MENSAGEM Nº 18/2015

Salvador, 18 de novembro de 2015.

A Sua Excelência o Senhor
Vereador PAULO CÂMARA
Presidente da Câmara Municipal de Salvador
Nesta

Senhor Presidente,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, para a apreciação dessa veneranda Câmara Municipal, o incluso Projeto de Lei que aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador e dá outras providências.

O presente Projeto de Lei estabelece a revisão da legislação referente ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) do Município do Salvador, em cumprimento ao disposto na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, ao artigo 4º da Lei nº 7.400/08 e ao artigo 75 da Lei Orgânica do Município do Salvador, com o objetivo de assegurar o cumprimento da função social da cidade e da propriedade urbana, as políticas públicas de organização da ação de governo e as diretrizes para a ordenação espacial das funções sociais da cidade.

Após um período de quatro anos de vigência, o atual PDDU, Lei nº 7.400/08 foi alterado pelas Leis nº 8.167/12 e 8.379/2012, declaradas, em 2014, inconstitucionais, por força de uma decisão judicial em Ação Direta de Inconstitucionalidade.

Neste contexto de insegurança jurídica, a revisão do PDDU passou a ser uma providência necessária, pois se trata de um instrumento que fixa a política de desenvolvimento urbano e da ordenação territorial, fundamentais para a cidade se desenvolver de forma ordenada transparente e pactuada.

Nortearam a elaboração da proposição a diretriz da manutenção da compatibilidade entre os diversos planos e instrumentos integrantes do processo de planejamento municipal, além dos princípios da transparência, da publicidade da informação e da ampla discussão e participação da sociedade civil, cumprindo-se o procedimento da gestão democrática e participativa, com a realização de quatorze audiências, trinta oficinas, cinco fóruns temáticos e um Fórum Internacional, que contou com a presença de consultores internacionais que trouxeram referências de experiências bem sucedidas em cidades sul americanas, africanas e europeias, além da ativa participação do Conselho Municipal de Salvador.

Destarte, todo esse processo de participação popular permitiu a construção do diagnóstico, do prognóstico tendencial, da formulação da Visão Estratégica do PDDU e do Plano Salvador 500, e, por conseguinte, este Projeto de Lei que segue para apreciação dessa Câmara de Vereadores.

Assim, nesta proposta, há o reconhecimento de direitos básicos à cidade, compreendendo o direito à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, à mobilidade, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, levando-se em consideração a sua importância como capital estadual e sede da Região Metropolitana de Salvador (RMS).

Por outro lado, reconhece-se que a cidade é plural e diversificada, havendo necessidade de reconhecer o papel dos vários agentes envolvidos: do setor público governamental, do setor privado, da sociedade civil organizada, dos movimentos sociais e dos cidadãos, moradores e/ou usuários desta cidade, visando estabelecer parcerias para a construção de uma cidade mais justa, mais eficiente, mais bela e mais agradável para todos.

A revisão manteve a diretriz de que o governo municipal deve assumir um papel ativo no planejamento do desenvolvimento urbano tendo como objetivos elevar a qualidade de vida da população soteropolitana; promover o desenvolvimento sustentável, a justa distribuição das riquezas e a equidade social no Município; elevar a qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação e recuperação dos recursos naturais; garantir, em todos os bairros, o acesso a equipamentos sociais, a infraestrutura e serviços urbanos; reduzir a necessidade de deslocamento, equilibrando a relação entre os locais de emprego e de moradia, através da criação das novas centralidades; promover a regularização e a urbanização de assentamentos precários; ampliar a base econômica e a renda municipal, favorecendo a capacidade de autofinanciamento do Município e o acesso da população às oportunidades de trabalho; aumentar a eficiência econômica da cidade; valorizar a cultura soteropolitana em toda a sua diversidade e complexidade; promover o equilíbrio social, econômico e urbanístico da cidade através da elevação da qualidade de vida da população soteropolitana e promover a inclusão social, a redução das desigualdades socioespaciais e a superação dos fatores de vulnerabilidade social e territorial que afetam particularmente a maioria negra de Salvador.

Desta forma, o projeto de Lei do PDDU, que ora apresentamos, reafirma a vontade política de transformar as condições de vida da cidade. Os preceitos condutores que orientaram o Plano e matizaram suas características foram respeitados: a priorização da população mais carente expressa por políticas públicas que promovem a distribuição espacial de equipamentos sociais, orientando a ação pública em prol da transversalidade das políticas pertinentes ao desenvolvimento urbano, buscando reverter mecanismos indutores de desigualdades; o fortalecimento do setor público municipal, recuperando sua iniciativa de planejamento e sua função reguladora; a mobilidade e a acessibilidade por transporte coletivo, orientando as prioridades do sistema viário e do sistema de transporte; a valorização do espaço urbano e a recuperação ambiental da cidade construída; a redistribuição da renda fundiária urbana e a política de parcerias, transferindo parte dos ganhos imobiliários para prioridades que beneficiem a todos e a implementação da política habitacional de interesse social, tendo como objetivo não apenas a regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal –, mas também a produção habitacional articulada com o acesso aos demais serviços públicos essenciais e aos usos que a apoiam e complementam.

As condições futuras construir-se-ão através de propostas norteadoras da intervenção e atuação do poder público no curto (quatro anos), médio (oito anos) e longo prazo Salvador 500 (2049), impulsionadas por ações estratégicas.

São elas:

- a implantação e ampliação do sistema viário e dos corredores de transporte público de baixa média e alta capacidade, permitindo a redução do tempo de deslocamento e favorecendo a apropriação coletiva do espaço urbano;
- a produção de habitação social e de mercado popular de qualidade, integrada a equipamentos sociais e serviços, revertendo a tendência de expansão urbana por uma reocupação do centro e dos bairros onde as oportunidades se concentram;
- as intervenções na rede hídrica estrutural que induzam à renaturalização, por meio da recuperação e preservação das margens dos rios e fundos de vale com a implantação de parques lineares e caminhos verdes interligados, a drenagem natural do sítio urbano gravemente impermeabilizado e a criação de novas áreas de lazer, bem como por meio de ação conjunta, com o órgão de saneamento do Estado, visando à despoluição dos corpos d´água;
- ampliação, recuperação, complementação e modernização da infraestrutura urbana;
- a implementação dos instrumentos de gestão urbana, tais como: a concessão urbanística, a cota de solidariedade, a compensação por serviços ambientais, e a implementação dos instrumentos da política urbana previstos no Estatuto da Cidade, a distribuição mais equitativa dos ônus e benefícios oriundos do processo de urbanização, mediante novas disciplinas dos direitos de construção;
- a gestão democrática assegurada por estruturas descentralizadas de poder e acesso à informação, por meio de melhor estruturação do SIM-Salvador;

Os recursos necessários à implantação das propostas do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) provirão das receitas orçamentárias tradicionais, de financiamentos internos e externos e de parcerias com o setor privado, proporcionadas pelos instrumentos criados pelo Estatuto da Cidade. As parcerias são reconhecidas como cada vez mais necessárias, à medida em que o crescimento dos recursos públicos não acompanha, na mesma proporção, o das demandas sociais urbanas.

O Projeto de Lei que ora se encaminha encontra-se organizado em dez títulos.

No Título I, expõem-se os fundamentos e abrangência do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) como instrumento básico da política de desenvolvimento urbano do Município e de orientação dos agentes públicos e privados que atuam na produção e gestão da cidade, além de sua finalidade e procedimentos de avaliação.

No Título II, estabelece-se a Política Urbana do Município, contemplando os objetivos e diretrizes para se alcançar os princípios ali definidos, tais como: a função social da cidade; a função social da propriedade urbana; o direito à cidade; o direito à cidade sustentável; a equidade e inclusão social e territorial; o direito à informação; e a gestão democrática da cidade.

O Título III trata do Desenvolvimento Econômico e tem como principal objetivo promover ações que gerem riqueza, distribuam renda, aumentem o número de postos de trabalho formais, possibilitem o auto-emprego, o empreendedorismo e propiciem igualdade de acesso às oportunidades. Ali estão descritas as diretrizes gerais e específicas para o Município do Salvador, para que este desenvolva e consolide sua posição de capital financeira do Estado da Bahia e polo econômico dinâmico regional.

No Título IV, são apresentadas as diretrizes da política de meio ambiente e desenvolvimento sustentável, abordando especificamente questões relacionadas

aos recursos hídricos, às áreas impróprias para ocupação humana, o conforto ambiental urbano, as atividades de mineração e o planejamento e gerenciamento dos recursos costeiros.

