PREFEITURA MUNICIPAL DE LAGOA DA PRATA
ESTADO DE MINAS GERAIS

Lagoa da Prata, 29 de agosto de 2022.

Exma. Sra.
Vereadora Caroline de Carvalho Castro
DD. Presidente da Câmara Municipal
LAGOA DA PRATA- MG

Senhora Presidente,

Vimos, pelo presente, enviar a V. Exa., para apreciação dessa Casa Legislativa, Projeto de Lei que ***"Abre Crédito Adicional Especial ao Orçamento Vigente do Município de Lagoa da Prata e Contém Outras Providências".***

O Projeto de Lei que ora apresentamos, de acordo com o Setor de Planejamento, tem como finalidade a contratação da Fundação de Estudo e Pesquisas Socioeconômicas para realização de estudos de forma a subsidiar tecnicamente o Município na elaboração de seu Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

Ressaltou ainda o Setor de Planejamento que sua implantação se dá por meio da Lei Federal nº 12.587/2012 e é obrigatória para todos os municípios com população maior que 20 mil habitantes atentando a demais legislações e NR's.

Informou o Setor que o PMU (Plano de Mobilidade Urbana) tem o objetivo de definir ações, investimentos e prioridades para garantir condições adequadas de mobilidade do município nos cenários atuais e futuros visando influenciar como a população se desloca diariamente, priorizando o transporte coletivo e ativo no uso do espaço viário e aumento da eficiência da circulação urbana; influenciar na saúde da cidade, com o transporte mais efetivo e um estudo fomentando a utilidade de transporte público e transporte sustentável como o ciclismo, reduzindo o fluxo de veículos motorizados individuais, diminuindo a emissão de poluentes atmosféricos responsáveis por uma série de doenças, como câncer de pulmão e diversas doenças respiratórias; e, influenciar no transporte de cargas, a circulação de veículos pesados como caminhões de cargas ou fretes, estabelecendo diretrizes que reduzem o impacto que esses veículos provocam na circulação viária e no meio ambiente, entre outras ações.

Salientou o Setor de Planejamento que a urbanização sem planejamento leva a investimentos sem o devido embasamento técnico, sem padrão e sem critérios para a utilização de sinalizações, que muitas vezes podem ser ineficientes, sendo esta uma das razões da necessidade d contratação do Plano de Mobilidade Urbana.

No aguardo do atendimento, antecipo agradecimentos.

Segue, anexo, detalhamento das dotações.

Cordiais Saudações.

RECEBIDO
Em 30 / 08 / 2022
Câmara Municipal de Lagoa da P

DI GIANNE DE OLIVEIRA NUNES
PREFEITO MUNICIPAL

Idalina Rodrigues da Silva
Assistente Administrativo

PREFEITURA MUNICIPAL DE LAGOA DA PRATA

ESTADO DE MINAS GERAIS

PROJETO DE LEI Nº EM 178 /2022

"Abre Crédito Adicional Especial ao Orçamento Vigente do Município de Lagoa da Prata e Contém Outras Providências."

A Câmara Municipal de Lagoa da Prata aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo Municipal autorizado a abrir um Crédito Adicional Especial ao orçamento vigente do Município de Lagoa da Prata, no montante de R$ 60.000,00 (sessenta mil reais), para atender à seguinte dotação orçamentária:

11.01 – Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo – Gabinete da Secretaria
15.127.0301.4.069 – Mobilidade Urbana
339039- Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Jurídica ..... R$ 60.000,00

TOTAL ..... R$ 60.000,00

Art. 2º Como recurso à abertura do Crédito Especial será utilizado o Superavit Financeiro do exercício de 2021.

Art. 3º Para abertura do crédito adicional fica criada a seguinte Ação no Plano Plurianual vigente:

Ação: 4.069 – Mobilidade Urbana
Descrição: Realização de estudos de forma a subsidiar tecnicamente o Município na elaboração de seu Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.
Finalidade: Contratação de Fundação de Estudo e Pesquisas Socioeconômicas para realização de estudos de forma a subsidiar tecnicamente o município na elaboração de seu Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Lagoa da Prata, 29 de agosto de 2022.

DI GIANNE DE OLIVEIRA NUNES
PREFEITO MUNICIPAL

Pedido de Crédito Adicional 141/2022.

