	USO 1.1.1. Estabelecer um núcleo técnico permanente de monitoramento e gestão do uso do solo metropolitano no respectivo arranjo de gestão.	Núcleo técnico de monitoramento e gestão do uso do solo metropolitano estabelecido no Escritório Regional da AMEP	Curto	Evolução da implementação do núcleo, após 1 ano da aprovação deste PDUI.	
	USO 1.1.2. Fomentar a revisão dos Planos Diretores dos municípios integrantes do recorte em até 5 anos da aprovação do PDUI, estabelecendo um alinhamento vertical entre diretrizes espaciais metropolitanas e macrozoneamentos municipais.	100% dos Planos Diretores Municipais compatibilizados com o PDUI.	Médio	Evolução da compatibilização dos Planos Diretores Municipais com o PDUI, após 2 anos da aprovação deste PDUI.	
	USO 1.1.3. Implementar um Sistema Integrado de Informações Geográficas para a gestão do território, fortalecendo a capacidade técnica de tomada de decisão	Sistema de Informações Metropolitano implantado com a estruturação da Infraestrutura de Dados Espaciais Metropolitana	Curto	Evolução da implantação do Sistema de Informações Metropolitano, após 1 ano da aprovação deste PDUI.	
USO 1.2. Constituir uma rede metropolitana polinucleada a partir do qual torna-se possível estruturar uma mediação urbano-rural integrada em todo o recorte.	USO 1.2.1. Fomentar uma rede de cooperação entre instalações e equipamentos estratégicos logísticos e de suporte à produção agropecuária entre os municípios.	01 Estudo sobre a cooperação entre os municípios elaborado	Médio	Evolução da elaboração do estudo, após 4 anos da aprovação deste PDUI.	
	USO 1.2.2. Fortalecer a rede de núcleos urbanos e periurbanos a partir da posição de instalações estratégicas de suporte às atividades agropecuárias e logísticas, de reconhecida força motriz de desenvolvimento no recorte.	01 Estudo sobre a posição de instalações de suporte às atividades agropecuárias e logísticas elaborado	Médio	Evolução da elaboração do estudo, após 4 anos da aprovação deste PDUI.	
	USO 1.2.3. Redirecionar os atuais vetores dispersos de crescimento urbano para a Macrozona de Adensamento Urbano, de forma a garantir o adequado ordenamento territorial urbano, a preservação dos mananciais de abastecimento e potencializar as atividades econômicas de vocação da região, notadamente relacionadas à agropecuária, logística e produção industrial.	Vetores dispersos de crescimento urbano redirecionados para a Macrozona de Adensamento Urbano	Longo	Evolução da mancha urbana, após 5 anos da aprovação deste PDUI	


Quadro 2. Ações para a Diretriz 1 da FPIC de Mobilidade Metropolitana

MOB 1. Diretriz 1: Qualificar e ampliar as infraestruturas relacionadas aos modos ativos de transporte, viabilizando a opção por modais seguros, confortáveis, menos poluentes e regionalmente integrados		 Metas ODS relacionadas: 11.2		
PROPOSTA	AÇÃO	META	PRAZO	INDICADOR(ES)
MOB 1.1. Explorar as possibilidades de conexão intermunicipal por meio de ciclorrotas turísticas entre as ciclovias urbanas existentes e previstas.	MOB 1.1.1. Incentivar, por meio de políticas específicas, a implementação das malhas cicloviárias municipais previstas nos PDs e Leis do Sistema Viário de forma orientada à sua conexão com a Rota Beira Parque.	100% das malhas cicloviárias municipais previstas nos Planos Diretores implementadas.	Longo	Evolução da implantação das malhas cicloviárias previstas nos PDs e Leis do Sistema Viário municipais, após 3 anos da aprovação deste PDUI.
	MOB 1.1.2. Promover programas voltados à instalação de mobiliário e estruturas de apoio aos ciclistas nos terminais de integração de transportes e equipamentos de interesse metropolitano.	01 Programa por município da RMCA ao ano.	Anual	Número de programas realizado ao ano, após 2 anos da aprovação deste PDUI.
	MOB 1.1.3. Contratar elaboração de estudo para implantação de uma rede cicloviária regional conectando as ciclovias municipais, integrada ao sistema viário e ao sistema de transporte público coletivo metropolitano.	01 Estudo elaborado.	Médio	Evolução da elaboração do estudo, após 3 anos da aprovação deste PDUI.
MOB 1.2. Qualificar a infraestrutura e rede de calçadas municipais, contribuindo para a integração multimodal e deslocamentos intermunicipais.	MOB 1.2.1. Incentivar, por meio de campanhas específicas, a implantação de calçadas padronizadas, adequadas às normas de acessibilidade da ABNT, com rampas de acesso e travessias de pedestres, sobretudo no entorno dos equipamentos de integração de transportes metropolitanos.	01 Campanha Metropolitana ao ano.	Anual	Número de Campanhas Metropolitanas realizada ao ano, após 2 anos da aprovação deste PDUI.
	MOB 1.2.2. Promover programas voltados à complementação do traçado das calçadas municipais existentes, promovendo uma rota contínua da infraestrutura, sobretudo no entorno dos terminais de integração de transportes e equipamentos de interesse metropolitano.	01 Programa por município da RMCA ao ano.	Anual	Número de programas realizado ao ano, após 2 anos da aprovação deste PDUI.


Quadro 3. Ações para a Diretriz 2 da FPIC de Mobilidade Metropolitana

MOB 2. Diretriz 2: Fomentar a utilização das estruturas aeroviárias e ferroviárias para o transporte de cargas, visando a diminuição do fluxo de veículos de cargas nas rodovias		  Metas ODS relacionadas: 9.1, 11.2		
PROPOSTA	AÇÃO	META	PRAZO	INDICADOR(ES)
MOB 2.1. Investir em alternativas que otimizem as infraestruturas existentes e racionalizem a circulação e distribuição de cargas.	MOB 2.1.1. Contratar a elaboração de estudo logístico que priorize e organize a utilização da ferrovia e aeroporto para o transporte de cargas e descarga, aliviando essa tipologia de fluxo nas rodovias.	01 Estudo elaborado.	Médio	Evolução da elaboração do estudo, após 3 anos da aprovação deste PDUI.
	MOB 2.1.2. Contratar a elaboração de estudo que verifique a viabilidade, previsão e instalação de uma rede regional de plataformas logísticas.	01 Estudo elaborado.	Médio	Evolução da elaboração do estudo, após 3 anos da aprovação deste PDUI.
MOB 2.2. Estruturar uma rede de suporte ao transporte de cargas.	MOB 2.2.1. Verificar, juntamente com as cooperativas, a demanda por e subsequente localização de terminais de transferência de cargas.	01 Levantamento a cada cinco anos.	Quinquenal	Evolução do levantamento, após 3 anos da aprovação deste PDUI.
	MOB 2.2.2. Contratar a elaboração de estudo para identificar a necessidade de se implantar pátios regionais de estacionamento e acolhimento de veículos de carga nas proximidades de acesso ao aeroporto e rodovias.	01 Estudo elaborado.	Médio	Evolução da elaboração do estudo, após 3 anos da aprovação deste PDUI.


Quadro 4. Ações para a Diretriz 3 da FPIC de Mobilidade Metropolitana

MOB 3. Diretriz 3: Estruturar o sistema viário de interesse metropolitano, qualificando os deslocamentos intermunicipais		 Metas ODS relacionadas: 11.2		
PROPOSTA	AÇÃO	META	PRAZO	INDICADOR(ES)
MOB 3.1. Prever alternativas às rodovias federais e estaduais para os deslocamentos intermunicipais.	MOB 3.1.1. Contratar estudos e projetos voltados à qualificação das estradas rurais existentes tornando-as seguras e aptas à circulação diária entre os municípios.	01 Estudo elaborado.	Longo	Evolução da elaboração do estudo, após 3 anos da aprovação deste PDUI.
	MOB 3.1.2. Contratar a elaboração de estudos para verificação da necessidade de novos contornos rodoviários, além dos já previstos, entre Santa Tereza do Oeste, Cascavel e Corbélia.	01 Estudo elaborado.	Longo	Evolução da elaboração do estudo, após 3 anos da aprovação deste PDUI.
MOB 3.2. Eliminar pontos de conflitos nos eixos rodoviários que conectam os municípios e nos contextos intraurbanos.	MOB 3.2.1. Contratar a elaboração de estudos voltados ao monitoramento e identificação de pontos de conflitos potenciais à acidentes rodoviários existentes nas rodovias que conectam Santa Tereza do Oeste, Cascavel e Corbélia.	01 Estudo elaborado por ano.	Anual	Evolução da elaboração do estudo, após 2 anos da aprovação deste PDUI.
	MOB 3.3. Contratar a elaboração de estudo para hierarquização, organização e segregação dos fluxos rodoviários e locais.	01 Estudo elaborado a cada dois anos.	Bianual	Evolução da elaboração do estudo, após 2 anos da aprovação deste PDUI.

Quadro 5. Ações para a Diretriz 4 da FPIC de Mobilidade Metropolitana

MOB 4. Diretriz 4: Estruturar o planejamento da mobilidade regional por meio de instrumentos municipais que considerem a temática na sua interface intermunicipal		 Metas ODS relacionadas: 11.2		
PROPOSTA	AÇÃO	META	PRAZO	INDICADOR(ES)
MOB 4.1. Instrumentalizar os municípios com ferramentas e mecanismos que contribuam para a organização da mobilidade regional.	MOB 4.1.1. Exigir a readequação dos instrumentos, planos, leis e políticas municipais incluindo a integração regional na sua abordagem e direcionamentos.	100% dos instrumentos, planos, leis e políticas municipais de mobilidade ajustados com a previsão de diretrizes de integração regional.	Longo	Evolução do ajuste de instrumentos, planos, leis e políticas municipais com diretrizes de integração regional, após 3 anos da aprovação deste PDUI.
	MOB 4.1.2. Exigir a readequação das diretrizes municipais voltadas à implantação de malha cicloviária municipal e consequente ajuste dos instrumentos municipais existentes visando a futura conexão intermunicipal;	100% das diretrizes municipais cicloviárias ajustadas com a previsão de conexão intermunicipal.	Longo	Evolução do ajuste de instrumentos municipais voltados à malha cicloviária com a previsão de conexão intermunicipal, após 3 anos da aprovação deste PDUI.
	MOB 4.1.3. Promover políticas metropolitanas voltadas à redução de acidentes por meio do engajamento das gestões municipais.	01 campanha metropolitana por ano.	Anual	Número de campanhas metropolitanas realizada ao ano, após 2 anos da aprovação deste PDUI.
MOB 4.2. Implementar gestão integrada interfederativa voltada ao planejamento, implantação, operação e manutenção dos sistemas viários de interesse metropolitano, de transporte de carga e dos modos ativos.	MOB 4.2.1. Implementar sistema integrado de informações que facilite o planejamento da mobilidade municipal orientado à integração regional.	Sistema de Informações Metropolitano implementado.	Curto	Evolução da implementação do Sistema de Informações Metropolitano, após 1 anos da aprovação deste PDUI.