O Título V versa sobre a política cultural do Município visando à consolidação de uma sociedade sustentável e tem por base a concepção da política pública como o espaço de participação dos indivíduos e da coletividade, grupos, classes e comunidades, nos quais o poder político é interveniente, e que tem por objetivo instituir e universalizar direitos e deveres culturais produzidos mediante o diálogo e o pacto democrático. Tem como princípios a transversalidade da cultura na concepção e implementação das políticas públicas, tendo a cultura como parte da economia criativa de Salvador. Além de diretrizes de orientação para o Sistema Educacional, para a produção e o fomento às atividades culturais, para o cadastramento e formação de recursos humanos, trata também do patrimônio cultural e das áreas de valor cultural na cidade, que integram o Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM), detalhado no Capítulo VI do Título VIII.

No Título VI estão os pressupostos e objetivos da política municipal de habitação de interesse social (PHIS), que contam com o mapeamento e quantificação das necessidades habitacionais realizados durante a fase de diagnóstico e da projeção populacional desenvolvida na fase de prognóstico para a elaboração dos objetivos, diretrizes e ações contidas neste PDDU, com a atualização e a espacialização das categorias de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), agora classificadas em cinco, com objetivos e parâmetros urbanísticos diferenciados.

No Título VII, as matérias relacionadas à infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos básicos, orientadas pelos princípios da inclusão e da equidade social, são abordadas. Ali se encontram os princípios e objetivos das políticas de saneamento básico, saúde, educação, assistência social, lazer, recreação e esportes, segurança alimentar e nutricional e abastecimento alimentar, iluminação pública, cemitérios e serviços funerários, defesa civil, segurança pública, utilização de energia e telecomunicação.

O Título VIII trata do ordenamento territorial e estrutura o modelo espacial deste PDDU, contemplando os elementos estruturadores e integradores do território. Contempla no macrozoneamento a estruturação do território e as ações estratégicas de desenvolvimento urbano e socioeconômico e divide o Município em duas macrozonas, de conservação ambiental e de ocupação urbana. A primeira é integrada por ecossistemas de interesse ambiental e por áreas destinadas à proteção preservação, recuperação ambiental e ao desenvolvimento de usos e atividades sustentáveis. A macrozona de ocupação urbana engloba as áreas destinadas aos usos tipicamente urbanos que estruturam o ambiente da cidade (moradia, atividade econômica, lazer e mobilidade urbana), subdividida em cinco macroáreas com diferentes especificidades na ocupação solo, no atendimento em termos de infraestrutura, serviços urbanos e sociais e distribuição populacional: Integração Metropolitana, Urbanização Consolidada, Estruturação Urbana, Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos e a Requalificação da Borda Atlântica.

No Título IX, temas que se referem ao desenvolvimento político-institucional e seu processo de planejamento e gestão encontram-se estabelecidos, adotando-se os seguintes instrumentos: planejamento do desenvolvimento urbano; Sistema de Informação Municipal (SIM-Salvador); fundos financeiros para suporte às políticas públicas; modernização administrativa e inovação da gestão; e educação para a cidadania, além de orientações para a formulação e adequações da legislação urbanística.

Finalmente, o Título X traz as disposições transitórias, necessárias para a aplicação da lei enquanto a nova LOUOS, que regulamentará o PDDU em sua área de competência, não entra em vigor. Também ficam estabelecidos aí os direitos de protocolo de expedientes administrativos anteriores à promulgação do PDDU. As disposições finais relacionam os anexos à presente lei, assim como trata da revogação das disposições em contrário, citando-as.

Desta forma, o presente Projeto de Lei traz diversos avanços, dentre os quais destacam-se:

a) Alteração do macrozoneamento, aliando-o aos demais instrumentos e tornando-o um poderoso direcionador do desenvolvimento urbano.

b) Integração da política de desenvolvimento urbano à de mobilidade, utilizando-se da capacidade de suporte instalada e planejada para direcionar o adensamento demográfico e das demais atividades.

c) Criação da macroárea de integração metropolitana, onde se verifica grande potencial de transformação devido à posição geográfica, de conexão com municípios vizinhos que compõem a RMS, e à presença de infraestrutura de grande porte instalada e planejada, como os sistemas de transporte de alta capacidade, a BR-324, a BA-526, a via Luís Viana e o Aeroporto Deputado Luís Eduardo Magalhães.

d) Previsão de duas macro-categorias de uso: residencial e não residencial, com o objetivo de um ordenamento do uso do solo mais eficiente, permitindo o estabelecimento, posteriormente pela LOUOS, da classificação do uso não residencial em subcategorias segundo níveis de incomodidade e compatibilidade com o uso residencial.

e) Transformação dos territórios enquadrados como ZIN, anteriormente destinados preferencialmente ao uso industrial, criando-se condições de incentivo para o surgimento de um polo logístico, o estabelecimento de novas centralidades multifuncionais para implantação de atividades comerciais e de prestação de serviços diversificados e a produção habitacional com relevante densidade demográfica ao longo dos eixos de transporte de massa.

f) Definição de três coeficientes de aproveitamento – mínimo, básico e máximo – a serem utilizados de forma articulada à aplicação dos demais instrumentos da política urbana.

g) Alteração na fórmula da outorga onerosa para inserir fatores de direcionamento do desenvolvimento urbano e o fator social para estímulo de atividades de interesse público.

h) Inserção de novos instrumentos: concessão urbanística, cota de solidariedade e pagamento por serviços ambientais, incentivando o desenvolvimento e fomentando políticas públicas relevantes, como a de habitação de interesse social e a ambiental.

i) Estabelecimento de diretrizes de melhoria da qualidade da ocupação urbana, aliando soluções de urbanismo e arquitetura, com o incentivo ao uso de tipologias de edificação que se utilizem do conceito fachada ativa, estimulando o contato direto entre o edifício e a calçada por meio de atividades comerciais e de serviços no pavimento térreo com acesso e abertura para o logradouro.

j) Ampliação das Zonas de Especial Interesse com o detalhamento dos procedimentos para a regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal definindo-se e mapeando cinco categorias de ZEIS:

- ZEIS-1 – assentamentos precários (favelas, loteamentos irregulares e conjuntos habitacionais irregulares);
- ZEIS-2 – edificação ou conjunto de edificações deterioradas desocupadas ou ocupadas predominantemente sob a forma de cortiços ou habitações coletivas, localizados em regiões com infraestrutura urbana consolidada;
- ZEIS-3 – terrenos não edificados, subutilizados ou não utilizados nos quais haja interesse público na implantação de HIS e HMP;
- ZEIS-4 – assentamentos precários ocupados por população de baixa renda inseridos em APA ou em APRN;
- ZEIS-5 – assentamentos ocupados por população remanescente de quilombos e comunidades tradicionais vinculadas a pesca e mariscagem.

k) Priorização do atendimento às famílias de maior vulnerabilidade social, definindo destinação de uso identificando como: HIS 1, as unidades habitacionais destinadas à população com renda mensal de até 3 (três) salários mínimos; e HIS 2, destinada à população com renda mensal entre 3 (três) e 6 (seis) salários mínimos.

Sendo estes os principais destaques a realizar, reitera-se quanto ao demais, o propósito de restringir a revisão ao aprimoramento do PDDU, sem a intenção de recriá-lo, mas acertando-lhe o foco, corrigindo-lhe falhas, no único intento de atender à demanda social por um instrumento de política urbana mais efetivo e representativo quanto aos anseios dos cidadãos soteropolitanos.

Por fim, tenho certeza que essa egrégia Câmara de Vereadores dará continuidade ao processo de debates e construção participativa do novo Plano Diretor, assegurando à sociedade civil os direitos previstos no Estatuto da Cidade e na Lei Orgânica do Município.

Assim, na certeza do acolhimento da proposição, valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência e, por seu intermédio, aos ilustres Vereadores, a expressão do meu mais alto apreço e consideração.

