**REDAÇÃO FINAL AO PROJETO DE INDICAÇÃO Nº 586/2021**

CONSIDERANDO QUE:

a) em 2015, o transporte foi reconhecido como direito social, entrando para o rol do art. 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 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 12.587/2012, está fundamentada em princípios e diretrizes, sendo que alguns desses devem ser/são os alicerces para os planos municipais de mobilidade, conforme artigos 5°, incisos III, IV e IX, e 6°, incisos II, VI e VIII:

> "Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:
>
> .....
>
> III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
>
> IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
>
> .....
>
> IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.
>
> Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:
>
> .....
>
> II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
>
> .....

> VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
>
> .....
>
> VIII - 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."

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 2.791 (dois mil setecentos e noventa e um) para 1.866 (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 (duzentas) linhas em operação; entretanto, 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 no ano 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 a promoção de adequações nos serviços estabelecidos para o início da operação, visando a sua racionalização, à ampliação da acessibilidade à cidade e à qualidade dos serviços ofertados, todavia, essa 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% (trinta por cento) dos soteropolitanos se 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, a exemplo do programa Domingo é Meia,

**A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR**

**INDICA:**

ao Excelentíssimo Senhor Prefeito desta Capital, Bruno Soares Reis, retomar os termos do contrato de concessão referente ao Edital de Concorrência nº 001/2014 e fazer 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 à ampliação da acessibilidade à cidade e à 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.

Sala da Comissão, 22 de novembro de 2022.

**Alexandre Aleluia**
**Presidente da Comissão de Constituição e Justiça e Redação Final**

**Luiz Carlos Suíca**
**Vice-Presidente**

**Átila do Congo** **Edvaldo Brito**

**Isnard Araújo** **Henrique Carballal**

**Silvio Humberto**