Documento recebido em
29 / 03 / 2022
Procuradoria-Geral do Município

À

Procuradoria Municipal

Ref.: **Abertura de Crédito Especial**

Solicito envio à Câmara Municipal de projeto de lei que autorize a abertura de Crédito Especial ao orçamento vigente com as seguintes especificações:

a) Dotação a ser criada:

11.01 – Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo – Gabinete da Secretaria de Obras e Urbanismo

15.127.0301.4.069 – Mobilidade Urbana

339039- Outros Serviços de terceiros – Pessoa Jurídica..... R$ 60.000,00

Total..... R$ 60.000,00

b) Recurso:

O recurso à abertura do crédito especificado indico a utilização do Superávit financeiro do exercício de 2021

c) Para abertura do crédito adicional fica criada a seguinte Ação no Plano Plurianual vigente:

Ação: 4.069 – Mobilidade Urbana

Descrição: Realização de estudos de forma a subsidiar tecnicamente o município na elaboração de seu Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

Finalidade: Contratação de Fundação de Estudo e Pesquisas Socioeconômicas para realização de estudos de forma a subsidiar tecnicamente o município na elaboração de seu Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

Esclareço que este Pedido de Crédito solicitado tem como finalidade contratação da Fundação de Estudo e Pesquisas Socioeconômicas para realização de estudos de forma a subsidiar tecnicamente o município na elaboração de seu Plano de Mobilidade Urbana Sustentável. Vale ressaltar que sua implantação se dá por meio da Lei Federal nº 12.587/2012 e é obrigatória para todos os municípios com população maior que 20 mil habitantes atentando a demais legislações e NR's.

O PMU (Plano de Mobilidade Urbana) que tem o objetivo de definir ações, investimentos e prioridades para garantir condições adequadas de mobilidade do município nos cenários atuais e futuros visa influenciar como a população se desloca diariamente, priorizando o transporte coletivo e ativo no uso do espaço viário e aumento da eficiência da circulação urbana; Influenciar na saúde da cidade, com o transporte mais efetivo e um estudo fomentando a utilidade de transporte público e transporte sustentável como o ciclismo, reduzindo o fluxo de veículos motorizados individuais, diminuindo a emissão de poluentes atmosféricos responsáveis por uma série de doenças, como câncer de pulmão e diversas doenças respiratórias; influenciar no transporte de cargas, a circulação de veículos pesados como caminhões de cargas ou fretes, estabelecendo diretrizes que reduzem o impacto que esses veículos provocam na circulação viária e no meio ambiente, entre outras ações.

A urbanização sem planejamento leva a investimentos sem o devido embasamento técnico, sem padrão e sem critérios para a utilização de sinalizações, que muitas vezes podem ser ineficientes, sendo esta uma das razões da necessidade de contratação do Plano de Mobilidade Urbana.

No aguardo do atendimento, antecipo agradecimentos,

Lagoa da Prata, 29 de agosto de 2022.

NARA APARECIDA DA SILVA

Assessora Administrativa

MISSÃO

Apoiar processos de negócios de nossos parceiros, contribuindo com o desenvolvimento da sociedade.

VISÃO

Crescer entregando valores relevantes para a sociedade.

FEPESE

FUNDAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS SOCIOECONÔMICOS

PROPOSTA ORÇAMENTÁRIA

PREFEITURA MUNICIPAL DE
LAGOA DA PRATA

27-12 LAGOA DA PRATA - MG 1938

GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Proposta Nº 2022.0098.02

Florianópolis, agosto de 2022.

1.INTRODUÇÃO

O presente documento apresenta à Prefeitura de Lagoa da Prata/MG o Plano de Trabalho para a realização de estudos de forma a subsidiar tecnicamente o município, por meio da elaboração de seu Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

Considerando o conteúdo e diretrizes estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, lei federal nº 12.587/2012, destaque-se como conteúdo do plano as seguintes questões específicas:

- Desenvolvimento de plano de ação de infraestrutura logística para escoamento de produção e otimização da logística da atividade econômica;
- Estudos de trânsito e estacionamento rotativo.

2.ATIVIDADES PROPOSTAS

2.1. COMPOSIÇÃO DO GRUPO DE ACOMPANHAMENTO (GA)

A primeira etapa do trabalho se refere à composição do grupo de acompanhamento municipal. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado conjuntamente com grupo de acompanhamento.

É escopo das atividades do GA acompanhar o andamento das atividades de elaboração do Plano, como também, participando de reuniões técnicas, de capacitação e de audiências públicas.