Atenciosamente,

ANTONIO CARLOS PEIXOTO DE MAGALHÃES NETO
Prefeito

Sumário

TÍTULO I – DOS FUNDAMENTOS, ABRANGÊNCIA E FINALIDADES 13
CAPÍTULO I – DOS FUNDAMENTOS E ABRANGÊNCIA 13
CAPÍTULO II – DA FINALIDADE E PROCEDIMENTOS DE AVALIAÇÃO 13
TÍTULO II–DA POLÍTICA URBANA DO MUNICÍPIO 14
CAPÍTULO I – DOS PRINCÍPIOS 14
CAPÍTULO II – DOS OBJETIVOS 15
CAPÍTULO III – DAS DIRETRIZES 17
TITULO III – DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO 19
CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS 19
CAPÍTULO II – DAS DIRETRIZES ESPECÍFICAS 20
Seção I – Do Fomento à Produção de Bens e Serviços 20
Seção II – Do Apoio à Pequena e Microempresa e ao Trabalho Autônomo 21
Seção III – Da Formação de Recursos Humanos 21
TITULO IV – DO MEIO AMBIENTE 22
CAPÍTULO I –DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL 22
CAPÍTULO II – DAS DIRETRIZES ESPECÍFICAS 22
Seção I – Das Águas Urbanas 22
Seção II – Das Áreas Impróprias para a Ocupação Humana 23
Seção III – Do Conforto Ambiental Urbano 24
Seção IV – Das Atividades de Mineração 27
Seção V – Do Planejamento e Gerenciamento dos Recursos Costeiros. 28
TÍTULO V – DA CULTURA 29
CAPÍTULO I – DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES GERAIS DA POLÍTICA CULTURAL 29
CAPÍTULO II – DAS DIRETRIZES ESPECÍFICAS 31
Seção I – Das Orientações para o Sistema Educacional 31
Seção II – Da Produção e Fomento às Atividades Culturais 31
Seção III – Do Cadastramento e das Informações 33
Seção IV – Da Formação de Recursos Humanos 33
Seção V – Do Patrimônio Cultural 34
Seção VI – Das Áreas de Valor Cultural 35
Seção VII – Da Gestão Cultural 35
TÍTULO VI – DA HABITAÇÃO 36
CAPÍTULO I – DOS PRESSUPOSTOS E OBJETIVOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL 36

CAPÍTULO II – DO PLANEJAMENTO DA POLÍTICA DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL 38
CAPÍTULO III – DO ATENDIMENTO ÀS NECESSIDADES HABITACIONAIS 39
Seção I – Dos Programas e Critérios de Prioridade para o Atendimento 39
Seção II – Da Produção Habitacional 40
Seção III – Da Urbanização dos Assentamentos Precários 42
Seção IV – Da Regularização Fundiária das Áreas Ocupadas Urbanizáveis 44
Seção V – Da Requalificação de Edificações de Cortiços e Moradias Coletivas 44
Seção VI – Da Melhoria das Condições de Habitabilidade de Moradias .45
Seção VII – Da Regularização Fundiária das Zonas Especiais de Interesse Social 45
CAPÍTULO IV – DA GESTÃO COM PARTICIPAÇÃO 47
TÍTULO VII – DA INFRAESTRUTURA, EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS URBANOS BÁSICOS 49
CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS 49
CAPÍTULO II – DO SANEAMENTO 50
Seção I – Das Disposições Gerais 50
Seção II – Do Abastecimento de Água 51
Seção III – Do Esgotamento Sanitário 51
Seção IV – Da Drenagem e do Manejo de Águas Pluviais Urbanas 52
Seção V – Da Limpeza Urbana e do Manejo de Resíduos Sólidos 54
CAPÍTULO III – DA SAÚDE 55
CAPÍTULO IV – DA EDUCAÇÃO 56
CAPÍTULO V – DA ASSISTÊNCIA SOCIAL 58
CAPÍTULO VI – DO LAZER, RECREAÇÃO E ESPORTES 59
CAPÍTULO VII – DA SEGURANÇA ALIMENTAR E NUTRICIONAL E DO ABASTECIMENTO ALIMENTAR 60
CAPÍTULO VIII – DA ILUMINAÇÃO PÚBLICA 61
CAPÍTULO IX – DOS CEMITÉRIOS E SERVIÇOS FUNERÁRIOS 63
CAPÍTULO X – DA DEFESA CIVIL 63
CAPÍTULO XI – DA SEGURANÇA PÚBLICA 64
CAPÍTULO XII – DA UTILIZAÇÃO DE ENERGIA 65
CAPÍTULO XIII – DAS TELECOMUNICAÇÕES 65
TITULO VIII – DO ORDENAMENTO TERRITORIAL 67
CAPÍTULO I – DOS ELEMENTOS ESTRUTURADORES DO TERRITÓRIO 67
CAPÍTULO II – DO MACROZONEAMENTO 69
Seção I – Da Macrozona de Ocupação Urbana 70
Seção II – Da Macrozona de Conservação Ambiental 83

CAPÍTULO III – DO ZONEAMENTO 86
Seção I – Das Zonas de Uso 86
Seção II – Dos Coeficientes de Aproveitamento 87
Seção III–Das Zonas Predominantemente Residenciais (ZPR) 87
Seção IV– Das Zonas Especiais de Interesse Social(ZEIS) 88
Seção V – Das Zonas Centralidades Metropolitanas (ZCMe) 89
Seção VI– Das Zonas Centralidades Municipais (ZCMu) 94
Seção VII – Das Zonas Centralidade Linear (ZCL) 95
Seção VIII – Da Zona de Desenvolvimento Econômico (ZDE) 96
Seção IX – Da Zona de Exploração Mineral (ZEM) 97
Seção X – Das Zonas de Uso Especial (ZUE) 97
Seção XI – Das Zonas de Uso Sustentável das Ilhas (ZUSI) 99
Seção XII – Da Zona de Interesse Turístico (ZIT) 99
Seção XIII – Da Zona de Proteção Ambiental (ZPAM) 99
CAPÍTULO IV – DAS DIRETRIZES PARA A REVISÃO DA LEGISLAÇÃO DE ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO 99
Seção I – Da Classificação Dos Usos e Atividades 102
CAPÍTULO V – DA MOBILIDADE URBANA 103
Seção I – Das Disposições Gerais 103
Seção II – Da Articulação Institucional do Setor 104
Seção III - Da Infraestrutura Viária para Veículos 105
Seção IV – Do Deslocamento de Pedestres e de Pessoas com Deficiência ou com Mobilidade Reduzida 108
Seção V – Do Transporte Cicloviário 109
Seção VI – Do Estacionamento de Veículos 110
Seção VII – Do Transporte de Passageiros 110
Seção VIII – Do Transporte Público Individual 115
Seção IX – Do Sistema de Transporte de Conexão Estadual e Nacional 116
Seção X – Do Transporte de Cargas 117
Seção XI– Do Transporte Dutoviário 119
Seção XII – Dos Equipamentos de Conexão Intra e Intermodal 119
Seção XIII– Do Transporte Privado de Passageiros 120
Seção XIV – Da Gestão do Trânsito Veicular e de Pedestres 121
CAPITULO VI– DO SISTEMA DE ÁREAS DE VALOR AMBIENTAL E CULTURAL (SAVAM) 122
Seção I – Da Estruturação Geral do Sistema 122
Seção II – Do Subsistema de Unidades de Conservação 123
Seção III– Do Subsistema de Áreas de Valor Urbano-Ambiental 128

CAPÍTULO VII - DOS INSTRUMENTOS E DA APLICAÇÃO DA POLÍTICA URBANA NO MUNICÍPIO 144
Seção I – Do Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios 145
Seção II – Do Consórcio Imobiliário 148
Seção III – Da Desapropriação para Fins Urbanísticos, de Área Contigua e por Zona 148
Seção IV – Da Outorga Onerosa do Direito de Construir 150
Seção V – Da Outorga Onerosa de Alteração de Uso 152
Seção VI – Da Transferência do Direito de Construir (TRANSCON) 152
Seção VII – Do Direito de Preferência 155
Seção VIII – Do Direito de Superfície 156
Seção IX – Da Gestão dos Impactos Urbanístico e Ambiental 156
Seção X – Das Operações Urbanas Consorciadas 160
Seção XI – Da Concessão Urbanística 163
Seção XII – Da Cota de Solidariedade 164
Seção XIII – Do Pagamento por Prestação de Serviços Ambientais 164
Seção IX – Da cobrança de contrapartida financeira nos termos dos artigos 85, 86 e 87 da Lei Orgânica do Município de Salvador 165
TÍTULO IX – DO DESENVOLVIMENTO POLÍTICO-INSTITUCIONAL 165
CAPÍTULO I–DAS DISPOSIÇÕES GERAIS 165
CAPÍTULO II – DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DO DESENVOLVIMENTO URBANO 168
Seção I – Da Elaboração dos Planos Específicos 169
CAPÍTULO III - DO SISTEMA DE INFORMAÇÃO MUNICIPAL 175
CAPÍTULO IV - DO FUNDO FINANCEIRO DE SUPORTE ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS (FUNDURBS) 177
CAPÍTULO V – DA ARTICULAÇÃO INTERINSTITUCIONAL E INTERGOVERNAMENTAL E DA DESCENTRALIZAÇÃO ADMINISTRATIVA 178
Seção I – Das Disposições Gerais 178
Seção II – Da Articulação Metropolitana 179
Seção III – Das Prefeituras Bairro 179
CAPÍTULO VI – DA EDUCAÇÃO PARA A CIDADANIA 182
Seção I – Das Disposições Gerais 182
Seção II – Da Assistência Técnica e Jurídica Gratuita 182
CAPÍTULO VII – DAS ORIENTAÇÕES PARA A LEGISLAÇÃO 183
Seção III – Das Diretrizes para a Legislação Tributária e de Rendas 185
TÍTULO X–DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS 185
CAPÍTULO I–DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS 185
CAPÍTULO II – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS 191
ANEXO 01 – GLOSSÁRIO 194