Quadro 6. Ações para a Diretriz 5 da FPIC de Mobilidade Metropolitana

MOB 5. Diretriz 5: Promover a integração do transporte coletivo entre os municípios da região metropolitana		11  Metas ODS relacionadas: 11.2		
PROPOSTA	AÇÃO	META	PRAZO	INDICADOR(ES)
MOB 5.1. Disponibilizar serviços de transporte metropolitano de passageiros integrados, com níveis de desempenho e de qualidade de serviço adequados as necessidades dos usuários e com tarifas compatíveis com a capacidade de pagamento da população e que garantam a sustentabilidade econômico-financeira dos sistemas.	MOB 5.1.1. Contratar a elaboração de um Plano de Transporte Coletivo Metropolitano, com o provimento de análises que subsidiem tecnicamente a estruturação deste serviço, contendo, dentre outros aspectos: pesquisa de origem e destino, nas linhas intermunicipais de Santa Tereza do Oeste e Corbélia, com o estabelecimento de uma matriz para definição dos itinerários do transporte metropolitano; análises de Viabilidade Técnica, Operacional, Econômica e Financeira para o Sistema Integrado de Transporte Metropolitano; estudo sobre as possibilidades de integração para a RMCA, tais como, integração física, físico-tarifária, tarifa única, tarifa complementar, tarifa por anéis, entre outras, com a subsequente definição da opção mais adequada para o contexto verificado.	01 Plano de Transporte Coletivo Metropolitano.	Médio	Evolução da elaboração do Plano de Transporte Coletivo Metropolitano, após 2 anos da aprovação deste PDUI.
MOB 5.2.	MOB 5.2.1. Promover, por meio de campanha específica, a qualificação dos terminais de transporte coletivo aos padrões de acessibilidade universal, com o provimento de estruturas e tecnologias que contribuam para uma maior integração intermodal e intermunicipal, ampla informação acerca do serviço prestado e deslocamentos facilitados.	01 Campanha por município da RMCA ao ano.	Anual	Número de campanhas realizadas por ano, após 2 anos da aprovação deste PDUI.

Quadro 7. Ações para a Diretriz 1 da FPIC de Meio Ambiente Metropolitano

AMB 1. Diretriz 1: Gestão dos riscos geoambientais e de áreas ambientalmente sensíveis			Metas ODS relacionadas: 6.6, 11.5, 11.b, 15.1, 15.2, 15.9		
PROPOSTA	AÇÃO	META	PRAZO	INDICADOR(ES)	
AMB 1.1. Implementar gestão integrada interfederativa voltada à recuperação, monitoramento e manutenção das áreas ambientais da região.	AMB 1.1.1 Dotar o Sistema de Informações Metropolitano de informações para monitoramento das APPs, pontos de erosão e movimentos de massa, além das áreas suscetíveis a enchentes e alagamentos na região.	100% das APPs, pontos de erosão e movimentos de massa, além das áreas suscetíveis a enchentes e alagamentos na região metropolitana georreferenciadas no Sistema de Informações Metropolitano	Curto	Evolução do cadastramento das APPs, pontos de erosão e movimentos de massa, além das áreas suscetíveis a enchentes e alagamentos na região metropolitana, no Sistema de Informações Metropolitano após 2 anos da aprovação deste PDUI.	
	AMB 1.1.2 Incentivar, por meio de políticas específicas, o replantio e conservação das APP.	Replantio de 35% das áreas de APP sem vegetação	Longo	Evolução do replantio das áreas de APP sem vegetação, após 3 anos da aprovação deste PDUI.	

Quadro 8. Ações para a Diretriz 2 da FPIC de Meio Ambiente Metropolitano

AMB 2. Diretriz 2: Melhorar a Gestão dos Recursos Hídricos da região			Metas ODS relacionadas: 6.3, 6.6		
PROPOSTA	AÇÃO	META	PRAZO	INDICADOR(ES)	
AMB 2.1. Ampliar o monitoramento de Gestão dos Recursos Hídricos.	AMB 2.1.1 Contratar a elaboração de um Plano de Recursos Hídricos metropolitano	01 Plano de Recursos Hídricos metropolitano	Médio	Evolução da elaboração do Plano de Recursos Hídricos metropolitano, após 2 anos da aprovação deste PDUI.	
	AMB 2.1.2 Implantar metodologias de monitoramento quali-quantitativos dos corpos hídricos	100% dos principais cursos d'água da região metropolitana com metodologias de monitoramento implantadas	Médio	Evolução da implantação das metodologias de monitoramento dos corpos hídricos, após 2 anos da aprovação deste PDUI.	
AMB 2.2. Diminuir a poluição hídrica na região.	AMB 2.2.1 Mapear os pontos geradores de poluição	Mapear 70% dos pontos geradores de poluição	Médio	Nº de registros por ano	
	AMB 2.2.2 Regular o uso de agrotóxicos e fertilizantes na Macrozona de Qualificação Ambiental	Regular o uso de agrotóxicos e fertilizantes em 60% da área da zona de qualificação ambiental	Longo	Nº de usos regulamentados	

Quadro 9. Ações para a Diretriz 3 da FPIC de Meio Ambiente Metropolitano

AMB 3. Diretriz 3: Articular maior eficiência e sustentabilidade econômico-financeira para a gestão de resíduos sólidos na região		11 Metas ODS relacionadas: 11.6		
PROPOSTA	AÇÃO	META	PRAZO	INDICADOR(ES)
AMB 3.1. Incentivar ações consorciadas ou compartilhadas para a gestão de resíduos sólidos.	AMB 3.1.1 Contratar a elaboração de um Plano de Resíduos Sólidos Metropolitano que contenha, minimamente: atualização das informações do Plano Estadual de Resíduos Sólidos; avaliação da necessidade de ampliação ou prospecção de novas áreas para a destinação de resíduos, visando a eficiência no atendimento aos municípios	01 Plano de Resíduos Sólidos Metropolitano	Médio	Evolução da elaboração do Plano de Resíduos Sólidos Metropolitano, após 2 anos da aprovação deste PDUI.
	AMB 3.1.2 Promover cursos de capacitação do corpo técnico das prefeituras municipais voltados à gestão de resíduos sólidos	01 curso de capacitação do corpo técnico das prefeituras municipais ao ano	Anual	Número de cursos realizado ao ano, após 2 anos da aprovação deste PDUI.
	AMB 3.1.3 Propor parcerias entre universidades, ONGs e institutos de pesquisa para promover a inovação nos serviços de gestão de resíduos	01 parceria para estudos de pesquisa para inovação nos serviços de gestão de resíduos ao ano	Anual	Número de parcerias realizado ao ano, após 2 anos da aprovação deste PDUI.

Quadro 10. Ações para a Diretriz 4 da FPIC de Meio Ambiente Metropolitano

AMB 4. Diretriz 4: Estabelecer planejamento e gestão que considere as mudanças climáticas		2 11 13 Metas ODS relacionadas: 2.4, 11.6, 11.b, 13.1, 13.3		
PROPOSTA	AÇÃO	META	PRAZO	INDICADOR(ES)
AMB 4.1. Incentivar a implementação e políticas, projetos e ações que possibilitem mecanismos de desenvolvimento limpo e consciente, nas diferentes áreas da região (rurais e urbanas), observando os programas, projetos e ações estabelecidas pelo Governo Estadual, bem como os objetivos, metas e acordos de âmbito estadual, nacional e internacional firmados, voltados ao enfrentamento das mudanças climáticas.	AMB 4.1.1 Contratar o levantamento de sistemas e processos poluentes predominantes na região metropolitana, com a subsequente proposição de programas voltados a mudanças nas problemáticas identificadas	01 levantamento de sistemas e processos poluentes predominantes na região metropolitana	Médio	Evolução do levantamento de sistemas e processos poluentes predominantes na região metropolitana, após 2 anos da aprovação deste PDUI.
	AMB 4.1.2 Promover, por meio de campanha específica, a rotação de culturas e a manutenção de cobertura vegetal na área rural, contribuindo para a redução da emissão de gases de efeito estufa e fixação do carbono	01 campanha por município da RMCA ao ano	Anual	Número de campanhas realizadas por ano, após 2 anos da aprovação deste PDUI
	AMB 4.1.3 Promover workshop voltado aos produtores rurais visando melhores práticas de manejo sustentáveis para a produção agropecuária	01 workshop ao ano	Anual	Número de workshops realizado por ano, após 2 anos da aprovação deste PDUI
	AMB 4.1.4 Promover programas de incentivo ao reflorestamento rural e à arborização urbana	01 programa ao ano	Anual	Número de programas realizado por ano, após 2 anos da aprovação deste PDUI

Quadro 11. Ações para a Diretriz 5 da FPIC de Meio Ambiente Metropolitano

AMB 5. Diretriz 5: Explorar as possibilidades do Programa Federal de Pagamento por Serviços Ambientais – PFPSA (Lei Federal nº 14.119/2021)		6 AQUÍFEROS PROTEGIDOS	11 INDÚSTRIAS, CONSTRUÇÃO E ENERGIA	15 VIDA TERRESTRE	Metas ODS relacionadas: 6.6, 6.b, 11.6, 11.b, 15.1, 15.9
PROPOSTA	AÇÃO	META		PRAZO	INDICADOR(ES)
AMB 5.1. Manter e elevar o potencial de oferta de serviços ambientais na Região Metropolitana.	AMB 5.1.1 Sistematizar e divulgar, por meio de campanhas específicas, a oferta de serviços ambientais existentes na região, segundo o disposto na Lei Federal nº 14.119/2021, que institui a Política Nacional de Pagamento por Serviços Ambientais – PNPSA.	01 campanha ao ano		Anual	Número de campanhas realizadas por ano, após 2 anos da aprovação deste PDUI
AMB 5.2. Fortalecer a institucionalidade da Região Metropolitana no que se refere à possibilidade de prover e receber pagamentos por serviços ambientais.	AMB 5.2.1 De forma compatível com o disposto na Lei Federal nº 14.119/2021, estudar a possibilidade de formação de convênios com a União para o pagamento por serviços ambientais no âmbito do PNPSA.	01 estudo sobre convênios com a União para o pagamento por serviços ambientais		Curto	Evolução da elaboração do estudo, após 1 ano da aprovação deste PDUI

2.2 CONSIDERAÇÕES AO MACROZONEAMENTO METROPOLITANO DA RMCA

As propostas consolidadas neste PDUI, decorrentes de análises técnicas e contribuições comunitárias ao longo de todo o processo de elaboração deste instrumento, são consistidas em um Macrozoneamento Metropolitano Proposto. Seu delineamento visa contribuir para a reestruturação do espaço metropolitano, traduzindo territorialmente aquilo que se espera para a região, em decorrência de um contexto consolidado e em consolidação lá observado e que está relacionado a condicionantes que merecem ser destacadas.

Primeiramente, é determinante a posição de destaque de Cascavel frente aos municípios que compõem a região, uma vez que concentra a maior parte da população e atrai os maiores contingentes de movimento pendular do conjunto. Ainda, é nele que se localiza a maior quantidade de indústrias e instalações agroindustriais, bem como postos de empregos das referidas atividades. Não obstante, o município cascavelense corresponde a importante centralidade em termos de escoamento da produção do oeste paranaense e do Mato Grosso do Sul, viabilizado majoritariamente pela rodovia BR-277, que conecta Paranaguá à Foz do Iguaçu e que tem, na sede urbana do polo, o ponto nodal de conexão com a BR-369, garantindo a ligação com Campo Mourão e Maringá. Tais eixos rodoviários fazem parte do Anel de Integração Paranaense e colocam Cascavel em importante posição na malha rodoviária do estado. Ressalta-se, ainda, o papel da BR-467 / 163, que conecta Cascavel ao estado do Mato Grosso do Sul a partir de Toledo.

Além destes eixos rodoviários, destaca-se o projeto da Nova Ferroeste, com extensão da malha em direção à Dourados (MS), favorecendo um vetor futuro de intensificação das dinâmicas metropolitanas no eixo compreendido entre Cascavel e Toledo.

Ao envolver as sedes urbanas de Santa Tereza do Oeste e Corbélia na análise, constata-se duas situações bastante relevantes: em relação ao primeiro município, é evidente a iminência do vetor de expansão urbana em nível avançado de desenvolvimento, em virtude do qual se identifica como necessária a qualificação da atividade industrial já localizada ao longo da rodovia BR-277 (que, inclusive, perpassa a área urbana de Cascavel); ao se considerar Corbélia, por sua vez, a distância de mais de 16 km a partir do eixo da BR-369 entre sua sede e o limite da mancha urbana de Cascavel indica a necessidade de se refrear o potencial transbordamento de sua mancha urbana em direção ao polo, mantendo seu reconhecido papel na rede urbana de comando e controle da atividade agroindustrial do entorno. A partir destes núcleos

urbanos, abre-se uma série de eixos de conexão com núcleos periurbanos de apoio agroindustrial, resultando em múltiplas hierarquias de conexão na RMCA.