2.1.1.DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES

Formação do grupo municipal de acompanhamento

O grupo deve ser constituído conjuntamente com a gestão municipal e é formado, usualmente, por agentes políticos ligados ao trabalho, profissionais técnicos do setor público formados nas áreas de planejamento urbano e engenharia (com prioridade em engenharia de transportes).

2.2. LEVANTAMENTO DOS DADOS E INFORMAÇÕES

Esta etapa visa realizar o levantamento de informações e dados pertinentes para a elaboração do PMU. O levantamento se divide nos eixos detalhados a seguir, e serão realizados com base em fontes de informações secundárias.

Desenvolvimento das atividades

2.2.1.LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES MÍNIMAS

- Caracterização socioespacial – demografia, distribuição populacional segundo gênero e localização, faixa etária, densidade demográfica e urbana, indicadores de crescimento, polos geradores de viagens, evolução urbana, renda e emprego, e grau de escolaridade;

- Caracterização física – organização territorial, topografia, relevo, hidrografia, declividade e geomorfologia;

- Dados gerais da mobilidade regional – principais modos de deslocamentos, principais polos geradores de viagens regional, etc.;

- Modos de transporte existentes e suas características.

2.2.2.MODOS ATIVOS

- Rede de circulação para pedestres existentes;

- Legislação existente para pedestres;

- Pontos críticos de atropelamentos de pedestres;

- Integração dos pedestres com os outros modos de transporte;

- Rede de circulação para pedestres e ciclistas;

- Pontos críticos com potenciais de ocorrência de acidentes;

- Integração de ciclovias com os outros modos de transporte;

- Extensão de ciclovias;

- Existência e localização da infraestrutura de apoio (sinalização, mapas, bebedouros, paraciclos, bicicletários, locais de aluguel, etc.);

- Pontos conflituosos com os modos motorizados.

2.2.3.TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

- Levantamento dos itinerários e pontos de parada (diferenciadas em cobertas ou não cobertas) das linhas existentes;

- Levantamento da oferta das linhas existentes;

- Levantamento das viagens – quantidade de viagens diárias ao longo do mês e quantidade de viagens mensais ao longo do ano;

- Extensão média por linha;

- Tempo de viagem nos picos e nos vales por linha;

- Vias reservadas para ônibus;

- Modalidades de bilhetagem existente (estudante, idosos, etc.);

- Avaliação da integração entre os diferentes operadores e modais (pesquisa de campo);

- Sistema de informação existente antes, durante e após as viagens;

- Levantamento da demanda das linhas existentes;

- Informações estatísticas por linha – passageiros transportados por viagem em um mês, passageiros transportados por mês em um ano e, levantamento da série histórica da demanda (passageiros transportados por mês em pelo menos dez anos);

- Levantamento da organização do órgão de gerência;

- Integração com os outros modos de transporte.

2.2.4.TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL – TÁXI E AFINS

- Pontos de táxis existentes;

- Cadastro da frota existente (modelo, combustível e quantidade);

2.2.5.MODO MOTORIZADO INDIVIDUAL

- Levantamento da frota e motorização;

- Estacionamentos - verificação da existência de estacionamento rotativo e quantidade de vagas nas principais áreas da cidade.

2.2.6. CARGA E DESCARGA

- Histórico de movimentação de cargas;

- Perfil da frota de veículos;

- Acessos para cargas aos terminais e ao município;

- Oferta e características dos estacionamentos para cargas e áreas de espera;

- Condição das rodovias e ferrovias existentes;

- Rotas e volumes transportados;

- Pontos de conflito viário;

- Locais de segregação urbanística;

- Polos geradores de tráfego de cargas;

- Principais rotas locais e de passagem e projetos e propostas existentes.

2.2.7.ESTUDOS JÁ DESENVOLVIDOS E EM DESENVOLVIMENTO

Projetos, planos e estudos desenvolvidos ou em desenvolvimento relacionados à mobilidade urbana.

2.2.8.MAPAS E ARQUIVOS GEORREFERENCIADOS

2.2.9.LEGISLAÇÃO

Plano Diretor, planos setoriais (arborização urbana, calçadas, saneamento básico, resíduos sólidos, uso e ocupação do solo) e outros pertinentes.

2.2.10.QUANTIDADE E LOCAIS DE SINISTROS DE TRÂNSITO

Sinistros por danos materiais e por vítimas com dados de localização do ocorrido;

2.2.11.CONTAGENS VOLUMÉTRICAS CLASSIFICADAS DE FLUXO DE VEÍCULOS

Coleta, caso exista, de informações de medição do volume de tráfego para os vários tipos ou classes de veículos.