ANEXO 02 – QUADROS 206
Quadro 01 206
Zoneamento e Coeficiente de Aproveitamento 206
Quadro 02 206
ZEIS: percentuais de área construída total por categoria de uso 206
Quadro 03 206
Fator de Indução do Desenvolvimento Urbano e Econômico 206
Quadro 04 206
Fator Social de Incentivo ao Desenvolvimento Social e Econômico 206
Quadro 05 206
Correspondência das Zonas de Uso Propostas com as Zonas da Lei nº 7.400/08 206
Quadro 06 206
Características Funcionais das Vias Segundo Categorias 206
Quadro 07 206
Características Físico-Operacionais das vias segundo Categorias 206
Quadro 08 206
Intervenções Pontuais no Sistema Viário 206
Quadro 09 206
População e Densidade Populacional Bruta segundo Prefeituras Bairro 206
ANEXO 03 – MAPAS 207
Mapa 01 207
Macrozoneamento 207
Mapa 01 A 207
Macroáreas 207
Mapa 01 B 207
Setores da Macroárea de Integração Metropolitana 207
Mapa 02 207
Centralidades 207
Mapa 03 207
Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) 207
Mapa 04 207
Sistema Viário Estrutural 207
Mapa 05 207
Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros 207
Mapa 06 207
Sistema de Transporte de Cargas 207
Mapa 07 207

Sistema de Áreas de Valor Urbano Ambiental (SAVAM) 207
Mapa 07 A 207
Sistema de Áreas de Valor Urbano Ambiental (SAVAM): Áreas Remanescentes do Bioma Mata Atlântica 207
Mapa 08 207
Operações Urbanas Consorciadas 207
Mapa 09 207
Prefeituras Bairro 207
ANEXO 4 – LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS 208
ANEXO 05 – RELAÇÃO DE DOCUMENTOS QUE SUBSIDIARAM O PDDU: 210

PROJETO DE LEI Nº 396/2015

Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Salvador e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA,

Faço saber que a Câmara Municipal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I – DOS FUNDAMENTOS, ABRANGÊNCIA E FINALIDADES

CAPÍTULO I – DOS FUNDAMENTOS E ABRANGÊNCIA

Art. 1º O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) tem como base os fundamentos expressos na Constituição Federal, na Constituição do Estado da Bahia, na Lei Orgânica do Município do Salvador e na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade.

Parágrafo único. O PDDU deve considerar o disposto nos planos e leis nacionais e estaduais relacionadas com as Políticas de Desenvolvimento Urbano, de Mobilidade, de Habitação e de Saneamento e com os planos e Políticas de Meio Ambiente.

Art. 2º O PDDU integra o Plano Salvador 500, devendo se articular com a visão estratégica para o município até 2049, com o Planejamento Metropolitano e com os Planos dos demais municípios da Região Metropolitana de Salvador.

Parágrafo único. O Plano Salvador 500 é o plano estratégico de desenvolvimento para Salvador, com horizonte até o ano de 2049, que incorpora as diretrizes e estratégias de desenvolvimento socioeconômico, cultural e urbano-ambiental institucionalizadas no PDDU, desdobrando-as em programas, projetos e ações com objetivos, indicadores e metas de curto, médio e longo prazo, e estabelece instrumentos de gestão, de monitoramento e de avaliação.

Art. 3º Esta Lei dispõe sobre o PDDU do Município do Salvador e aplica-se à totalidade do seu território, abrangendo a parte continental e as ilhas: de Maré; dos Frades; do Bom Jesus dos Passos; de Santo Antônio, e, de forma concorrente com a Marinha a extensão marítima que faz ligação do continente com as ilhas.

CAPÍTULO II – DA FINALIDADE E PROCEDIMENTOS DE AVALIAÇÃO

Art. 4º O PDDU é o instrumento básico da Política de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no território municipal.

Art. 5º O PDDU é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo os seus objetivos, diretrizes, ações estratégicas e prioridades serem observados e respeitados na:

I. elaboração do Plano Plurianual, na formulação da Lei de Diretrizes Orçamentárias e na elaboração dos Orçamentos Anuais;

II. elaboração da Lei de Ordenamento doUso e Ocupação do Solo (LOUOS);

III. elaboração de Planos de Bairros e de Planos Setoriais;

IV. elaboração de planos, de projetos integrantes de políticas de natureza urbanística e ambiental e nas demais normas complementares.

Art. 6º O PDDU, como instrumento orientador da Política de Desenvolvimento Urbano do Salvador, tem também como finalidades:

I. permitir o adequado posicionamento da Administração Municipal em suas relações com os órgãos e entidades da administração direta e indireta, federal e estadual, vinculados ao desenvolvimento urbano;

II. propiciar as condições necessárias à habilitação do Município para a captação de recursos financeiros de apoio a programas de desenvolvimento urbano junto a fontes nacionais ou internacionais;

III. motivar e canalizar adequadamente a participação da sociedade e dos órgãos e entidades públicas nas decisões fundamentais relativas ao desenvolvimento urbano e metropolitano.

Art. 7º O Executivo deverá encaminhar à Câmara Municipal proposta de revisão deste PDDU,até 8 (oito) anos da sua promulgação no Diário Oficial do Município, tendo como referência o Plano Salvador 500 e estudos complementares necessários a sua atualização.

Parágrafo único.O horizonte temporal das ações e dos objetivos deste PDDU não se restringe ao prazo de sua revisão.

Art. 8º As ações e objetivos deste PDDU serão implementadas nos horizontes de curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei define-se como horizonte de curto prazo o período de quatro anos, de médio prazo o período de oito anos, e de longo prazo mais de oito anos até o ano 2049.

Art. 9º Na condição de elemento central do processo de planejamento do Município, o Plano Diretor será objeto de processo sistemático de implantação, que deverá prever o acompanhamento permanente, avaliação periódica, orientação para o uso dos instrumentos de Política Urbana contemplados no Plano, e a preparação de sua revisão e atualização em tempo hábil, de forma a atender ao disposto no art.7º desta Lei.

TÍTULO II–DA POLÍTICA URBANA DO MUNICÍPIO

CAPÍTULO I – DOS PRINCÍPIOS

Art. 10. Os princípios que regem a Política Urbana do Município do Salvador são:

I. a função social da cidade;

II. a função social da propriedade urbana;

III. o direito à cidade sustentável;

IV. a equidade e inclusão, racial, social e territorial;

V. o direito à informação;

VI. a gestão democrática da cidade.

§1ºA função social da cidade no Município do Salvador corresponde ao direito à cidade para todos, compreendendo o direito à terra urbanizada, à moradia, ao saneamento básico, à segurança, à infraestrutura, aos serviços públicos, à mobilidade urbana, ao acesso universal aos espaços e equipamentos públicos e de

uso público, à educação, à saúde, ao trabalho, à cultura,ao lazer e à produção econômica.

§2ºA propriedade urbana cumpre a sua função social quando atende ao princípio do interesse público expresso na função social da cidade e obedece às diretrizes fundamentais do ordenamento da cidade estabelecidas neste plano diretor, sendo utilizada para as atividades urbanas permitidas, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas.

§3ºA cidade sustentável corresponde ao desenvolvimento socialmente justo, ambientalmente equilibrado e economicamente viável, visando a garantir qualidade de vida para as gerações presentes e futuras.