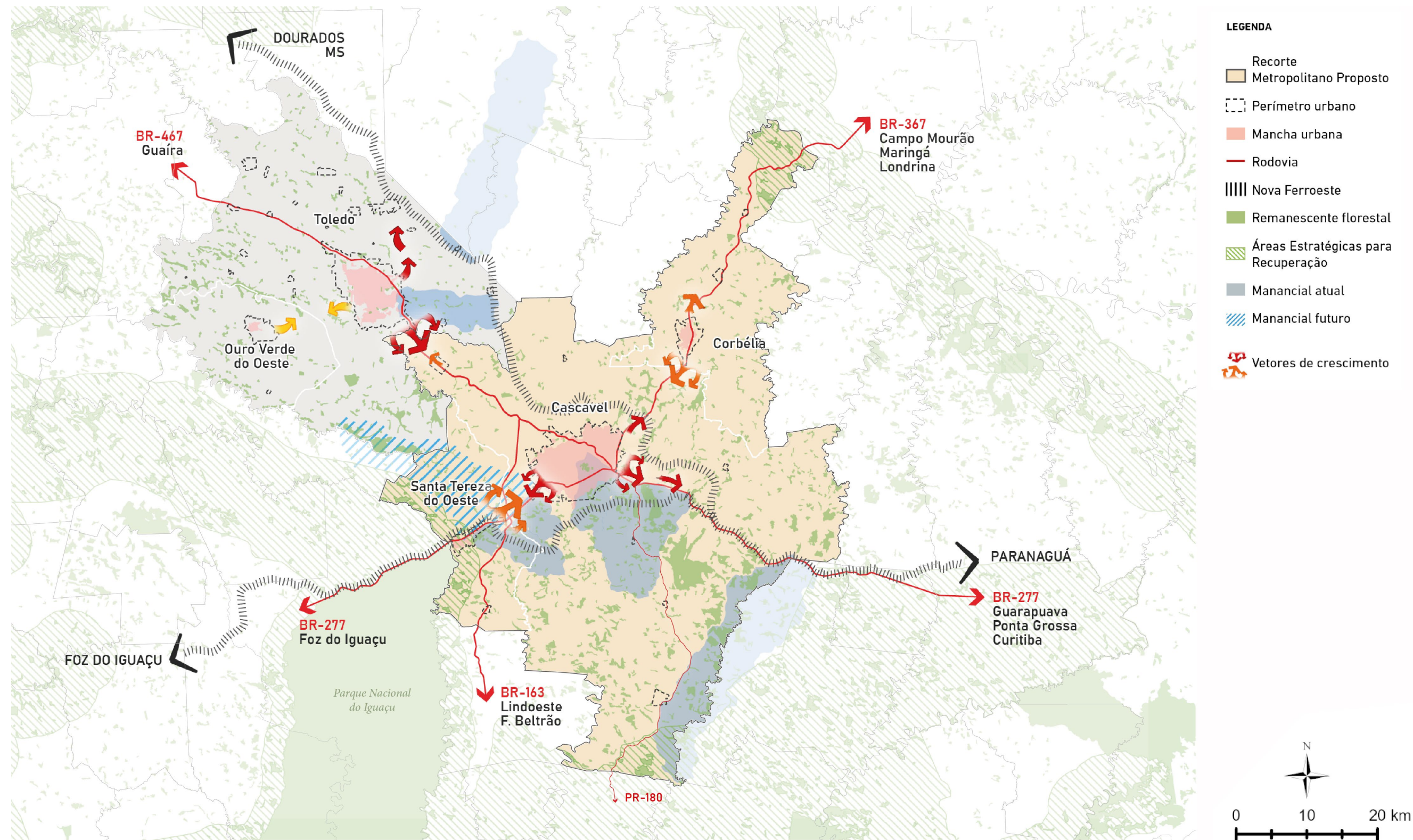
Resguardadas estas especificidades, fato é que os perímetros urbanos de Corbélia e Santa Tereza do Oeste já se localizam junto aos limites político-administrativos de Cascavel e tendem a pressionar uma ocupação na área rural lindeira deste município, contribuindo para o parcelamento irregular do solo e demandando uma série de equipamentos e infraestruturas por parte do governo local, em um modelo de desenvolvimento ineficaz, de alto custo e com alto impacto ambiental e social.

Paralelamente ao uso do solo urbano, tem-se o protagonismo das estruturas logístico-industriais com localização atrelada ao arranjo rodoferroviário, com especial menção ao traçado projetado dos contornos rodoviários de Cascavel e da Nova Ferroeste, conformando importantes eixos de desenvolvimento econômico regional. A partir deste arranjo, vislumbra-se um eixo prioritário de ocupação industrial e de infraestruturas logísticas, tendo como ponto nodal o entroncamento da malha ferroviária situada em Cascavel (onde já se verifica uma série de instalações em operação).

Por fim, em termos ambientais, tem-se a sobreposição de condicionantes importantes relacionadas às áreas de manancial de abastecimento (presente e futuro) dos municípios metropolitanos e às Áreas Estratégicas de Conservação e Restauração da biodiversidade que perpassam o território. Estes elementos se somam à delimitação de um bolsão de restrição à ocupação urbana na direção nordeste da mancha urbana de Cascavel, direcionando o vetor de crescimento desejado para o eixo Cascavel – Toledo, no qual, inclusive, tem-se o distrito Sede Alvorada, concebido de forma sinérgica entre os dois municípios.

Estas constatações estão sintetizadas na Figura 2 a seguir:

Figura 2. Mapa síntese para o Recorte Metropolitano Proposto (Cascavel, Corbélia e Santa Tereza do Oeste)



Fonte: URBTEC™.

Para o delineamento da proposta final do Macrozoneamento Metropolitano, adicionam-se a estes aspectos algumas contribuições e avanços em instrumentos municipais advindos ao longo do processo de elaboração do instrumento, que incidiram em ajustes no Macrozoneamento Metropolitano Preliminar, conforme apresentado abaixo:

- **Traçado do Contorno Norte:** a proposta do Macrozoneamento Metropolitano Preliminar considerava um traçado antigo previsto para o Contorno Norte, que baseou a demarcação da *Macrozona de Consolidação Industrial*. Um novo estudo de traçado para este contorno, realizado e apresentado pelo IPC, ainda em caráter provisório, demonstrou que o contorno cruzaria porções do território distantes da área urbana, distanciando-se da ocupação originalmente imaginada para essa macrozona, próxima a este eixo. Em função deste novo contexto, a Macrozona de Consolidação Industrial foi desvinculada desta diretriz viária. Indica-se, no entanto, que, a depender da futura definição do traçado, a demarcação da macrozona deve ser reavaliada.
- **Proposta de ampliação do perímetro urbano de Cascavel:** em função do novo perímetro urbano proposto para Cascavel, decorrente do processo final de revisão do Plano Diretor, a *Macrozona de Adensamento Urbano* foi ajustada, ampliando sua demarcação em porção territorial que incide sobre o referido município. Originalmente, essa macrozona correspondia ao perímetro urbano vigente (Lei Municipal nº 7.153/2020) que, em conjunto com a *Macrozona de Expansão Urbana*, indicava as áreas do território com diretrizes de ocupação urbana. O novo perímetro urbano proposto pela municipalidade, no entanto, o amplia para áreas identificadas como de relevância ambiental no processo de elaboração do PDUI, assim consideradas em função da presença de mananciais de abastecimento público operantes ou futuros. Com vistas a contemplar o novo perímetro urbano em macrozonas com diretriz de ocupação urbana de modo compatível com essa preocupação ambiental a nível intermunicipal, a proposta final de macrozoneamento metropolitano apresenta as seguintes orientações: **(i)** indica como *Macrozona de Adensamento Urbano* as áreas já parceladas em Cascavel, correspondendo, em grande parte, ao perímetro urbano vigente; **(ii)** subdivide as áreas voltadas à expansão urbana em duas macrozonas: a *Macrozona de Expansão Urbana Prioritária*, abarcando áreas do entorno imediato da sede de Cascavel, internas à delimitação do Contorno Oeste e sem restrições ambientais; e a *Macrozona de Expansão Urbana Futura*, correspondendo aos locais de intensa interferência

das porções territoriais de maior sensibilidade ambiental e cujos parâmetros de uso e ocupação são, portanto, mais restritivos.

- **Adição do manancial de abastecimento futuro do Rio do Salto:** a *Macrozona de Qualificação Ambiental* foi ampliada de modo a incorporar a área de manancial do Rio do Salto, indicado como manancial de abastecimento futuro pelo Plano Diretor de Cascavel (Lei Municipal nº 91/2017).
- **Adequação ao perímetro urbano de Santa Tereza do Oeste:** a *Macrozona de Adensamento Urbano*, no trecho que recai sobre o município de Santa Tereza do Oeste, foi ajustada de modo convergente ao perímetro urbano descrito na Lei Municipal nº 2208/2020.

Além destas modificações, majoritariamente relacionadas às contribuições que surgiram ao longo do processo, a proposta final do Macrozoneamento Metropolitano demarcou, ainda, uma *Macrozona Rural*, que recai sobre as áreas rurais dos municípios da RMCA. Embora se reconheça que o Macrozoneamento Metropolitano não precisa abarcar a totalidade do território metropolitano, a definição desta macrozona se faz fundamental haja vista o contexto específico da referida RM: trata-se, conforme detalhadamente abordado nos produtos das etapas anteriores, de região cujo desenvolvimento socioeconômico está intensamente vinculado ao agronegócio; não obstante, as macrozonas ambientais e mananciais existentes na região sobrepõem o referido território rural. Tais aspectos conformam condicionantes para toda a região, determinando que o desenvolvimento futuro daquele conjunto de municípios depende de um esforço compartilhado intermunicipal direcionado àquela porção territorial específica, tornando imprescindível tal demarcação.

2.2.1 Macrozoneamento Metropolitano Proposto

A partir da proposta preliminar do macrozoneamento metropolitano e os subsequentes ajustes nele realizados ao longo do processo, chegou-se ao Macrozoneamento Metropolitano Proposto que visa, em linhas gerais, garantir a proteção, manutenção e recuperação dos mananciais e remanescentes vegetais, de modo articulado ao desenvolvimento socioeconômico e atividades rurais; fomentar a otimização das infraestruturas viárias, de transportes e logísticas existentes, atrelada à uma ocupação orientada ao adensamento, às tendências de crescimento territorial e à preservação das áreas de interesse para abastecimento e conservação da biodiversidade;

estimular atividades produtivas, culturais e turísticas sustentáveis, principalmente em porções de transição urbana/rural; e garantir a previsão de espaços adequados à manutenção dos polos industriais existentes e instalação de novas atividades produtivas em locais compatíveis ao crescimento equilibrado da RMCA.

Tais intenções são distribuídas em nove macrozonas, demarcadas em função da vocação territorial predominante identificada: uma voltada ao adensamento urbano; duas destinadas à expansão da ocupação; duas direcionadas à atividade industrial; duas relacionadas a aspectos ambientais; uma atrelada ao apoio rural; e, por fim, uma dedicada à dinâmica do agronegócio.

A primeira, denominada *Macrozona de Adensamento Urbano*, é conformada pelas áreas urbanas das sedes municipais, para a qual se propõe uma diretriz de desenvolvimento urbano compacto, contrapondo-se à tendência de ocupação de baixa densidade dispersa nos perímetros vigentes. A partir da ocupação do solo urbano já parcelado e da ampliação da densidade ora observada, acredita-se ser possível recepcionar parte do incremento populacional esperado para a região nos próximos anos. Visando contribuir neste sentido, recomenda-se a redução do perímetro urbano da sede de Corbélia, suprimindo a porção sul que se direciona ao limite administrativo de Cascavel e que atualmente não possui ocupação, inibindo um vetor latente e de complexa resolução em caso de consolidação.

As áreas de expansão urbana conformam duas macrozonas: a *Macrozona de Expansão Urbana Prioritária*, lindeira à ocupação consolidada do polo, e a *Macrozona de Expansão Urbana Futura*, para a qual vislumbra-se a ocupação à longo prazo em decorrência do processo de expansão urbana de Cascavel e de aproximação da sua mancha urbana com a de Santa Tereza do Oeste. Tais áreas estão localizadas na sede urbana de Cascavel, que possui maior infraestrutura e oferta de serviços e equipamentos públicos. O direcionamento prioritário para este compartimento também fortalece a busca por uma rede policêntrica de núcleos urbanos compactos e qualificados.