2.3. DIAGNÓSTICO

O diagnóstico tem a finalidade de promover a análise técnica das informações dos eixos temáticos de estudo referentes à mobilidade urbana, buscando representar a realidade atual e, servir como base para o entendimento da realidade e para a proposição de medidas e intervenções nos sistemas de mobilidade urbana. Os eixos temáticos de análise estão divididos em dez eixos que são explicados a seguir.

Desenvolvimento das atividades

2.3.1. PERFIL SOCIOAMBIENTAL

Análise dos aspectos socioambientais relacionados à mobilidade urbana, entendendo os impactos ambientais que os modos de transporte utilizados geram para o município;

2.3.2.PERFIL SOCIOECONÔMICO

Análise referente à economia e situação social da população e a sua relação com a mobilidade urbana do município. Neste tópico serão analisados os dados da caracterização socioespacial e física, juntamente com outros aspectos da mobilidade urbana pertinentes a este eixo, tratados no levantamento de dados e informações;

2.3.3.CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE

Circulação de pedestres na área central, nos principais polos geradores de viagens (PGVs) e nos principais corredores de transporte, desenvolvendo o mapeamento da situação atual do modal através de análise quantitativa e qualitativa dos níveis de serviço e adequabilidade ao uso;

2.3.4.CIRCULAÇÃO DE CICLISTAS

Análise das informações levantadas deste modo de transporte, considerando os critérios técnicos consolidados para o estabelecimento de níveis de serviço e adequabilidade de oferta da infraestrutura;

2.3.5.TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Desenvolvimento das análises das informações levantadas sobre a oferta e demanda, estudos já realizados pelo município, indicadores de qualidade, produtividade e custo, acessibilidade de deficientes físicos, bem como a análise das pesquisas de embarque e desembarque e do índice de acessibilidade do transporte público coletivo;

2.3.6.CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS

Análise dos polos geradores do tráfego de cargas, principais rotas locais e de passagem, oferta de estacionamento de cargas, análise do perfil da frota e da legislação vigente;

2.3.7.TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL

Análise da frota de veículos, evolução da frota conforme o desenvolvimento do município, infraestrutura, volume de tráfego nas principais vias, etc.;

2.3.8.CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Análise do sistema viário atual, abordando aspectos físicos, equipamentos, organização principal de acessos, principais vias, barreiras físicas, declividade, cruzamos, entroncamentos e oferta de

estacionamentos, como também a análise da acessibilidade de deficientes físicos e os níveis de serviço das vias e interseções;

2.4. PROGNÓSTICO

O prognóstico tem a finalidade de desenvolver projeções que visam representar cenários futuros em diversas condições possíveis da mobilidade urbana, a constatar situações que poderão ocorrer diante do crescimento da dinâmica da cidade e mudanças do comportamento dos habitantes.

Desenvolvimento das atividades

Para elaboração do prognóstico, as principais etapas são apresentadas abaixo:

2.4.1. ESTIMATIVA DE POPULAÇÃO E FROTA

Projeção do crescimento da população e da frota da população ao longo dos anos, nos horizontes de curto prazo, médio prazo e longo prazo.

2.4.2. ESTIMATIVA DE REPARTIÇÃO MODAL

Elaboração de cenário otimista, pessimista e tendencial.

2.4.3. PROJEÇÃO DE CENÁRIOS

Projeção do comportamento de viagens em relação à oferta de infraestrutura para cada cenário estabelecido.

2.5. PROPOSTAS E PLANO DE AÇÃO

As propostas têm como objetivo o desenvolvimento de estratégias e ações para a melhoria dos sistemas de mobilidade urbana, buscando sanar deficiências encontradas com base no diagnóstico e visando desenvolver as condições de deslocamento do município para um planejamento de médio e longo prazo com base no prognóstico.

Intervenções são propostas por meio de diretrizes, ações, metas e indicadores de monitoramento são propostas para cada eixo da mobilidade urbana estudada.

Serão realizadas propostas por eixo temático, e para cada um, serão definidas as prioridades e o tempo de execução de cada ação proposta, seguindo cenários de curto, médio e longo prazo.