§4ºA equidade racial, social e territorial implica no reconhecimento e no respeito a pessoas e grupos sociais e na orientação de políticas públicas no sentido da inclusão social de grupos historicamente em situação de desvantagem e da redução das desigualdades e vulnerabilidades territoriais intra-urbanas.

§5ºO direito à informação consiste na garantia de acesso a informações sobre a realidade municipal e as ações governamentais, de forma transparente, tempestiva, em linguagem de fácil compreensão e em meio acessível ao cidadão, observados os princípios da Administração Pública.

§6ºA gestão democrática é a que garante a participação dos diferentes segmentos da sociedade, diretamente ou por meio de associações representativas nos processos de planejamento e gestão da cidade, e, em especial, na formulação, implementação e acompanhamento de planos e programas e projetos relacionados ao desenvolvimento urbano.

CAPÍTULO II – DOS OBJETIVOS

Art. 11. São objetivos da Política Urbana do Município:

I. elevar a qualidade de vida da população soteropolitana, especialmente no que se refere ao acesso à saúde, à educação, à cultura, às oportunidades de trabalho e de renda, à moradia digna, ao saneamento básico, à mobilidade urbana, à infraestrutura e aos serviços públicos, de forma a promover a inclusão social, a redução das desigualdades socioespaciais e a superação dos fatores de vulnerabilidade social e territorial que afetam particularmente a maioria negra de Salvador, distribuída nas diferentes regiões da Cidade;

II. promover o desenvolvimento sustentável, a justa distribuição das riquezas e a equidade racial e social no Município;

III. elevar a qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação e recuperação dos recursos naturais, do uso de energias e tecnologias limpas, da promoção e manutenção do conforto ambiental e da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico;

IV. garantir, em todos os bairros, o acesso da população aos equipamentos sociais, à infraestrutura e aos serviços urbanos;

V. assegurar, a todas as pessoas, especialmente aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida, a acessibilidade universal, entendida como o direito à mobilidade e circulação na cidade de forma plena e livre de barreiras;

VI. expandir as redes de transporte coletivo de alta e média capacidade e priorizar os modos não motorizados, racionalizando o uso de automóvel;

VII. reduzir a necessidade de deslocamento, equilibrando a relação entre os locais de emprego e de moradia, estimulando novas centralidades e requalificando as existentes;

VIII. estimular o crescimento urbano nas áreas subutilizadas dotadas de infraestrutura e no entorno da rede de transporte coletivo de alta e média capacidade;

IX. equacionar as demandas do crescimento urbano com a capacidade da infraestrutura instalada e planejada, evitando a saturação precoce das redes e a impossibilidade de atendimento à população;

X. promover a regularização e a urbanização de assentamentos precários;

XI. promover a universalização do abastecimento de água e do esgotamento sanitário;

XII. consolidar Salvador como metrópole nacional, polo regional de negócios, de vanguarda na pesquisa e experimentação técnico-cultural, e nas novas áreas da economia criativa, da tecnologia de informação e do turismo;

XIII. ampliar a base econômica e a renda municipal, favorecendo a capacidade de autofinanciamento do Município e o acesso da população às oportunidades de trabalho;

XIV. aumentar a eficiência econômica da Cidade, de forma a ampliar os benefícios sociais e reduzir os custos operacionais para os setores público e privado, inclusive por meio do aperfeiçoamento administrativo do setor público;

XV. incentivar a participação da iniciativa privada em ações relativas ao processo de urbanização, mediante o uso de instrumentos de política urbana;

XVI. fortalecer o protagonismo municipal nas decisões de interesse local e regional;

XVII. aumentar a eficácia da ação governamental, promovendo a integração e a cooperação com os governos federal, estadual e com os municípios da região metropolitana, no processo de planejamento e gestão das questões de interesse comum;

XVIII. resgatar e fortalecer o sentimento de pertencimento e as relações sociais e comunitárias.

XIX. valorizar a cultura soteropolitana em toda a sua diversidade e complexidade, assegurando o intercâmbio entre as diferentes linguagens e manifestações, bem como a ampliação do acesso à produção e ao consumo cultural, compreendendo a cultura como importante dimensão da economia soteropolitana;

XX. assegurar proteção e segurança à população localizada em áreas impróprias à ocupação humana, como aquelas em situação de risco de deslizamento e inundação nas margens de rios ou contaminadas, promovendo a relocação para locais seguros e adequados;

XXI. buscar a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no atendimento das ações estratégicas desta lei.

CAPÍTULO III – DAS DIRETRIZES

Art. 12. São diretrizes da Política Urbana do Município:

I. garantia da justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes das obras e serviços de infraestrutura urbana;

II. promoção da regularização fundiária– urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários e das terras dos Povos e Comunidades de Terreiro e Quilombolas;

III. promoção da melhoria das condições de habitabilidade nos assentamentos precários, compreendidos como necessidades habitacionais relacionadas com os espaços públicos, a infraestrutura, os equipamentos e serviços urbanos;

IV. adequação do adensamento populacional à capacidade da infraestrutura existente e projetada, otimizando sua utilização e evitando a sobrecarga ou ociosidade das redes de atendimento público;

V. prioridade para o sistema de transporte coletivo e o uso de energia limpa;

VI. garantia de condições adequadas de mobilidade no Município, com vistas à integração econômica, social e territorial, considerando os vários modos de deslocamento;

VII. expansão da rede de transporte de média e alta capacidade, consolidando a policentralidade urbana, valorizando os centros já instalados e com infraestrutura e gerando oportunidade para a criação de novas centralidades, promovendo a articulação entre elas;

VIII. recuperação, complementação urbanística e funcional e melhoria paisagística de espaços e logradouros públicos, considerados ambientes de convívio e socialização, meios de inserção social, de fortalecimento da identidade coletiva e de desenvolvimento econômico;

IX. garantia às pessoas idosas do acesso com conforto, autonomia e segurança aos espaços públicos e de uso público, considerando a participação crescente da faixa etária com mais de sessenta anos na composição da população de Salvador até o horizonte de longo prazo deste plano;

X. remoção das barreiras arquitetônicas e adaptação das edificações e espaços públicos de forma a garantir acessibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

XI. indução da distribuição de usos e da intensidade da ocupação do solo visando a correção dos desequilíbrios intra-urbanos, a otimização do sistema de transportes, a manutenção da integridade e qualidade dos recursos naturais de forma compatibilizada com a capacidade da infraestrutura instalada e planejada, direcionando os investimentos públicos e privados;

XII. preservação da memória e da identidade local, por meio da manutenção das características simbólicas e materiais dos espaços,

cenários e monumentos que definem a imagem de Salvador, com seus mirantes, corredores, largos e cones visuais que privilegiam os elementos da paisagem natural e construída;

XIII. conservação dos recursos naturais, em especial dos mananciais hídricos superficiais e subterrâneos de abastecimento de água, e dos remanescentes dos ecossistemas originais do território municipal, com a viabilização de sua coexistência no espaço da cidade como elementos de conforto ambiental, desenvolvimento econômico e qualificação urbanística;

XIV. requalificação dos espaços degradados ou em processo de degradação, mediante transformações urbanísticas estruturais, de forma conciliada com a legislação ambiental e de proteção ao patrimônio histórico e cultural;

XV. expansão das iniciativas de universalização do saneamento básico para atendimento de todas as áreas do município, principalmente aquelas menos aparelhadas e com níveis elevados de exclusão e segregação social;

XVI. articulação do esforço pessoal e das comunidades organizadas em programações compartilhadas com o Executivo e a iniciativa privada, visando às ações de recuperação, aparelhamento e promoção urbanística das áreas menos estruturadas e com baixos padrões de urbanização;

XVII. articulação das diretrizes do ordenamento territorial de Salvador com os ordenamentos de Lauro de Freitas e de Simões Filho, considerando os interesses locais e metropolitanos relativos ao uso e ocupação do solo das áreas conurbadas e em processo de conurbação;

XVIII. uso dos espaços urbanos, públicos e privados, para a atração de investimentos e expansão das atividades econômicas existentes, fortalecendo e modernizando a base econômica do Município;

XIX. promoção da articulação entre as diferentes esferas governamentais, concessionárias e agentes públicos e privados em prol de garantir a melhoria constate dos serviços públicos prestados na saúde, educação, segurança pública, mobilidade, iluminação pública, manejo dos resíduos sólidos, drenagem pluvial, abastecimento de água, esgotamento sanitário e atendimento ao cidadã;

XX. revisão e simplificação da LOUOS e as normas edilícias, buscando facilitar a sua compreensão por todos os agentes públicos e privados que atuam no município, de forma a evitar:

a) incompatibilidade entre usos;

b) adensamento inadequado em relação à infraestrutura urbana;

c) a instalação de pólos geradores de tráfego, sem a minimização do seu impacto na vizinhança;

d) a retenção especulativa de imóvel urbano;

e) os conflitos entre usos e a função das vias que lhes dão acesso;

f) a inadequada impermeabilização do solo;

g) o uso inadequado dos espaços públicos;

XXI. integração dos bancos de dados geográficos e alfanuméricos e dos sistemas setoriais de informação mantidos pelo Município em um único sistema de informação, visando o conhecimento da realidade

municipal de forma contínua e sistemática, capaz de subsidiar o processo de planejamento e a gestão urbana.