A *Macrozona de Qualificação Industrial* é demarcada a partir do reconhecimento da consolidação das atividades industriais de transformação e de beneficiamento agroindustrial ao longo das rodovias BR-277 e BR-369, com instalações de baixa probabilidade de mudança de local, para os quais pretende-se apenas a qualificação da ocupação industrial existente de uso logístico e industrial, sem que ocorra sua intensificação ou expansão, com especial atenção aos potenciais impactos ambientais decorrentes. Para tanto, havendo a instalação de novas

indústrias nesta macrozona, as mesmas deverão providenciar medidas mitigadoras aos potenciais impactos ambientais decorrentes da sua implantação.

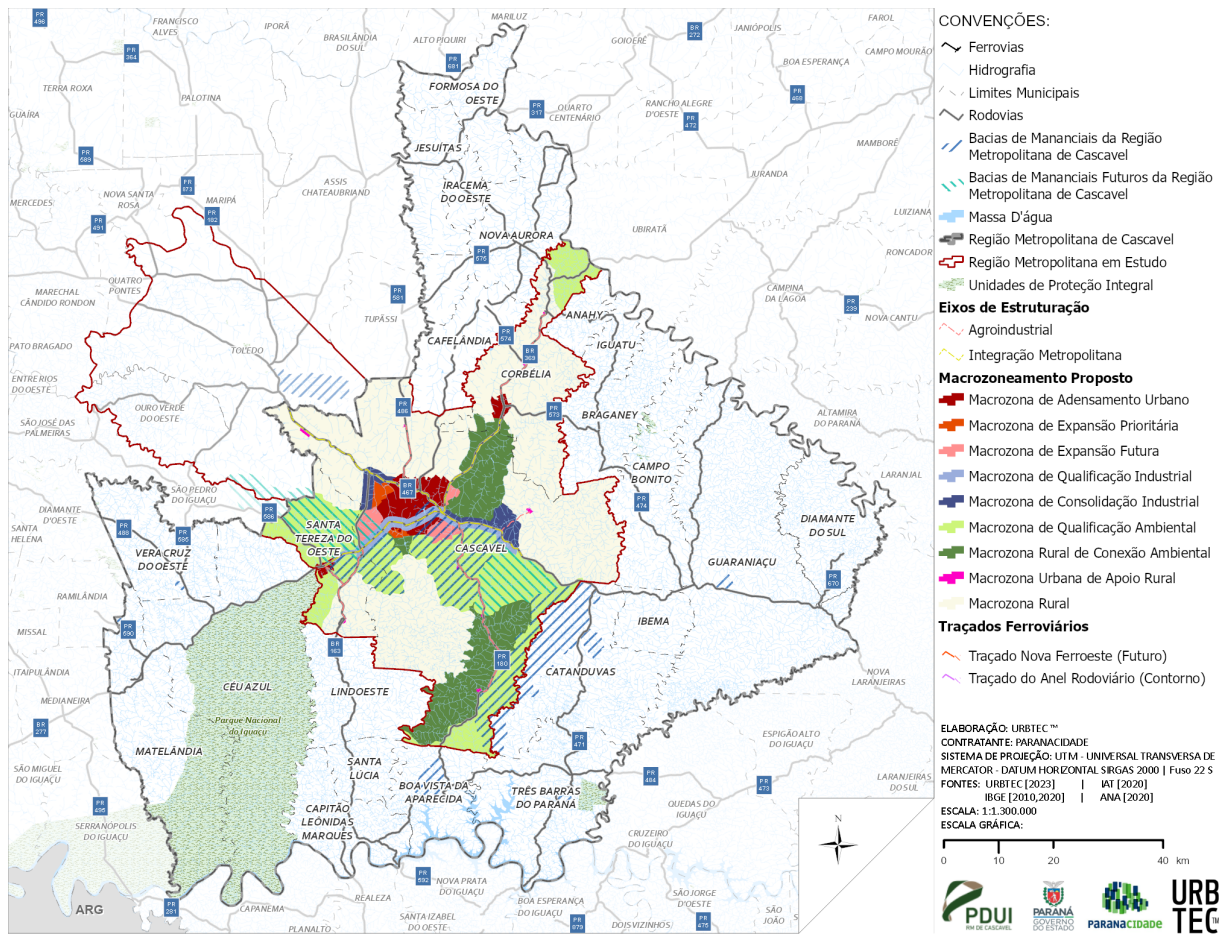
Já a *Macrozona de Consolidação Industrial*, ao contrário do pretendido para a macrozona anteriormente descrita, se localiza nas áreas de elevada vocação para a instalação de novas plantas industriais e logísticas e expansão das existentes, englobando (i) o entroncamento da malha ferroviária situada em Cascavel, e (ii) o entroncamento entre a BR-467 e a BR-163 no mesmo município.

A *Macrozona de Qualificação Ambiental* sintetiza o mosaico formado pelas áreas de manancial de abastecimento de água presente e futuro da RMCA e pelas Áreas Estratégicas para a Conservação e Restauração da Biodiversidade existentes no território. Tal compartimento demonstra elevada vocação para produção agroecológica e para atividades com menor impacto ambiental, alinhadas às áreas sensíveis que esta macrozona engloba. Contígua à esta macrozona, está a *Macrozona Rural de Conexão Ambiental*, que envolve grandes remanescentes florestais e áreas de restrição à ocupação urbana, para a qual se busca estabelecer corredores de biodiversidade e estimular matrizes de produção sustentável, ainda que sem os imperativos de restrição da macrozona anterior. Destaca-se, ainda, a presença de uma série de atrativos vinculados ao turismo natural e rural, capazes de promover sinergias na utilização sustentável do território.

A *Macrozona Urbana de Apoio Rural* é composta pelos principais núcleos periurbanos presentes na RMCA e que desempenham um papel de mediação entre os centros urbanos de comando e controle e as extensas áreas destinadas à produção agrícola e animal presente em toda a região metropolitana. No cenário de uma rede metropolitana hierárquica e polinucleada, tal macrozona configura o elemento basilar de conexão urbano-rural, por vezes centralizando infraestruturas de beneficiamento de cooperativas agrícolas ou equipamentos culturais e religiosos que fortalecem a interação social local. Para essa macrozona, objetiva-se também o incentivo ao turismo rural e a regularização de suas ocupações urbanas.

Por fim, a *Macrozona Rural* corresponde às áreas rurais dos municípios que compõem a RMCA. Trata-se de macrozona cuja dinâmica está essencialmente relacionada à atividade agroindustrial, com características físico-ambientais bastante específicas. Considerando-se o conjunto das macrozonas metropolitanas, sua vocação alinha-se à uma tendência de desenvolvimento socioeconômico pautado no agronegócio, cuja dinamização pode ser beneficiada, também, por atividades culturais e de turismo rural em função do potencial lá identificado.

Figura 3. Macrozoneamento Metropolitano Proposto



Fonte: URBTEC™.

A descrição destas macrozonas, com os objetivos estratégicos e critérios para delimitação territorial de cada uma, está sintetizada no Quadro 12, a seguir:

Quadro 12. Descrição das macrozonas metropolitanas

Macrozona	Objetivos estratégicos	Critérios para delimitação territorial
Macrozona de Adensamento Urbano	<p>Contribuir para o desenvolvimento urbano compacto.</p> <p>Consolidar a ocupação do solo urbano já parcelado e incrementar a densidade observada.</p>	Áreas urbanas das sedes municipais.
Macrozona de Expansão Urbana Prioritária	Direcionar o crescimento urbano para áreas de maior infraestrutura e oferta de serviços e equipamentos públicos.	Áreas lindeiras a ocupação consolidada na sede de Cascavel, possuindo maior infraestrutura e oferta de serviços e equipamentos públicos.
Macrozona de Expansão Urbana Futura	Orientar a ocupação a longo prazo como decorrência do processo de expansão urbana de Cascavel e de atração de sua mancha urbana com Santa Tereza do Oeste.	Áreas da proposta de ampliação do perímetro urbano da sede de Cascavel, situadas em locais onde há interferência com áreas de maior sensibilidade ambiental.
Macrozona de Qualificação Industrial	Qualificar a ocupação industrial existente incidindo, preferencialmente, na manutenção das indústrias existentes. Havendo a instalação de novas indústrias, as mesmas deverão providenciar medidas mitigadoras aos potenciais impactos ambientais decorrentes da sua implantação.	<p>Faixa de 1 km ao longo da rodovia BR-277 no perímetro urbano de Cascavel.</p> <p>Áreas no entorno da BR-277 correspondente a porções do perímetro urbano de Santa Tereza do Oeste sem ocupação urbana ou com ocupação industrial.</p>
Macrozona de Consolidação Industrial	Consolidar áreas de elevada vocação industrial, incentivando a instalação de novas plantas industriais e logísticas, além da expansão das existentes.	<p>Entroncamento da malha ferroviária situada em Cascavel.</p> <p>Faixa de 1 km ao longo das rodovias, no entroncamento entre a BR-467 e a BR-163 em Cascavel.</p>
Macrozona de Qualificação Ambiental	<p>Proteger os recursos e serviços ambientais de interesse metropolitano.</p> <p>Incentivar atividades de menor impacto ambiental.</p>	<p>Áreas de manancial de abastecimento de água (atuais e futuros).</p> <p>Áreas Estratégicas para a Conservação e Restauração da Biodiversidade no Estado do Paraná.</p>

Macrozona	Objetivos estratégicos	Critérios para delimitação territorial
Macrozona Rural de Conexão Ambiental	<p>Conformar contiguidades territoriais com a Macrozona de Qualificação Ambiental.</p> <p>Estabelecer corredores de biodiversidade.</p> <p>Estimular matrizes de produção sustentável.</p> <p>Promover sinergias na utilização sustentável do território, com atividades vinculadas ao turismo natural e rural.</p>	Remanescentes florestais e áreas de restrição à ocupação urbana.
Macrozona Urbana de Apoio Rural	<p>Promover a mediação entre os centros urbanos de comando e controle e as áreas destinadas à produção agropecuária.</p> <p>Qualificar distritos urbanos.</p> <p>Regularizar as ocupações de chácaras urbanas e incentivar o turismo rural.</p>	Núcleos urbanos ou distritos em área rural.
Macrozona Rural	Fomentar o desenvolvimento socioeconômico da região, conciliando as atividades agroindustriais às restrições ambientais relacionadas aos mananciais existentes na área rural metropolitana.	Áreas rurais definidas nos Planos Diretores Municipais.

Fonte: URBTEC™

2.2.2 Diretrizes gerais para Regularização Fundiária

Os temas da habitação e regularização fundiária não foram contemplados enquanto FPICs pelo termo de referência que orientou o desenvolvimento deste PDUI. No entanto, embora se sugira que futuramente tal incorporação seja avaliada, salienta-se que alguns instrumentos e mecanismos contidos no presente plano podem contribuir, ainda que indiretamente, para o encaminhamento de irregularidades fundiárias que compõem o território metropolitano.

O primeiro à que se faz menção é o macrozoneamento metropolitano. Justamente por se consolidar como o principal referencial à consecução das FPICs, ao estabelecer orientações para o Uso e Ocupação do Solo, Mobilidade e Meio Ambiente este instrumento garante, também, a consecução de medidas relacionadas à efetivação da política pública de regularização fundiária urbana, nos termos da Lei Federal nº 13.465, de 11 de julho de 2017, e

em atendimento ao Estatuto da Metrópole³. Além disso, considerando-se que a regularização fundiária pode envolver etapas de um processo de loteamento, já que a formalização de unidades imobiliárias, na forma de lotes ou de frações ideais (artigos 44 e 45 da Lei Federal 13.465/2017), está dentre seus possíveis produtos finais, recomenda-se que a mesma também seja submetida à análise da Agência, para que esta avalie a observância das regras de parcelamento e de uso e ocupação do solo no território metropolitano.