Desenvolvimento das atividades

Para o desenvolvimento das propostas, serão trabalhados os seguintes eixos:

2.5.1. ANÁLISE INTEGRADA

Identificando as potencialidades, forças, ameaças e fraquezas da mobilidade urbana;

2.5.2. OBJETIVOS (GERAL E ESPECÍFICOS)

Definição, em conjunto com o GA, dos objetivos geral e específicos da mobilidade urbana;

2.5.3. PROPOSTAS DE CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Desenvolvimento das diretrizes, ações, metas e indicadores de monitoramento;

2.5.4. PROPOSTAS DE CIRCULAÇÃO PEDONAL

Desenvolvimento das diretrizes, ações, metas e indicadores de monitoramento;

2.5.5. PROPOSTAS DE CIRCULAÇÃO DE BICICLETAS

Desenvolvimento das diretrizes, ações, metas e indicadores de monitoramento;

2.5.6. PROPOSTAS DE CIRCULAÇÃO DE PESSOAS NO TRANSPORTE COLETIVO

Desenvolvimento das diretrizes, ações, metas e indicadores de monitoramento;

2.5.7. PROPOSTAS DE CIRCULAÇÃO DE CARGAS E ESTACIONAMENTO

Desenvolvimento das diretrizes, ações, metas e indicadores de monitoramento;

2.5.8. PROPOSTAS PARA GESTÃO DA MOBILIDADE

Desenvolvimento das diretrizes, ações, metas e indicadores de monitoramento;

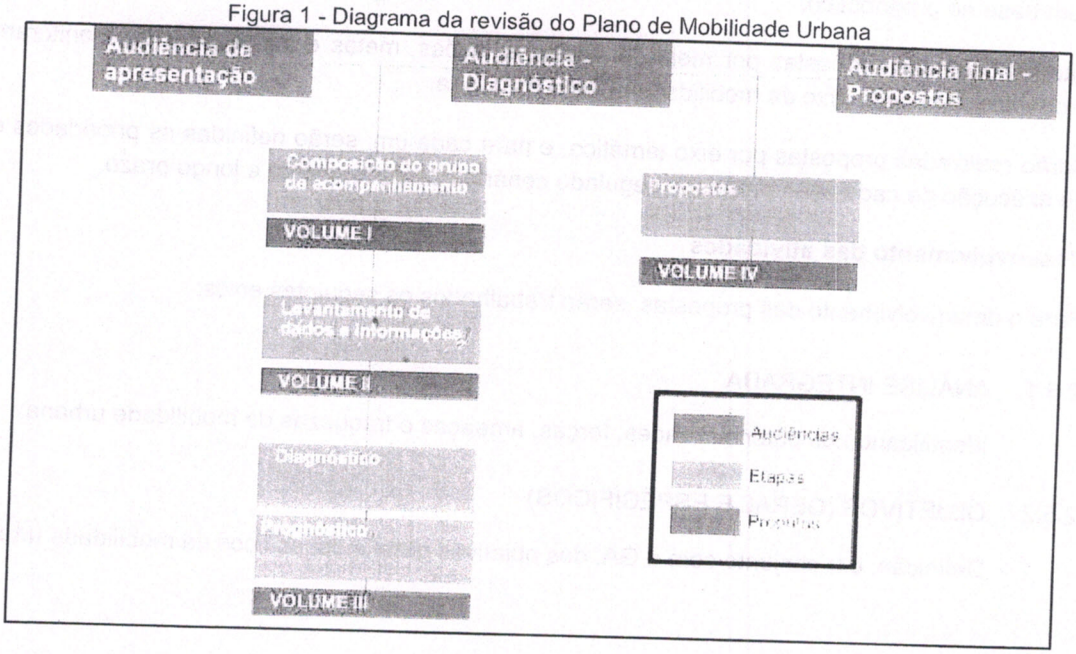
2.5.9. CAMPANHAS DE INFORMAÇÃO E DIVULGAÇÃO

Desenvolvimento das diretrizes, ações, metas e indicadores de monitoramento.

2.6. DIAGRAMA DA ESTRUTURA DA REVISÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

A seguir é apresentado o diagrama da estrutura proposto para revisão do Plano de Mobilidade Urbana, composto pelo desenvolvimento das atividades de produção, reuniões e audiências e entrega dos produtos (Figura 1).

Figura 1 - Diagrama da revisão do Plano de Mobilidade Urbana



3.PRODUTOS ESPERADOS

No que tange ao objeto deste projeto, são esperados os seguintes produtos:

Relatórios: relatórios contendo os resultados obtidos, divididos em quatro volumes, entregues seguindo a estruturação da proposta:

Volume I – Composição do grupo de acompanhamento;

Volume II – Levantamento dos dados e informações;

Volume III – Diagnóstico e prognóstico;

Volume IV – Propostas.