TITULO III – DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 13. A Política de Desenvolvimento Econômico do Município tem como principal objetivo promover ações que gerem riqueza, distribuam renda, aumentem o número de postos de trabalho formais, possibilitem o auto emprego, o empreendedorismo e propiciem igualdade de acesso às oportunidades, sendo suas diretrizes gerais:

I. aperfeiçoamento, simplificação e atualização do marco regulatório que rege o desenvolvimento urbano, o uso do solo, a produção de bens e a prestação de serviços no Município, dentro de uma visão de sustentabilidade;

II. valorização do papel do Executivo no apoio à atividade econômica, reforçando as estruturas de informações, planejamento e operação dos instrumentos de Política Urbana mantidas pelo Município;

III. orientação do processo de localização de novos investimentos em consonância com o desenvolvimento socio-urbano da cidade, por meio de adequação da legislação, provimento de informações e incentivos locacionais;

IV. simplificação dos processos de abertura e fechamento de empresas, registro da propriedade imobiliária e arrecadação de tributos, e tratamento diferenciado, deste ponto de vista, à microempresa e ao trabalho por conta própria;

V. redução dos custos operacionais de empresas e trabalhadores autônomos, com oferta crescente de serviços via governo eletrônico;

VI. implantação de política pública multidisciplinar e ativa para atração de empresas, sedes de empresas e novos investimentos;

VII. apoio do desenvolvimento sustentável, incentivando a utilização de tecnologias limpas e de baixo impacto ambiental, bem como a reciclagem de materiais, a auto geração de energia e a utilização da água de chuva, tanto na construção quanto na operação de empreendimentos;

VIII. promoção da ação integrada de organizações públicas, privadas e do terceiro setor, com vistas ao fortalecimento da economia solidária e do associativismo de pequenas empresas e empreendedores individuais e ao desenvolvimento de redes, consórcios e arranjos produtivos de empresas em geral;

IX. integração das políticas orientadas ao crescimento econômico, às políticas de cunho social, em especial às de reparação voltadas à comunidade negra, às mulheres,às pessoas idosas e às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

X. viabilização e incentivo, por meio de legislação específica, do desenvolvimento de atividades econômicas nas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), privilegiando os empreendedores individuais e as micro e pequenas empresas, bem como as atividades com forte capacidade de geração de empregos;

XI. garantia de transparência e correção nos processos de licitação pública e de concessões;

XII. defesa dos direitos de propriedade intelectual, com sustentação ao combate à copia não autorizada, à falsificação e ao contrabando de produtos;

XIII. fortalecimento do componente econômico das atividades culturais e o seu potencial na ampliação da renda e criação de postos de trabalho, municipalizando, ao máximo, a produção de insumos materiais da produção artística e cultural de Salvador.

CAPÍTULO II – DAS DIRETRIZES ESPECÍFICAS

Seção I – Do Fomento à Produção de Bens e Serviços

Art. 14. As diretrizes para o apoio às atividades industriais, comerciais e de produção de serviços são:

I. apoio e incentivo ao desenvolvimento do turismo receptivo, notadamente em seus segmentos de maior dinamismo e potencial, como os de sol e praia, cruzeiros, náutico-ambiental, cultural, étnico, religioso, terceira idade, eventos e compras e gastronomia;

II. apoio da economia das atividades náutico-ambientais, incentivando e viabilizando a modernização, expansão e implantação de marinas, terminais e vias náuticas ao longo da orla da Baía de Todos os Santos e nas ilhas, bem como a organização e profissionalização das atividades relacionadas à prestação de serviços e à produção de equipamentos e eventos esportivos ligados ao setor;

III. apoio à economia da cultura, lazer e entretenimento, incentivando e viabilizando a modernização, expansão e implantação de museus, centros culturais e de interpretação e casas de espetáculos, bem como a organização e profissionalização das atividades relacionadas à produção das festas de largo e outros eventos;

IV. apoio à economia criativa, viabilizando e incentivando o desenvolvimento de empresas emergentes de grande potencial e a atração de empresas, eventos, centros de pesquisa e formação nas áreas de música, dança, teatro, cinema, vídeo, edição eletrônica, publicidade, artes plásticas, gastronomia, moda, movelaria e outros segmentos intensivos em *design*;

V. apoio aos investimentos em logística por meio da otimização do terminal de *contêineres* do Comércio e da implantação de novos pólos logísticos de concentração e distribuição de cargas, bases estratégicas para o suporte das atividades econômicas de maior porte no Município;

VI. estímulo aos segmentos intensivos em mão de obra de indústrias e serviços de baixo impacto ambiental, a exemplo de confecções, estruturas comerciais e *call centers*;

VII. apoio ao desenvolvimento e a atração de empresas e centros de pesquisa e de alta tecnologia, viabilizando empresas emergentes de grande potencial e incubadoras, sobretudo nos ramos de informática, telemática, energia, reciclagem e de atividades associadas as principais bases industriais do Estado, como a petroquímica e a automobilística, intensificando a complementaridade entre a cidade e sua área de influência na Região Metropolitana de Salvador (RMS);

VIII. apoio e incentivo ao desenvolvimento de empresas e instituições voltadas para a prestação de serviços de ponta e maior complexidade nas áreas de educação e saúde, visando o desenvolvimento de pólos especializados na cidade;

IX. incentivo à construção civil, privilegiando os programas de adensamento dos novos corredores de transportes de massa, com empreendimentos de uso misto, bem como os programas de construção de habitação de interesse social (HIS) e desenvolvimento urbano das ZEIS;

X. apoio ao desenvolvimento e a especialização do comércio de rua nos vários bairros da cidade, com o ordenamento do comércio informal, e o estabelecimentos de incentivos, inclusive promocionais, que visem a sua revitalização, modernização e competitividade;

XI. incentivo à implantação de edifícios-garagem e estacionamentos subterrâneos, inclusive com bicicletários, junto às estações dos sistemas de transportes de alta e média capacidade e nas zonas de comércio e de grande concentração de equipamentos de lazer e cultura da cidade;

XII. criação de zonas econômicas especiais voltadas para o desenvolvimento de novos setores e centralidades específicas.

Seção II – Do Apoio à Pequena e Microempresa e ao Trabalho Autônomo

Art. 15. As diretrizes para os pequenos negócios e ao trabalho autônomo são:

I. fomento à pequena produção industrial urbana, particularmente nos ramos de confecção, calçados, alimentos, mobiliário e indústria gráfica, artes e musica;

II. estímulo aos pequenos negócios voltados para a construção civil e a autoconstrução assistida;

III. apoio à profissionalização e comercialização do artesanato local;

IV. incentivo à formalização de microempresas, trabalhadores autônomos e micro empreendedores individuais por meio da:

a) simplificação incentivada da política tributária e das normas de autorização e concessão de licenças e alvarás;

b) legalização e ordenamento de pontos comerciais em áreas não conflitantes com a circulação de pessoas e veículos;

c) provimento de informações e certificação de atividades para a formalização de micro empreendedores individuais;

d) desenvolvimento dos sistemas de microcrédito.

Seção III – Da Formação de Recursos Humanos

Art. 16. As diretrizes para a formação profissional e o mercado de trabalho são:

I. apoio ao desenvolvimentos de organizações e programas voltados para a ampliação da escolaridade, formação técnica e profissional da mão de obra local;

II. incentivo à formação técnica e qualificação profissional da mão de obra local, privilegiando as áreas de turismo, restauração, náutica, saúde, confecções, calçados, indústrias culturais e da economia criativa, informática, logística, construção civil e comércio;

III. redução das assimetrias de informação no mercado local de trabalho, notadamente através do desenvolvimento e expansão do Serviço de Intermediação de Mão de obra (SIMM), apoio a sistemas integrados de intermediação, qualificação e certificação de mão de obra.