Para além da atuação direta, ao atuar na avaliação de novos loteamentos, orientação à implantação de empreendimentos, exigência de manutenção, recuperação e preservação dos mananciais e remanescentes vegetais, dentre outros, a Agência Metropolitana estará contribuindo, indiretamente, para a resolução de questões que recaem, também, sobre as irregularidades fundiárias.

Não obstante, face à responsabilidade de apoiar tecnicamente os municípios, a agência poderá auxiliar os técnicos municipais na elaboração de instrumentos que abordem as questões específicas de habitação e regularização fundiária, incentivando a incorporação de uma leitura que alcance a escala metropolitana; promover eventos de capacitação às equipes técnicas municipais voltados à esta temática específica; além de auxiliá-los tecnicamente nos procedimentos envolvidos na efetivação das ações relacionadas à esta política pública.

Tais direcionamentos devem ser considerados como desdobramentos de medidas de atribuição municipal que, além da providência da regularidade fundiária *per se*, também deverão, fundamentalmente, encaminhar a atualização e/ou elaboração dos instrumentos legais necessários à sua efetivação; atualização e/ou providência do levantamento e mapeamento das áreas informais e/ou irregulares; formalização de convênios voltados à regularização fundiária; definição de áreas voltadas às realocações no espaço intraurbano; dentre outros.

De todo modo, faz-se mister destacar que, internamente à FPIC de Uso e Ocupação, dentre os objetivos estratégicos que compõem os esforços relacionados à *Macrozona Urbana de Apoio Rural*, está o de regularizar as ocupações de chácaras urbanas, aproximando os esforços metropolitanos às providências municipais relacionadas à esta temática específica.

³ Conforme consta no Estatuto da Metrópole (Lei Federal nº 13.089/2015), “Art. 12. O plano de desenvolvimento urbano integrado de região metropolitana ou de aglomeração urbana deverá considerar o conjunto de Municípios que compõem a unidade territorial urbana e abranger áreas urbanas e rurais. (...) § 1º O plano previsto no caput deste artigo deverá contemplar, no mínimo: (...) VII - as diretrizes mínimas para implementação de efetiva política pública de regularização fundiária urbana, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017 (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)”.

2.2.3 Macrozonas Ambientais Metropolitanas e sua relação com os Mananciais de abastecimento:

A definição e delimitação das macrozonas ambientais que compõem o Macrozoneamento Metropolitano Proposto foram determinadas a partir do levantamento disponível dos mananciais existentes na região. Sobre isso é importante salientar, tal qual já alertado no Produto 4, que tal levantamento precisa ser atualizado, possibilitando um mapeamento mais preciso, a ser providenciado pela estrutura de governança interfederativa. Tal medida deve ser seguida da elaboração de normativas sobre o uso e a ocupação do solo nessas áreas, assim como da verificação da demarcação das referidas macrozonas e, eventualmente, das suas subsequentes redefinições.

Para tanto, faz-se imprescindível que os mananciais e suas delimitações sejam identificados por meio de ato legal (a exemplo do Decreto Estadual nº 4.435/2016, que declara as Áreas de Interesse de Mananciais de Abastecimento Público da Região Metropolitana de Curitiba), de modo que os empreendimentos a serem implantados nessas áreas possam ser enquadrados em instrumentos de controle de uso e ocupação.

Tal medida assume ainda maior relevância, ao se considerar que a localização em área de manancial de abastecimento público é critério sugerido, neste PDUI, para o enquadramento de empreendimentos que carecem de Consulta Prévia e Anuência Prévia. Tais empreendimentos deverão atender aos critérios técnicos específicos de ocupação, a serem definidos, e deverão passar por avaliação da estrutura de governança interfederativa evitando-se, desta forma, a ocupação não planejada com conseqüente prejuízo à qualidade hídrica dos mananciais compartilhados. Para tanto, estabelece-se como atividade inicial fundamental à AMEP a definição destes critérios técnicos, submetendo-os à discussão no âmbito da estrutura de governança interfederativa, com posterior fixação em ato normativo.

2.3 ACOMPANHAMENTO E CONTROLE DO PDUI

O Estatuto da Metrópole prevê, no seu art. 12, § 1º, inciso IV, que o PDUI deve prever um “sistema de acompanhamento e controle de suas disposições”, não detalhando, no entanto, a estrutura e o funcionamento desse sistema, cabendo ao próprio instrumento, portanto, estas definições.

Entende-se que esse sistema, aqui chamado de **Sistema de Acompanhamento e Monitoramento (SAM)**, deve viabilizar o monitoramento da execução do PDUI e a sua avaliação, de modo que seja possível acompanhar o cumprimento de suas disposições ao longo do tempo, adotando medidas corretivas para a sua execução, se necessário, bem como avaliar se as suas políticas, ao final dos seus ciclos de implementação (como no momento da revisão do PDUI), obtiveram os resultados esperados.

Além disso, em consonância com os princípios da gestão democrática das cidades, o acompanhamento e controle do PDUI deve ser realizado de forma transparente e democrática, sendo importante que o SAM conte com instrumentos para tanto, como a promoção de audiências públicas. Sobre este tema, o Estatuto da Metrópole apresenta as seguintes orientações:

Art. 12. O plano de desenvolvimento urbano integrado de região metropolitana ou de aglomeração urbana deverá considerar o conjunto de Municípios que compõem a unidade territorial urbana e abranger áreas urbanas e rurais.

§ 1º O plano previsto no caput deste artigo deverá contemplar, no mínimo:

[...]

VI – o sistema de acompanhamento e controle de suas disposições;

[...]

§ 2º No processo de elaboração do plano previsto no caput deste artigo e na fiscalização de sua aplicação, serão assegurados:

I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação de representantes da sociedade civil e da população, em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana;

II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos; e

III – o acompanhamento pelo Ministério Público.

§ 3º As audiências públicas a que se refere o inciso I do § 2º deste artigo serão precedidas de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada deliberativa a que se refere o art. 8º desta Lei, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.

A exigência de um sistema de acompanhamento e controle para o PDUI encontra correspondência com o conteúdo mínimo previsto para o Plano Diretor Municipal pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) em seu art. 42, que indica que ele também deve possuir um sistema dessa natureza. Considerando que o próprio Estatuto da Metrópole (art. 1º, § 2º) determina que, na sua aplicação, deverão ser observadas as normas gerais de direito urbanístico estabelecidas no Estatuto da Cidade, cabe levar em conta as orientações e recomendações já emitidas para o sistema de acompanhamento e controle dos Planos Diretores, entendendo que o PDUI poderá segui-las.

A Resolução nº 34/2005 do Conselho Nacional das Cidades (CONCIDADES), que dá orientações e recomendações quanto ao conteúdo mínimo do Plano Diretor, detalha como deve ser estruturado o sistema de acompanhamento e controle, prevendo diretrizes gerais para o sistema no seu art. 6º, conforme segue:

Art. 6º. O Sistema de Acompanhamento e Controle Social previsto pelo art. 42, inciso III, do Estatuto da Cidade deverá:

I – prever instâncias de planejamento e gestão democrática para implementar e rever o Plano Diretor;

II – apoiar e estimular o processo de Gestão Democrática e Participativa, garantindo uma gestão integrada, envolvendo poder executivo, legislativo, judiciário e a sociedade civil;

III – garantir acesso amplo às informações territoriais a todos os cidadãos;

IV – monitorar a aplicação dos instrumentos do Plano Diretor e do Estatuto da Cidade, especialmente daqueles previstos pelo art. 182, § 4º, da Constituição Federal.

Já o seu art. 7º, estabelece que devem ser definidos os instrumentos de gestão democrática do sistema, sua finalidade, requisitos e procedimentos adotados para a aplicação, trazendo alguns exemplos:

Art. 7º. O Plano Diretor deverá definir os instrumentos de gestão democrática do Sistema de Acompanhamento e Controle Social, sua finalidade, requisitos e procedimentos adotados para aplicação, tais como:

I – o conselho da cidade ou similar, com representação do governo, sociedade civil e das diversas regiões do município, conforme estabelecido na resolução 13 do Conselho das Cidades;

II – conferências municipais;

III – audiências públicas, das diversas regiões do município, conforme parâmetros estabelecidos na Resolução nº 25 do Conselho das Cidades;

IV – consultas públicas;

V – iniciativa popular;

VI – plebiscito;

VII – referendo.

Considera-se que a proposta de estrutura de governança interfederativa, apresentada no Produto 5 da elaboração do PDUI, contempla parte dessas recomendações, sobretudo no que tange à previsão de instâncias de planejamento e gestão democrática, além da garantia de uma gestão integrada. Isso porque a referida estrutura contará, conforme o proposto, com o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano da Região Metropolitana de Cascavel (CDM-RMCA), uma instância colegiada deliberativa com representação da sociedade civil e dos poderes executivos municipais e estadual.

O Conselho possui as atribuições de, por exemplo, aprovar e fiscalizar o PDUI, aprovar programas e projetos de interesses na região metropolitana, definir as macrodiretrizes do planejamento, supervisionar as demais instâncias da estrutura de governança, além de promover audiências e consultas públicas ou outros instrumentos para a promoção da gestão democrática do território metropolitano. Destaca-se que, conforme o art. 12 supracitado do Estatuto da Metrópole, é competência do CDM-RMCA estabelecer os critérios para a realização da audiência pública. Isso implica, por exemplo, que o Conselho será responsável por aprovar o Plano de Ação elaborado com base nas diretrizes metropolitanas previstas pelo PDUI, tal qual apresentado no item 2.1. Nesse processo, será importante garantir a participação dos diferentes atores e segmentos da sociedade existentes na região metropolitana, devendo o plano ser extensamente discutido nas sessões do órgão ou por meio da realização de audiências públicas.

Além dessa previsão de instâncias de planejamento e gestão democrática, tem-se a importância de que exista ampla disponibilização das informações e dados da região metropolitana. Com esse fim, propôs-se no Produto 4 o processo de gestão de *Construção e administração do Sistema Metropolitano de Gestão Integrada de Dados*, sistema esse também chamado de Sistema de Informações Metropolitano (SIM). Trata-se de um instrumento para

auxiliar no planejamento, na gestão e na governança metropolitana, uma vez que reúne dados de diversas temáticas sobre a região, servindo de base para as atividades técnicas da estrutura de governança e devendo ser acessível para qualquer interessado por meio de um portal.

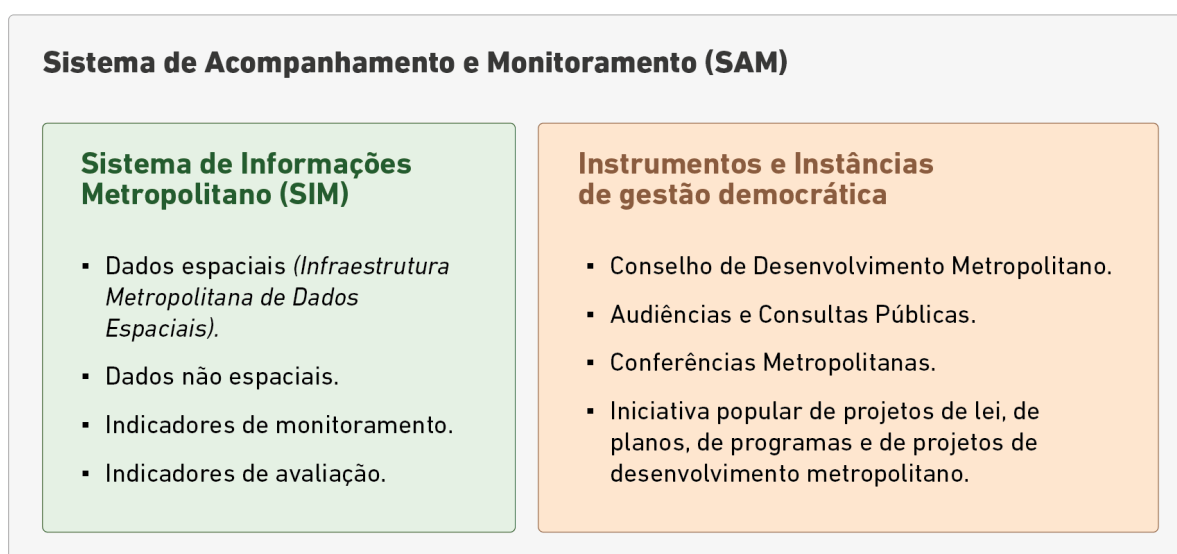
Prevê-se que o SIM contenha dados de diferentes naturezas, especializados ou não. No caso de dados especializados, foi proposta a constituição de Infraestrutura Metropolitana de Dados Espaciais (IMDE), tendo em vista que deverão ser se agregadas informações de diversas instituições em diferentes instâncias federativas. Assim, para facilitar o acesso e o uso dos dados – seja pela estrutura de governança interfederativa, seja pelo público externo – a infraestrutura deverá contar com procedimentos de padronização. Existe a oportunidade, também, de se estruturar o sistema metropolitano em conformidade com a Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais (INDE)⁴, aproveitando-se de dados de outras instituições e contribuindo para o aperfeiçoamento desse instrumento nacional.

