PROJETO DE INDICAÇÃO Nº586/ 2021

Considerando que:

a) em 2015, o transporte é reconhecido como direito social, entrando para o rol do artigo 6º da Constituição Federal, ao lado de outros direitos como educação, alimentação, saúde, entre outros. O direito à mobilidade está, intrinsecamente, relacionado ao acesso aos equipamentos culturais e de lazer da cidade, locais de trabalho, educação etc., sendo uma peça fundamental no processo de inclusão social dos cidadãos e das cidadãs e de garantia do direito à cidade, devendo ser levado em consideração e destacado na produção de políticas públicas, sob pena da perpetuação do "exílio da periferia", como definiu Milton Santos em *Metrópole Corporativa Fragmentada (1990)*, visto que são os territórios populares os que possuem os maiores problemas de mobilidade urbana, seja na qualidade do serviço, seja no tempo de deslocamento;

b) a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei nº 12.587 de 2012, está fundamentada nos princípios da: a) equidade no acesso dos cidadãos ao transporte coletivo; b) eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano c) eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana entre outros, respectivamente, incisos III, IV e IV do artigo 5º. Além disso, a PNMU é norteada por várias diretrizes, entre elas: a) prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; b) priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado e c) garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço, respectivamente, incisos II, VI e VII do artigo 6º. São esses alguns dos princípios e diretrizes que devem ser/são os alicerces para os planos municipais de mobilidade;

c) em análise dos anuários de transportes urbanos da Secretaria de Mobilidade Urbana de Salvador, temos que a frota de ônibus da cidade perdeu mais de 900(novecentos) veículos nos últimos 10(dez) anos, passando de 2791(dois mil setecentos e noventa e um) para 1866 (um mil oitocentos e sessenta e seis) ônibus. Entre os anos de 2016 e 2020 as linhas regulares de ônibus passaram de 427(quatrocentas e vinte e sete) para 328(trezentas e vinte e oito);

d) no ano de 2021, foram desativadas algumas dezenas de linhas regulares. Atualmente, Salvador conta com pouco mais de 200 linhas em operação. Enquanto, no contexto da pandemia da Covid-19, para especialistas, a solução é

justamente a oposta: aumentar a frota e linhas de ônibus, visando evitar superlotação, sobretudo nos horários de pico;

e) o contrato de concessão da exploração e prestação de serviço de transporte coletivo público de passageiros por ônibus, referente à licitação realizada nos idos de 2014, Edital de Concorrência nº 001/2014, com vigência de 25(vinte e cinco) anos, estabeleceu os termos da operação do serviço concedido, determinando, dentre outros, os direitos e deveres do ente concedente e das concessionárias;

f) conforme o contrato supracitado, a Secretaria de Mobilidade Urbana deve zelar pela boa qualidade dos serviços, com base nos princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, cortesia, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente, do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes do uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos concessionários;

g) sobre as obrigações das concessionárias, o contrato determinou que as mesmas, nos termos do acordo operacional firmado, deveriam, no prazo de 12(doze) meses do início da sua vigência, realizar um estudo técnico para promoção de adequações nos serviços estabelecidos para o início da operação visando a sua racionalização, a ampliação da acessibilidade à cidade e a qualidade dos serviços ofertados. Esta obrigação, em que pese prevista, não foi cumprida ou disponibilizada publicamente;

h) o sistema de transporte público coletivo por ônibus da cidade de Salvador é caro, ineficiente e não acessível para grande parte da população. A pesquisa Origem/Destino de 2017 revela que 30% dos soteropolitanos de deslocam a pé pela cidade. A suposta reestruturação do sistema de transporte da cidade, anunciada com a licitação em 2014, não aconteceu de modo a melhorar a qualidade do serviço prestado, pelo contrário, de lá para cá houve redução drástica de linhas e frota, acentuação da precarização do sistema, aumento do tempo de deslocamento e reajustes tarifários incompatíveis com a qualidade do serviço e a renda domiciliar per capita. Houve, ainda, perda de direitos como o programa Domingo é Meia.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA

ao Excelentíssimo Prefeito Bruno Reis que retome os termos do contrato de concessão referente ao Edital de Concorrência nº 001/2014 e faça cumprir a cláusula que determina a realização pelas concessionárias, em conjunto com o Poder Público, de estudo técnico para promoção de adequações no serviço de transporte coletivo público

de passageiros por ônibus, visando a ampliação da acessibilidade à cidade e a qualidade dos serviços ofertados, restabelecendo linhas regulares e aumentando a frota de ônibus, para a plena fruição do direito de se deslocar de forma digna em Salvador, observadas as diretrizes de participação popular do ordenamento jurídico nacional.

Salvador, 11 de novembro de 2021.



MARIA MARIGHELLA