TITULO IV – DO MEIO AMBIENTE

CAPÍTULO I –DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Art. 17. A Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável fundamenta-se no direito universal ao ambiente sadio e equilibrado, o que pressupõe o respeito à fragilidade e à vulnerabilidade de todos os seres vivos, o reconhecimento de sua interdependência, além do respeito à capacidade de suporte dos sistemas de apoio à vida como condição indispensável ao estabelecimento de um ambiente humano saudável.

Parágrafo único. Os princípios, objetivos e diretrizes da Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável são estabelecidos pela Lei nº 8.915 de25de setembro de 2015.

Art. 18. O PDDU, principal instrumento da Política de Desenvolvimento e Expansão Urbana, disciplinará, no âmbito territorial, as matérias pertinentes à Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, assegurando o cumprimento dos seus objetivos e diretrizes.

Art. 19. A conservação das áreas de valor ambiental no território do Município se dará por meio do seu enquadramento e regulamentação nas categorias do Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM), que compreende as áreas que contribuem de forma determinante para a qualidade ambiental urbana.

Parágrafo único. A estruturação do SAVAM, bem como os critérios para enquadramentos, delimitações e diretrizes específicas para as áreas integrantes do sistema serão tratadas no Capítulo VI do Título VIII desta Lei.

CAPÍTULO II – DAS DIRETRIZES ESPECÍFICAS

Seção I – Das Águas Urbanas

Art. 20. São diretrizes para a conservação, manutenção da qualidade ambiental, recuperação e uso sustentável das águas urbanas superficiais e subterrâneas no território do Município:

I. controle e fiscalização, da ocupação, e da impermeabilização do solo nas áreas urbanizadas, mediante a aplicação de critérios e restrições urbanísticas regulamentados na legislação de ordenamento do uso e ocupação do solo;

II. conservação da vegetação relevante e recuperação daquela degradada, em especial nas áreas de preservação permanente (APP), áreas de proteção ambiental (APA), áreas de proteção aos recursos naturais (APRN) e demais áreas integrantes do SAVAM;

III. desobstrução dos cursos d’água e das áreas de fundo de vale passíveis de alagamento e inundações, mantendo-as livres de barreiras físicas;

IV. monitoração e controle das atividades com potencial de degradação do ambiente, especialmente quando localizadas nas proximidades de cursos d'água, de lagos, lagoas, áreas alagadiças e de represas destinadas ou não, ao abastecimento humano;

V. estabelecimento de um sistema de monitoração pelo Município, articulado ao Sistema de Informação Municipal (SIM-Salvador) e com a Administração Estadual, para acompanhamento sistemático da perenidade e qualidade dos corpos hídricos superficiais e subterrâneos no território de Salvador, destinados ou não ao abastecimento humano;

VI. criação de instrumentos institucionais, como o subcomitê Joanes/Ipitanga do Comitê da Bacia do Recôncavo Norte, para a gestão compartilhada das bacias hidrográficas dos rios Joanes e Ipitanga, também responsáveis pelo abastecimento de água de Salvador, criando-se fóruns de entendimentos sobre a utilização e preservação da qualidade das águas e do ambiente como um todo;

VII. estabelecimento, como fator de prioridade, da implantação e ampliação de sistemas de esgotamento sanitário, bem como intensificação de ações de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, de modo a evitar a poluição e contaminação dos cursos d'água e do aquífero subterrâneo, em especial nas áreas de proteção de mananciais;

VIII. adoção de soluções imediatas para as ligações domiciliares de esgoto e para os pontos críticos do Sistema de Esgotamento Sanitário de Salvador, visando melhorar a salubridade ambiental, bem como desativar as "captações de tempo seco" construídas nos corpos d'água principais, promovendo a restauração dos rios urbanos e de suas bacias hidrográficas.

Parágrafo único. O Executivo institucionalizará, no curto prazo, a delimitação das bacias hidrográficas e de drenagem compreendidas no território de Salvador, estabelecendo-as como unidades de planejamento, informação e gestão ambiental,de modo a favorecer a integração das políticas, planos e açõesmunicipais e intergovernamentais pertinentes às águas urbanas.

Seção II – Das Áreas Impróprias para a Ocupação Humana

Art. 21. Áreas impróprias para a ocupação humana são aquelas propensas a ocorrência de sinistros em função de alguma ameaça, quer seja de origem natural, tecnológica ou decorrentes de condições socioambientais associadas às vulnerabilidades do assentamento humano, sobretudo quando ocorrem altas densidades populacionais vinculadas a precárias formas de ocupação do solo, classificadas a critério do Executivo conforme os seguintes tipos:

I. associadas à geologia, geomorfologia ou geotecnia:

a) as vertentes sobre solos argilosos, argilo-arenosos e areno-argilosos;

b) os solos do Grupo Ilhas (massapé), predominantes a oeste da Falha Geológica;

c) os solos da Formação Barreiras, quando associados a altas declividades;

d) locais sujeitos a inundação dos rios;

II. associadas a empreendimentos e atividades que representem ameaça à integridade física e saúde da população ou de danos materiais, entre os quais:

a) linhas de alta tensão da rede de distribuição de energia elétrica;

b) estações transmissoras e receptoras de ondas eletromagnéticas;

c) aterros sanitários, lixões e outras áreas contaminadas;

d) postos de combustíveis;

e) edificações condenadas tecnicamente quanto à sua integridade estrutural;

f) áreas adjacentes a gasodutos, polidutos e similares;

g) faixas de domínio de rodovias e ferrovias;

Parágrafo único. O Executivo realizará mapeamento das áreas impróprias para a ocupação humana, a ser incorporado pelo SIM-Salvador para fins de planejamento e monitoramento, complementando e atualizando as informações já reunidas pelo Plano Preventivo de Defesa Civil.

Art. 22. São diretrizes para as áreas impróprias para a ocupação humana:

I. preservação ou recomposição da cobertura vegetal nas encostas íngremes de vales e matas ciliares ao longo de cursos d'água, consideradas áreas de preservação permanente (APP) e de risco potencial para a ocupação humana;

II. urbanização dos assentamentos precários, com o reassentamento das famílias em áreas impróprias para a ocupação humana, eliminação do risco geotécnico, implantação da infraestrutura, criação de áreas públicas de lazer, conservação das áreas permeáveis e dotadas de cobertura vegetal.

Parágrafo único. Para regularização fundiária de interesse social dos assentamentos inseridos em área urbana de ocupação consolidada e que ocupam APP, será considerado o estabelecido no artigo 64 da Lei Federal nº 12.651/12.

Seção III – Do Conforto Ambiental Urbano

Art. 23. O conforto ambiental urbano relaciona-se, entre outros fatores, com as condições climáticas, a iluminação e a ventilação naturais, devendo ser prioritariamente considerado, nas condições ambientais dos espaços urbanos,sujeitos à radiação térmica e à ventilação.

Art. 24. Para o conforto ambiental, em espaços urbanos, deve-se controlar a radiação térmica, visando:

I. à minimização dos ganhos de calor, dos espaços urbanos existentes, garantindo o bloqueio da radiação solar nos espaços que forem ser ocupados por atividades de maior permanência, e inclusive nos espaços de passagem;

II. à maximização das perdas de calor dos materiais que constituem o ambiente construído, por meio da ventilação natural;

III. ao bloqueio da radiação solar, evitando que esta atinja as superfícies delimitadoras dos espaços externos das edificações, garantindo menores temperaturas superficiais e menores temperaturas no interior das edificações;

IV. à redução de temperaturas superficiais dos pisos, por meio de revestimentos de vegetação gramínea ou de pisos com cores claras, evitando-se as excessivamente claras, em áreas que forem ficar expostas ao sol, para que não sejam criados focos de ofuscamento por reflexão da radiação solar direta;

V. à maximização das perdas de energia térmica do ambiente construído,por meio de anteparos que encubram a porção celeste percorrida pelo Sol.

Art. 25. Para o conforto dos espaços urbanos abertos, deve-se buscar a redução da radiação solar nas superfícies,e a maximização da ventilação, fazendo uso de recursos naturais ou construtivos destes espaços por meio da:

I. implantação de espécies arbóreas, que filtrem a radiação solar, sendo mais eficientes pelo menor aquecimento superficial de suas folhas, possibilitando as trocas convectivas, evitando o aquecimento do local;

II. implantação de coberturas sobre passarelas, as quais devem ser utilizadas com cautela,empregando cobertura com isolamento térmico ou sombreada, uma vez que reemitem consideráveis radiação térmica, devendo possuir aberturas superiores, favorecendo a ventilação evitando o aquecimento do local;

III. implantação conjugada de espécies arbóreas e de estruturas edificadas para maximizar o sombreamento e as condições de ventilação;

IV. configuração de ambientes construídos e seus espaços abertos que busquem a maximização das condições de conforto urbano, pelas relações e disposições dos elementos morfológicos edificados e plantados.