É de suma importância que o SIM contemple, ainda, informações para a avaliação e monitoramento da RMCA e de seu PDUI por meio de indicadores, e que ele possa ser acessado tanto pelos integrantes da estrutura de governança interfederativa, responsáveis pela sua gestão e alimentação com dados, quanto pelo público externo. Assim, tem-se uma base de dados que permite mensurar e avaliar a execução do PDUI.

Considerando o SIM, os instrumentos e as instâncias de gestão democrática, foram definidos os principais componentes do SAM, representados na Figura 2, a seguir.

⁴ Instituída pelo Decreto Presidencial nº 6.666/2008, a INDE busca facilitar e ordenar a geração, o armazenamento, o acesso, o compartilhamento, a disseminação e o uso dos dados geoespaciais de origem federal, estadual, distrital e municipal. É possível aderir à Infraestrutura em três modalidades dependendo de se o ator possuiu ou não a infraestrutura própria necessária (hardware, software, equipe técnica para executar os procedimentos e manter os sistemas, etc.) ou não. No caso da RMCA, prevê-se que a estrutura de governança metropolitana disponha desses recursos, podendo aderir à INDE na modalidade de “Uso de infraestrutura própria – modalidade Nó Próprio” (<https://inde.gov.br/ComoFazerParte>).

Figura 4. Componentes do Sistema de Acompanhamento e Monitoramento do PDUI



Fonte: URBTEC™, 2023

Cabe ressaltar que o acompanhamento e o monitoramento do plano se mostram imprescindíveis para a sua devida concretização. Mesmo que a revisão do PDUI deva ocorrer, minimamente, a cada dez anos, o plano não deve se manter como um instrumento estático nesse intervalo, sendo fundamental a sua adaptação ao longo do tempo em função de novas realidades na região metropolitana, bem como em decorrência da sua própria execução. Quer dizer, é necessário que haja permanentemente a avaliação da necessidade de adequações, sobretudo no Plano de Ação, desencadeada, por exemplo, por demandas territoriais que surgirem ao longo do tempo, por problemáticas relacionadas à efetivação de determinada ação, dentre outros.

Por esse motivo, para o Plano de Ação, tratado no item 2.1.2 deste relatório, foram propostos *indicadores de monitoramento* para cada ação. Eles se caracterizam, conforme descrito no item citado, como *indicadores de produto* ou de execução física do plano, uma vez que visam mensurar o quanto de cada uma das ações planejadas foi executado e, desse modo, monitorar a execução do plano.

Além destes indicadores, é possível que sejam desenhados *indicadores de avaliação*, caracterizados como indicadores de resultado ou de impacto. Eles possuem o objetivo de determinar se a realização das ações previstas no plano está viabilizando o atingimento da intenção pretendida. Ao medir o resultado efetivo das políticas executadas, eles são

especialmente oportunos para a avaliação geral do desempenho do PDUI a ser empreendida no momento de sua revisão. No Plano de Ação, os resultados esperados com a realização das ações são, de modo geral, aqueles descritos nas Diretrizes e nas Propostas. Por exemplo: a ação MOB 2.1.1. *Verificar, juntamente com as cooperativas, a demanda por e subsequente localização de terminais de transferência de cargas busca*, em última análise, colaborar para o atingimento da diretriz de *Fomentar a utilização das estruturas aeroviárias e ferroviárias para o transporte de cargas, visando a diminuição do fluxo de veículos de cargas nas rodovias*. É possível, então, que se estipulem indicadores para avaliar se, com a realização dessa e das demais ações previstas para a respectiva diretriz, o fluxo de veículos de cargas nas rodovias está, de fato, sofrendo redução.

É a AMEP, de acordo com as disposições previstas em lei (Lei Estadual nº 21.353/2023) e com a proposta apresentada no Produto 5, que tem a competência de implementar e gerir o Sistema de Informações Metropolitano. Sendo assim, sugere-se que a Agência proponha indicadores de avaliação do PDUI em conjunto com aqueles de monitoramento das ações, a serem aprovados pelo CDM-RMCA conjuntamente com o Plano de Ação, com a subsequente e periódica coleta e sistematização dos dados, que deverão ser relatorizados em pareceres técnicos.

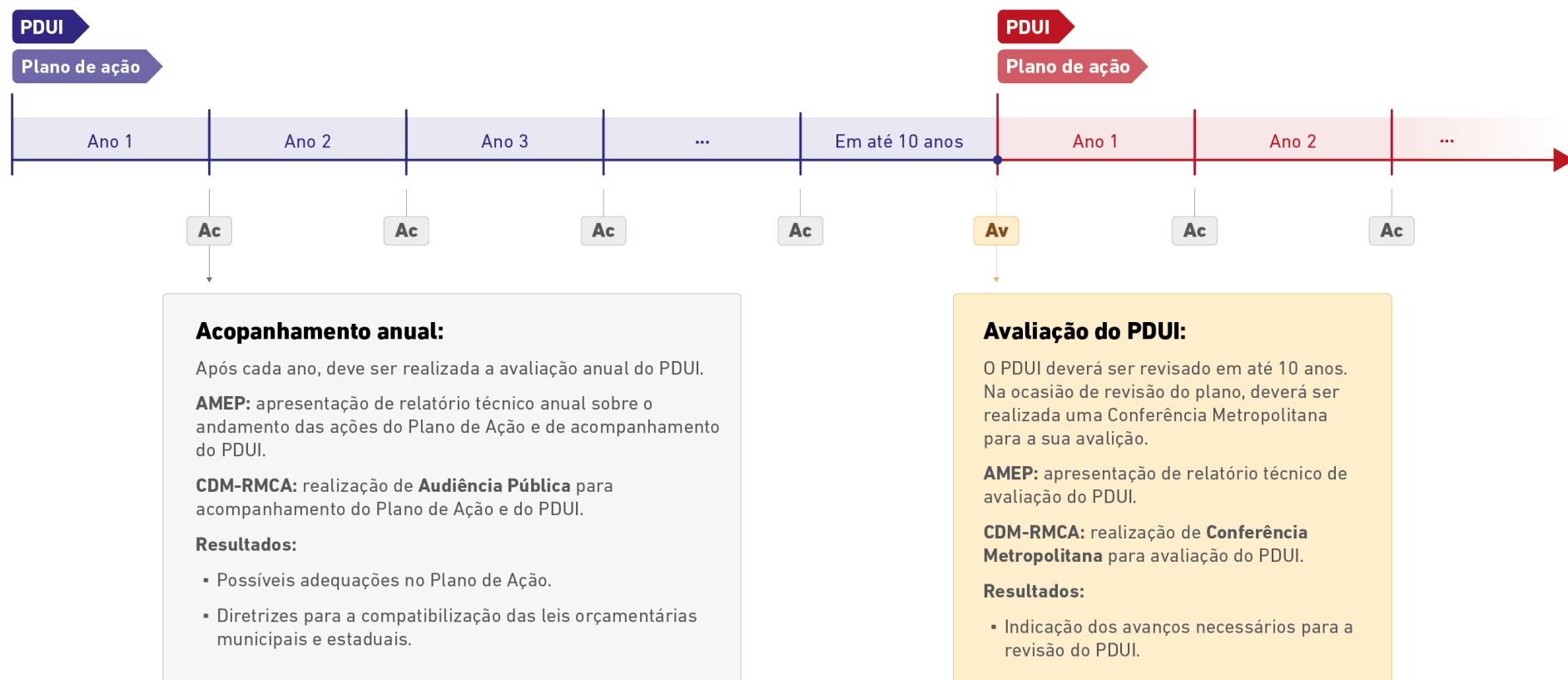
Recomenda-se que o PDUI seja acompanhado anualmente em discussões no CDM-RMCA, embasadas por parecer técnico da AMEP – contemplando, por exemplo, (i) um resumo das ações realizadas no ano; (ii) os resultados dos indicadores no ano corrente e no ano anterior, tendo em vista as metas estabelecidas; e (iii) debate sobre os resultados obtidos, avaliando se as metas foram alcançadas e quais os avanços necessários para o ano seguinte. Assim, tem-se que o acompanhamento ocorrerá de modo participativo, em sessões do Conselho ou por meio da realização de audiência públicas.

Além disso, indica-se que na ocasião de revisão do PDUI os seus resultados sejam avaliados também no âmbito do CDM-RMCA, de modo a verificar se os objetivos esperados foram atingidos e identificar os aprimoramentos necessários para a revisão do plano. Novamente, as discussões poderão ser embasadas por parecer técnico da AMEP, com avaliação dos indicadores do plano e demais informações relevantes. Para esse momento, vislumbra-se a realização de uma Conferência Metropolitana, na qual poderão ser reapreciadas as determinações do plano e aventadas quais são as mudanças necessárias para que a revisão a ser iniciada se adeque às novas circunstâncias da realidade do território.

A Figura 5 representa a dinâmica sugerida para o acompanhamento, avaliação e revisão do PDUI e de seu Plano de Ação, conforme as descrições anteriores.

Figura 5. Recomendação para a dinâmica de acompanhamento, avaliação e revisão do PDUI

Aprovação do PDUI e do Plano de Ação



Fonte: URBTEC™

3 MINUTA DE LEI DO PDUI

ANTEPROJETO DE LEI

Institui o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI da Região Metropolitana de Cascavel – RMCA e dá outras providências.

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI da Região Metropolitana de Cascavel – RMCA, criada por legislação específica, observado o contido nos arts. 21 a 26 da Constituição do Estado do Paraná e na Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole).

Art. 2º O PDUI da RMCA é o instrumento básico de planejamento para o seu desenvolvimento sustentável e consolida os princípios, objetivos e diretrizes para a articulação intersetorial das políticas públicas afetas:

I – às Funções Públicas de Interesse Comum – FPICs da RMCA, incluindo projetos estratégicos e ações prioritárias;

II – ao macrozoneamento metropolitano da unidade territorial da RMCA;

III – à articulação dos municípios metropolitanos no parcelamento, no uso e na ocupação do solo urbano;

IV – às áreas com restrições à urbanização, visando a proteção do patrimônio ambiental e cultural, bem como aquelas sujeitas a controle especial devido ao risco de desastres naturais;

V – à implementação da execução, acompanhamento e monitoramento de suas disposições, em consonância com a governança interfederativa da RMCA.

Art. 3º Na governança interfederativa da RMCA, os municípios que a compõem compartilharão responsabilidades e ações na organização, no planejamento, no financiamento e na execução das políticas relativas às FPICs.

Art. 4º No desenvolvimento urbano integrado da RMCA poderão ser utilizados planos setoriais interfederativos, fundos públicos, operações urbanas consorciadas interfederativas, consórcios públicos, convênios de cooperação, contratos de gestão, compensação por serviços ambientais e parcerias público- privadas interfederativas, entre outros instrumentos urbanísticos.

Parágrafo único. Os instrumentos mencionados neste artigo regem-se segundo legislação própria, observadas as disposições desta Lei.