4.CRONOGRAMA DE ATIVIDADES

O prazo de execução previsto é de 7 (sete) meses, distribuídos conforme o cronograma a seguir.

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Lagoa da Prata/MG	MESES						
	1	2	3	4	5	6	7
1. COMPOSIÇÃO DO GRUPO DE ACOMPANHAMENTO							
I. Formação do grupo municipal de acompanhamento							
2. LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES							
I. Levantamento de informações mínimas							
II. Demais levantamentos							
3. DIAGNÓSTICO							
I. Perfil socioambiental							
II. Perfil socioeconômico							
III. Circulação de pedestre							
IV. Circulação de ciclistas							
V. Transporte coletivo urbano							
VI. Circulação de cargas							
VII. Transporte motorizado individual							
VIII. Circulação viária							
4. PROGNÓSTICO							
I. Estimativa de população e frota							
II. Análise de capacidade viária							
III. Projeção de cenários							
5. PROPOSTAS							
I. Análise integrada							
II. Objetivos							
III. Propostas de circulação viária							
IV. Propostas de circulação pedonal							
V. Propostas de circulação de bicicletas							
VI. Propostas de circulação de pessoas no transporte coletivo							
VII. Propostas de circulação de cargas e estacionamento							
VIII. Propostas para gestão da mobilidade							
IX. Campanhas de informação e divulgação							
PRODUTOS	VOLUME I		VOLUME II		VOLUME III		VOLUME IV

5.CRONOGRAMA DE DESEMBOLSOS

Nº	Cronograma de Desembolso Financeiro	Valor (R$)
1	Até 10 dias após emissão a Ordem de Serviço	59.204,10
2	Após entrega do Volume I	59.204,10
3	Após entrega do Volume II	59.204,10
4	Após entrega do Volume III	59.204,10
5	Após entrega do Volume IV	59.204,11
	Total (R$)	296.020,51

QUEM SOMOS

A Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicos (FEPESE) é uma fundação de direito privado, sem fins lucrativos, de utilidade pública municipal (Lei Nº 1.750 de 20/11/1980) e estadual (Lei Nº 13.150 de 29/11/2004), qualificada como instituição de apoio à UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina, nos termos da Lei Federal Nº 8.958/94, regulamentada pelo Decreto Nº 7.423 de 31 de dezembro de 2010, registrada e credenciada no MEC/MCTIC pela Portaria Conjunta sob o Nº 57 de 12 de maio de 2021, credenciada no Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) nos termos da Resolução Normativa nº 023/2018, bem como no Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), estando também qualificada para prestar serviços em projetos financiados pelo BID.

A FEPESE é reconhecida por sua reputação ético profissional, e por tratar-se de uma instituição sem fins lucrativos os saldos, oriundos dos serviços prestados a outras organizações, são destinadas à Universidade Federal de Santa Catarina, para aplicação nos programas de ensino, pesquisa, extensão e desenvolvimento institucional na sociedade catarinense.

Apresenta uma extensa folha de serviços prestados à comunidade técnico-científica-empresarial e governamental brasileira. Sua tradição e competência, aliada à eficácia e à eficiência de sua atuação, constituem a marca registrada dessa instituição.

No campo da consultoria de alto nível para empresas públicas e privadas e concursos públicos, a FEPESE se diferencia por agregar aos trabalhos o seu maior patrimônio: a credibilidade, estabelecida ao longo do tempo, e a segurança e competência em tudo o que realiza.

Dentre nossos principais parceiros, com os quais realizamos projetos de alta complexidade e de alta competência técnica, destacamos o Governo Federal, os Governos Estaduais e Municipais e diversos setores privados.

A FEPESE está localizada no Campus Universitário da UFSC, no Bairro Trindade, na cidade de Florianópolis, em edifício próprio com 1.111,00 m². As instalações estão entre as mais modernas, com toda infraestrutura da tecnologia da informação ao alcance de seus usuários.

A rápida e eficiente formulação de grupos multidisciplinares, de altíssima qualificação técnica, permite a prestação dos mais variados tipos de serviços. Além disso, a rica vivência prática, tanto nos setores público e privado, de seus especialistas, detentores de sólida formação acadêmica, e dos fundamentais valores que caracterizam e distinguem a instituição, garantem resultados que só uma organização como a FEPESE pode atingir.