Art. 5º Integram esta Lei os seguintes Anexos:

I – Anexo I – Mapa do Macrozoneamento Metropolitano;

II – Anexo II – Glossário, que indica, para os efeitos desta Lei, os significados de alguns dos vocábulos e expressões nela utilizados.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E DIRETRIZES GERAIS DO PDUI

Art. 6º Constituem princípios do PDUI da RMCA:

I – prevalência do interesse comum sobre o local;

II – compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção do desenvolvimento metropolitano integrado;

III – efetividade no uso dos recursos públicos;

IV – promoção do desenvolvimento metropolitano sustentável;

V – compatibilização e distribuição de usos e intensidades de ocupação do solo, de forma equilibrada, para evitar ociosidade ou sobrecarga em relação à infraestrutura disponível, aos transportes e ao meio ambiente, e para melhor alocação dos investimentos públicos e privados para atender às demandas atuais e futuras;

VI – fomento das atividades econômicas sustentáveis, fortalecendo as atividades estabelecidas e estimulando a inovação, o empreendedorismo, a economia solidária e a redistribuição das oportunidades de trabalho no território metropolitano;

VII – conservação e recuperação dos recursos naturais como garantia para as atuais e futuras gerações.

Art. 7º São objetivos estratégicos do PDUI da RMCA:

I – promover a qualidade de vida e do ambiente metropolitano por meio da preservação, da conservação, da manutenção e da recuperação dos recursos naturais, em especial da água, e por meio da utilização de energias e tecnologias sustentáveis, além da promoção e manutenção do conforto ambiental;

II – promover o desenvolvimento sustentável dos municípios metropolitanos, integrando a política físico-territorial e ambiental com a política socioeconômica;

III – fomentar a diversidade econômica dos municípios metropolitanos, criando mecanismos para a disseminação de centralidades no território;

IV – fortalecer uma gestão metropolitana integrada, descentralizada e participativa.

Parágrafo único. Os objetivos referidos no Inciso I deste artigo são embasados, entre outros, pela implementação da Nova Agenda Urbana integrada à Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável com o alcance das Metas e dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS, em especial o ODS número 11, que visa tornar as cidades e os assentamentos humanos em espaços mais inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

Art. 8º Este PDUI tem como diretrizes estratégicas para a adequada gestão interfederativa:

I – justa distribuição dos benefícios e ônus do processo de urbanização metropolitana;

II – cooperação e fomento da gestão compartilhada do território metropolitano por meio do fortalecimento da governança interfederativa e dos instrumentos de gestão participativa;

III – construção de base integrada de dados para a RMCA, facilitando o acesso às informações existentes e fortalecendo as tomadas de decisão;

IV – compatibilização dos instrumentos de planejamento municipal com as diretrizes metropolitanas visando maior efetividade na aplicação dos recursos públicos.

CAPÍTULO III **DAS DIRETRIZES ESPECÍFICAS DO PDUI**

Art. 9º As diretrizes específicas para as políticas públicas da Região Metropolitana de Cascavel (RMCA) são agrupadas nas seguintes Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs):

I – planejamento territorial e uso do solo metropolitano;

II – mobilidade metropolitana;

III – meio ambiente metropolitano.

Art. 10 As diretrizes estratégicas para o planejamento territorial e uso do solo metropolitano são:

I – integração e articulação interfederativa para implementação da política de uso e ocupação metropolitana;

II – condicionamento do planejamento territorial à conservação de áreas de interesse ambiental;

III – incentivo à formação de uma rede metropolitana polinucleada que possibilite a estruturação do ambiente urbano-rural de forma integrada;

IV – fomento à instituição de rede de cooperação para disponibilização estratégica, entre os municípios, de instalações e equipamentos logísticos e de suporte à produção, inclusive a agropecuária;

V – identificação das áreas prioritárias para aplicação de instrumentos de regularização fundiária;

VI – direcionamento de vetores de crescimento urbano, de forma equilibrada, para adequado ordenamento territorial urbano, preservação de mananciais de abastecimento e para potencialização das cadeias produtivas locais afetas à vocação da região, notadamente as relacionadas à agropecuária, logística e produção industrial.

Art. 11 As diretrizes estratégicas para a mobilidade metropolitana são:

I – estruturação do sistema viário de interesse metropolitano, qualificando e prevendo alternativas à utilização das rodovias federais e estaduais para os deslocamentos intermunicipais;

II – ordenamento do sistema viário metropolitano, com enfoque na redução dos pontos de conflitos entre a ocupação urbana e a malha rodoviária;

III – implantação de linhas de transporte coletivo intermunicipal para integração metropolitana;

IV – incentivo à implementação das malhas cicloviárias municipais buscando a integração intermunicipal, quando possível, bem como a conexão com ciclorrotas turísticas;

V – promoção de programas para instalação ou melhoria das calçadas e do mobiliário e estruturas de apoio à mobilidade ativa, em áreas próximas aos terminais de transportes destinados à integração intermunicipal e/ou adjacentes aos equipamentos de interesse metropolitano;

VI – fomento à utilização das estruturas aeroviárias e ferroviárias para o transporte de cargas, visando a diminuição do fluxo de veículos de cargas nas rodovias.

Art. 12 As diretrizes estratégicas para o meio ambiente metropolitano são:

I – gestão dos riscos geoambientais e de áreas ambientalmente sensíveis mediante:

- a) identificação das Áreas de Preservação Permanente, incentivando a restauração e a conservação, assim como, criando um sistema de georreferenciamento para sua monitoração;
- b) mapeamento das áreas inaptas à ocupação na região;
- c) identificação das ocupações em áreas irregulares e ambientalmente sensíveis;

II – melhoria da Gestão dos Recursos Hídricos da RMCA, mediante:

- a) consideração da bacia hidrográfica como área de planejamento, prevenindo e mitigando os impactos provenientes de sua ocupação;
- b) implantação de metodologias de monitoramento quali-quantitativo dos corpos hídricos;
- c) redução da poluição hídrica na RMCA, com mapeamento dos pontos críticos e implantação de ações mitigadoras;
- d) regulamentação do uso de agrotóxico e fertilizantes na Macrozona de Qualificação Ambiental;

III – incentivo às ações consorciadas ou compartilhadas para a gestão de resíduos sólidos;

IV – incentivo à implementação de políticas, ações e projetos inibidores das mudanças climáticas, buscando Mecanismos de Desenvolvimento Limpo nas áreas urbanas e rurais;

V – manutenção e incremento do potencial de oferta de serviços ambientais na RMCA, buscando a efetiva aplicação da Lei Federal nº 14.119, de 13 de janeiro de 2021, que institui a Política Nacional de Pagamento por Serviços Ambientais – PNPSA.

Art. 13 Os projetos estratégicos, programas, ações prioritárias e investimentos referentes a este PDUI serão detalhados em metas, indicadores de monitoramento e prazo de execução e

passarão a compor o Plano de Ação do PDUI, que deverá ser aprovado pelo Conselho de Desenvolvimento Metropolitano da Região Metropolitana de Cascavel – CDM-RMCA e implementado pelas demais instâncias do Ente Interfederativo Metropolitano e órgãos competentes da RMCA.

Parágrafo único. O presente PDUI, bem como os estudos e demais planos a serem elaborados no âmbito das ações prioritárias, subsidiarão a captação de recursos para a sua execução.

CAPÍTULO IV

DO MACROZONEAMENTO METROPOLITANO

Art. 14 O Macrozoneamento Metropolitano instituído por esta Lei orienta o desenvolvimento da RMCA e é pautado pelos princípios, objetivos e diretrizes do PDUI RMCA, diretamente relacionados com os Planos Diretores dos municípios metropolitanos que compõem a RMCA e demais planos setoriais, proporcionando a necessária interseção no que concerne ao tratamento das FPICs.

Art. 15 O território da RMCA é constituído por Macrozonas e Eixos de Estruturação configurados no Anexo I desta Lei.

Art. 16 As Macrozonas caracterizam-se como compartimentos territoriais que espacializam as diretrizes e apontam para prioridades de ordenamento do uso do solo, projetos estratégicos em escala metropolitana e para a proteção e utilização sustentável dos recursos naturais, e compreendem:

- I – Macrozona de Adensamento Urbano – MAU;
- II – Macrozona de Expansão Urbana Prioritária – MEUP;
- III – Macrozona de Expansão Urbana Futura – MEUF;
- IV – Macrozona de Apoio Logístico Industrial – MALI;
- V – Macrozona de Consolidação Industrial – MCI;
- VI – Macrozona de Qualificação Ambiental – MQA;
- VII – Macrozona Rural de Conexão Ambiental – MRCA;
- VIII – Macrozona Urbana de Apoio Rural – MUAR;
- IX – Macrozona Rural – MR.

Parágrafo único. As diretrizes para o adensamento, os usos e as atividades permitidos deverão ser conformados às características de cada Macrozona, de forma a orientar a oferta de infraestrutura e serviços e a proteção ambiental, e buscar a redução e otimização de recursos e custos para os municípios metropolitanos.

Art. 17 As características e os objetivos de cada Macrozona são:

I – Macrozona de Articulação Urbana – MAU, conformada pelas áreas urbanas das sedes municipais, tendo como diretriz o desenvolvimento urbano compacto, contrapondo-se à tendência de ocupação de baixa densidade dispersa e buscando-se, prioritariamente, a ocupação do solo urbano já parcelado com ampliação da densidade, fomentando o desenvolvimento das vocações econômicas nas diferentes sedes municipais;

II – Macrozona de Expansão Urbana Prioritária – MEUP, que corresponde às áreas da sede de Cascavel com maior infraestrutura e oferta de serviços e equipamentos públicos devendo, quando da ampliação do crescimento urbano, receber o direcionamento prioritário para fortalecimento da rede policêntrica de áreas urbanas compactas e qualificadas;

III – Macrozona de Expansão Urbana Futura – MEUF, situada em locais onde há interferência com áreas de maior sensibilidade ambiental, nas quais os parâmetros de uso e ocupação devem respeitar as condicionantes ambientais, garantindo a harmonia e o equilíbrio com o meio ambiente natural, em especial quando se tratar de áreas de mananciais;

IV – Macrozona de Qualificação Industrial – MQI, faixa de 1 km ao longo da rodovia BR-277, frente a seu papel estratégico local e regional, onde deve ser qualificada a ocupação industrial existente sem que ocorra sua intensificação ou expansão, com especial atenção aos potenciais impactos ambientais e urbanísticos decorrentes;

V – Macrozona de Consolidação Industrial – MCI, faixa de 1 km ao longo das rodovias federais BR-277, BR-369 e BR-467, e área que engloba o entroncamento da malha ferroviária, tendo como diretrizes a consolidação de áreas de elevada vocação industrial, e o incentivo à instalação de novas plantas industriais e logísticas, bem como a expansão das existentes;

VI – Macrozona de Qualificação Ambiental – MQA, compreende áreas de manancial de abastecimento de água, atuais e potenciais, e áreas estratégicas para a conservação e restauração da biodiversidade, tendo como diretrizes a proteção dos recursos e serviços ambientais de interesse metropolitano e o incentivo às atividades de menor impacto ambiental;

VII – Macrozona Rural de Conexão Ambiental – MRCA, localizada em áreas territorialmente contíguas à Macrozona de Qualificação Ambiental – MQA, compreende remanescentes florestais e áreas de restrição à ocupação urbana, tendo como diretrizes o estabelecimento de

corredores de biodiversidade, o estímulo às matrizes de produção sustentável e a promoção da utilização sustentável do território com sinergia às atividades vinculadas ao turismo natural e rural;

VIII – Macrozona Urbana de Apoio Rural – MUAR, composta pelos principais núcleos urbanos na área rural, que devem ser fortalecidos de forma a exercer a mediação entre os centros urbanos de comando e controle e as áreas de produção agropecuária, direcionando a localização das infraestruturas de beneficiamento de cooperativas agrícolas ou equipamentos culturais e religiosos de forma a fortalecer a interação social local e a qualificação dos distritos urbanos, objetivando também o incentivo ao turismo rural e a regularização de suas ocupações urbanas.

IX – Macrozona Rural – MR, composta pelas áreas rurais definidas nos Planos Diretores Municipais, tendo como diretriz o fomento da dinâmica socioeconômica da atividade agroindustrial existente.

Parágrafo único. Os casos de dúvida quanto à precisão e à extensão de uma determinada Macrozona serão examinados e objeto de proposição pela Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná – AMEP, observados os critérios técnicos de delimitação e consideradas as diretrizes gerais do entorno, devendo ser submetidos à aprovação do CDM-RMCA.

Art. 18 Os Eixos de Estruturação, que se somam às Macrozonas indicadas no art. 16, são representados por duas tipologias de eixos viários conforme a seguir:

I – Eixo de Integração Metropolitana, que abrange os trechos das principais rodovias que estruturam o território da RMCA, conectando as sedes municipais e os núcleos logístico-industriais e tem como marcos principais a oferta de alternativas de transporte metropolitano e, em cenário posterior, a transformação dos trechos em vias metropolitanas, conformando uma rede polinucleada e consistentemente conectada;

II – Eixo de Estruturação Agroindustrial, que conecta as Macrozonas Urbanas de Apoio Rural, permeando as áreas de atividade agroindustrial, objetivando o incremento da qualidade da conexão viária e facilitando o escoamento dos insumos e da produção.

Parágrafo único. Os Eixos de Estruturação de que trata este artigo devem estar presentes na definição de projetos estratégicos de melhoria das estradas municipais e estaduais que as configuram.

CAPITULO V DAS ÁREAS COM RESTRIÇÕES

Art. 19 O Ente Metropolitano Interfederativo – EMI, instituído pela Lei que dispõe sobre a RMCA, indicará os índices urbanísticos, as taxas de impermeabilização, o percentual de cobertura vegetal, a densidade de ocupação e outros parâmetros necessários para fins de preservação das áreas de mananciais para abastecimento público, sobrepostas às Macrozonas de que trata esta Lei.¹

§1º A indicação dos índices e parâmetros de que trata o caput será realizada após demarcação das áreas de mananciais de abastecimento público da RMCA, por ato do Chefe do Poder Executivo Estadual.²

§2º A regulamentação desses índices e parâmetros será feita na forma de resolução do CDM-RMCA, fundamentada em proposta técnica apresentada pela unidade específica de atuação regional da AMEP.

§3º A proposta técnica a ser apresentada ao CDM-RMCA deverá ser pactuada previamente com a governança da respectiva Microrregião dos serviços públicos de abastecimento de água e de esgotamento sanitário, instituída pela Lei Estadual nº 237, de 09 de julho de 2021.

Art. 20 As áreas com restrições à urbanização, visando a proteção do patrimônio ambiental e cultural, bem como das áreas sujeitas a controle especial pelo risco de desastres naturais, conforme art. 12, inciso V, da Lei Federal n.º 13.089/2015, serão demarcadas após a realização de estudos técnicos pela AMEP e aprovação pelo CDM-RMCA, mediante resolução a ser publicada em Diário Oficial.

Parágrafo único. Nessas áreas devem ser promovidas medidas de redução dos riscos geológicos e de inundação e dos impactos socioeconômicos, além de medidas de prevenção do surgimento de novas situações de risco por ocupação de áreas ambientalmente vulneráveis.³

¹ Recomendação de regulamentação complementar a ser desenvolvida: estabelecimento de critérios de uso e ocupação do solo nas áreas de mananciais.

² Recomendação de regulamentação complementar a ser desenvolvida: estabelecimento da demarcação das áreas de mananciais da RMCA.

³ Recomendação de regulamentação complementar a ser desenvolvida: estabelecimento de áreas de restrição à urbanização, independente das Macrozonas onde estiverem inseridas.

Art. 21 As Unidades de Conservação, sejam elas municipais, estaduais ou federais, serão regidas pelos seus instrumentos próprios, que prevalecerão independentemente da Macrozona em que estejam situadas.

CAPÍTULO VI DAS ANUÊNCIAS NECESSÁRIAS

Art. 22 Todas as alterações de uso do solo rural para fins urbanos dos municípios metropolitanos, integrantes da RMCA, dependerão da prévia anuência do EMI, com base no que determina o art. 53 da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979.

Art. 23 Todos os projetos de parcelamento do solo urbano localizados em áreas dos municípios integrantes da RMCA dependerão da prévia anuência do EMI, com base no disposto pelo parágrafo único do art. 13 da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979.⁴

§1º Na análise dos projetos de parcelamento do solo, mencionados no caput deste artigo, o EMI deverá observar os objetivos e diretrizes gerais estabelecidos por esta Lei.

§2º A regulamentação deste artigo será feita por resolução do CDM – RMCA.

Art. 24 O parcelamento do solo em áreas rurais municipais, inseridas na RMCA, que resulte em mais de dez unidades imobiliárias ou quando a área total superar cinco módulos rurais mínimos, para fins residenciais, comerciais ou industriais, fica condicionado à anuência prévia do EMI e ao licenciamento ambiental prévio pelo Instituto de Água e Terra – IAT ou órgão municipal competente.

Parágrafo único. A anuência do EMI observará a compatibilidade entre a atividade a que se destina o parcelamento do solo e os planos e programas de desenvolvimento metropolitanos, em especial este PDUI.

Art. 25 Todos os projetos e planos que impactem em alteração de traçado de vias em corredores metropolitanos, mudanças de traçados de linhas de grande capacidade ou linhas de transporte coletivo que interfiram ou atendam à RMCA, dependerão de análise e aprovação prévia do EMI.⁵

⁴ Recomendação de regulamentação complementar a ser desenvolvida: estabelecimento dos procedimentos de Licenciamento Urbanístico Metropolitano para aprovação de projetos de parcelamento do solo, para fins urbanos, localizados em municípios da RMCA.

⁵ Recomendação de regulamentação complementar a ser desenvolvida: estabelecimento dos procedimentos de avaliação de projetos e planos com impacto sobre a mobilidade metropolitana.

Art. 26 A regulamentação deste Capítulo será feita por resolução do CDM – RMCA.

CAPÍTULO VII

DO SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO E MONITORAMENTO

Art. 27 O Sistema de Acompanhamento e Monitoramento – SAM constitui-se como instrumento de gestão para o planejamento estratégico e para acompanhamento, avaliação e controle social do desempenho das políticas públicas, programas, ações e projetos estabelecidos pelo PDUI da RMCA, e tem como objetivos:

I – monitorar e avaliar a implantação do PDUI, considerando seus objetivos, diretrizes e o Plano de Ação a que alude o art. 13 desta lei;

II – ordenar e disponibilizar as informações metropolitanas de interesse público, compatibilizar as informações municipais e regionais, bem como desburocratizar processos por meio da construção de um Sistema de Informações Metropolitanas – SIM;

III – fortalecer a cultura metropolitana e divulgar os resultados alcançados de forma transparente e de fácil acesso à população;

IV – promover o engajamento dos municípios metropolitanos, da sociedade e sua participação na tomada de decisões relativas ao planejamento e a gestão da RMCA;

V – garantir um processo dinâmico, permanente e transparente de implementação dos objetivos e diretrizes gerais do PDUI, mediante institucionalização dos instrumentos previstos nesta Lei e demais normas disciplinadoras, propiciando adequado acompanhamento e controle.

Art. 28 Será assegurada a participação da população e de associações representativas de vários segmentos da comunidade na formulação, execução, revisão e acompanhamento de planos, programas e projetos previstos na RMCA, mediante instâncias e instrumentos de planejamento e gestão democrática, tais como:

I – Conselho de Desenvolvimento Metropolitano da RMCA – CDM-RMCA;

II – debates, audiências e consultas públicas, e Conferências Metropolitanas;

III – iniciativa popular de projetos de lei, de planos, de programas e de projetos de desenvolvimento metropolitano.

Art. 29 O SAM terá como base para sua execução os indicadores aprovados pelo CDM-RMCA.

Parágrafo único. Os indicadores a serem utilizados para avaliação do PDUI deverão dimensionar e estabelecer eficiência e resultados das mudanças relacionadas às ações implantadas conforme objetivos e diretrizes estabelecidos nesta Lei.

CAPÍTULO VIII DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 30 O PDUI da RMCA será revisto, pelo menos, a cada 10 (dez) anos, conforme o art. 11 da Lei Federal nº 13.089/2015.

§1º No processo de alteração ou revisões serão asseguradas:

I – promoção de audiências públicas e debates com a participação de representantes da sociedade civil e da população, em todos os municípios integrantes da RMCA;

II – publicidade de informações e documentos produzidos;

III – comunicação ao Ministério Público do Estado do Paraná do início do processo de alteração ou revisão.

§2º A revisão ou a alteração do PDUI, no todo ou em parte, deverá ser precedida de parecer técnico emitido pela AMEP, e aprovação prévia pelo CDM-RMCA.

§3º O procedimento para realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pelo CDM-RMCA, respeitadas as disposições desta Lei e demais legislações aplicáveis.⁶

Art. 31 Os municípios integrantes da RMCA deverão compatibilizar seus Planos Diretores e demais legislações urbanísticas correlatas com as disposições do PDUI da RMCA no prazo de até 3 (três) anos, contados a partir da data da publicação desta Lei.

§1º O município metropolitano, para ser considerado elegível a firmar contrato de empréstimo para projetos e obras de infraestrutura pública urbana, equipamentos públicos urbanos e serviços públicos urbanos, no âmbito do Sistema de Financiamento de Ações nos Municípios do Estado do Paraná – SFM, deverá estar, obrigatoriamente, com seu Plano Diretor Municipal e sua legislação urbanística compatibilizados com o PDUI.

⁶ Recomendação de regulamentação complementar a ser desenvolvida: definição dos processos para a realização de Audiências Públicas Metropolitanas. A regulamentação terá por objetivo garantir a participação da população na construção do PDUI e na tomada de decisão.

§2º Os municípios que não possuem Plano Diretor Municipal e legislação urbanística compatibilizados com o PDUI poderão contratar serviços de consultoria para compatibilização do Plano Diretor Municipal, com recursos de empréstimo do SFM.

§3º A regulamentação deste artigo será feita por ato do Chefe do Poder Executivo Estadual.⁷

§4º Cabe à AMEP emitir parecer técnico sobre os Planos Diretores Municipais e legislação urbanística dos municípios da RMCA para verificação de sua compatibilização com os objetivos e diretrizes estabelecidos pelo PDUI.

Art. 32 A estrutura de governança interfederativa da RMCA é criada e instituída mediante lei específica.

Art. 33 Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

⁷ Recomendação de regulamentação complementar a ser desenvolvida: estabelecimento dos procedimentos de análise de compatibilidade dos Planos Diretores Municipais e legislações urbanísticas com o PDUI.

ANEXO I – MAPA DO MACROZONEAMENTO METROPOLITANO

(Em elaboração)

VERSÃO PRELIMINAR

ANEXO II – GLOSSÁRIO

I – Função Pública de Interesse Comum (FPIC): políticas públicas ou ações nela inseridas cujas implementações, por parte de um ou mais municípios, em parte ou isoladamente, possam impactar em municípios limítrofes;

II – Governança Interfederativa: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento, financiamento e de execução de Funções Públicas de Interesse Comum;

III – Macrozoneamento Metropolitano: instrumento referencial espacial para uso e ocupação dos espaços metropolitanos e implantação de planos, obras e atividades, em atendimento às diretrizes do PDUI, visando à estruturação da RMCA, em consonância com os aspectos dos meios físico, político, social, cultural e econômico;

IV – MetrÓpole: espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional conforme os critérios adotados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

REFERÊNCIAS

MARGUTI, Bárbara Oliveira; D'ALMEIDA, Carolina Heldt. Instrumentos do planejamento metropolitano: adaptações e experimentações recentes. In: MARGUTI, B. O.; COSTA, M. A.; FAVARÃO, C. B. (orgs.). **Brasil metropolitano em foco: desafios à implementação do Estatuto da Metrópole**. Brasília: Ipea, 2018.

BRASIL. **Indicadores brasileiros para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. ODS Brasil, 2023. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br>. Acesso em: 12 fev. 2023.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Nova Agenda Urbana**. 2017. Disponível em <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Portuguese-Brazil.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2023.