Art. 26. O efeito das ilhas de calor pode ser mitigado:

I. pela adoção de revestimentos das superfícies dos planos horizontais e verticais, de reconhecida capacidade de redução térmica, como uso de cores claras, espécies gramíneas e arbóreas, aumentando a capacidade de reflexão da radiação, associada às condições de ventilação urbana;

II. pelos canais formados pela configuração e implantação dos edifícios, que podem evitar o aquecimento do ambiente urbano;

III. pelas transformações na configuração física da forma urbana, produzidas a partir das diversas relações estabelecidas entre edifícios e espaços abertos, que podem contribuir para a melhoria da qualidade do clima urbano;

IV. pela assimetria da forma urbana criada pelas diferenças de altura entre edifícios próximos, trazendo benefícios para o conforto do pedestre, e a ventilação natural no interior dos edifícios e, consequente dispersão de poluentes do ambiente urbano;

V. pela inserção do edifício no terreno, incluindo o tratamento por pilotis, marquises e articulações da forma arquitetônica, como medidas para aproximar o edifício da escala humana, para proteger o nível térreo contra o sol, a chuva e o vento, permitindo a passagem deste ao redor dos edifícios e sob eles.

Art. 27. Para o melhor desempenho ambiental das edificações deverão ser concedidos incentivos, que deverão ser regulamentados pela LOUOS:

I. para o sombreamento das áreas envidraçadas nas fachadas norte, leste e oeste que ofereçam um ângulo de mascaramento do céu, a partir do ponto mais baixo da área envidraçada de 45º e para a fachada sul, o ângulo de 30º, podendo o sombreamento ser alcançado por *brises* ou varandas, e espécies arbóreas;

II. para o sombreamento aos pedestres por meio de marquises, pilotis e projeção de pavimentos superiores;

III. para os projetos de unidades residenciais que possibilitem a ventilação cruzada e varandas abertas;

IV. para os projetos que maximizem a área verde no terreno, acima do mínimo estabelecido por lei;

V. para os projetos que destinem o pavimento térreo para lojas, áreas livres de uso comum;

VI. para os projetos que mantenham estacionamento, no pavimento térreo, afastados do limite do terreno por áreas verdes sombreadas.

Art. 28. Para o conforto ambiental, em projetos urbanísticos e em áreas de operação urbana consorciada, poderão ser definidas regras específicas de desenho urbano, incluindo as diversas relações e configurações entre os edifícios e os espaços abertos, privados e públicos, tais como: calçadas, passeios e vias, buscando o controle da radiação solar e a maximização da ventilação.

Art. 29. São diretrizes para a monitoração e controle da poluição sonora:

I. avaliação da qualidade acústica nos espaços da cidade, identificando-se as áreas críticas de excesso de ruídos, de acordo com os níveis de impacto produzidos, segundo o tipo de atividade e principais fontes geradoras;

II. promoção da conservação e da implantação de espaços abertos dotados de vegetação, em especial a arbórea, para a melhoria do conforto sonoro nas áreas consideradas críticas;

III. promoção da divulgação sistemática dos regulamentos constantes na Legislação Municipal junto aos empreendimentos e atividades fontes de emissão sonora, com adoção de medidas e fiscalização efetivas, planejadas e permanentes.

Art. 30. São diretrizes para a monitoração e controle da qualidade do ar:

I. avaliação periódica da qualidade do ar nos espaços da cidade, identificando:

a) as áreas críticas, tais como os corredores e vias de maior concentração de emissões atmosféricas;

b) os picos de concentração de poluentes;

c) os níveis de impacto produzidos e seus elementos condicionantes, atenuantes e mitigadores, tais como fatores geográficos e meteorológicos, arborização e capacidade de concentração e dispersão;

II. promoção de medidas de prevenção e recuperação das áreas críticas, mediante a implantação de espaços abertos dotados de vegetação, em especial a arbórea;

III. estabelecimento e gestão de programas específicos para o controle de fontes de poluição atmosférica, a exemplo do controle na emissão

de gases por veículos a diesel, de material particulado, de óxido de enxofre, de poluição por queima de resíduos sólidos, dentre outros;

IV. monitoração periódica e divulgação sistemática para a população de dados de qualidade do ar e fiscalização efetiva, planejada e permanente das fontes de emissão atmosférica.

Art. 31. São diretrizes para a monitoração e controle da poluição visual:

I. avaliação permanente da poluição visual nos espaços da cidade, visando:

a) organizar, controlar e orientar o uso de mensagens visuais de qualquer natureza, respeitando o interesse coletivo, as necessidades de conforto ambiental e as prerrogativas individuais;

b) garantir os padrões estéticos da cidade, através da valorização das suas perspectivas e cones visuais, dos elementos constitutivos da sua imagem urbana;

c) garantir as condições de segurança, fluidez e conforto na mobilidade e acessibilidade de pedestres e de veículos;

II. promoção de medidas de prevenção e recuperação de áreas críticas, mediante o disciplinamento do uso de mensagens visuais;

III. manutenção dos visuais da Baía de Todos os Santos e do frontispício da cidade.

Seção IV – Das Atividades de Mineração

Art. 32. São diretrizes para as atividades de mineração no território municipal:

I. compatibilização do exercício das atividades de exploração mineral com as atividades urbanas e a conservação ambiental da superfície territorial do Município do Salvador, mediante Zonas de Exploração Mineral (ZEM), com a respectiva normatização;

II. definição de usos adequados, após a recuperação das áreas degradadas pela atividade de exploração mineral, bem como do enquadramento zonal destas áreas de acordo com as diretrizes do macrozoneamento estabelecidas neste plano;

III. garantia da recuperação adequada do ambiente degradado pelas empresas mineradoras;

IV. constituição de Comissão Técnica de Garantia Ambiental (CTGA) pelas empresas mineradoras, de acordo com critérios e procedimentos estabelecidos pelo Conselho Estadual de Meio Ambiente (CEPRAM) e pelo Conselho Municipal do Meio Ambiente (COMAM);

V. implementação de programas de incentivo às empresas mineradoras para implantação de áreas de reserva florestal biodiversas e predominantemente constituídas por espécies vegetais nativas no entorno das lavras, com vistas a conter ocupações nas proximidades, além de monitoração e fiscalização constante do exercício dessa atividade;

VI. disciplinamento do uso do solo na área da ZEM, de forma a evitar os efeitos incômodos da atividade de mineração ruídos e vibrações;

VII. enquadramento dos imóveis integrantes das ZEM como uso não residencial enquanto forem utilizados para fins de extração mineral comprovado pelo órgão competente;

VIII. obrigação de recuperação urbanística e ambiental por meio Plano de Recuperação de Área Degradada (PRAD) aprovado pelo órgão ambiental competente.

Seção V – Do Planejamento e Gerenciamento dos Recursos Costeiros

Art. 33. O planejamento e gerenciamento costeiros no Município devem-se orientar pelas políticas nacionais e estaduais do gerenciamento costeiro, garantindo o livre acesso às praias e o controle dos usos na faixa de preamar, de modo a assegurar a preservação e conservação dos ecossistemas costeiros, bem como a recuperação e reabilitação das áreas degradadas ou descaracterizadas.

Art. 34. São objetivos do Plano de Gerenciamento Costeiro:

I. articular com os demais níveis de governo a gestão integrada dos ambientes da zona costeira, construindo mecanismos de tomada de decisões, de produção e disseminação de informações confiáveis, utilizando tecnologias avançadas;

II. promover o equilíbrio ecológico, considerando o meio ambiente como patrimônio público a ser necessariamente protegido, tendo em vista o seu uso coletivo;

III. promover ordenamento do uso dos recursos naturais e da ocupação dos espaços costeiros, otimizando a aplicação dos instrumentos de controle e de gestão da zona costeira;

IV. planejar e estabelecer as diretrizes para a instalação e o gerenciamento das atividades socioeconômicas e culturais na Zona Costeira, de modo integrado, garantindo a utilização sustentável, por meio de medidas de controle, proteção, preservação e recuperação dos recursos naturais e dos ecossistemas costeiros e marinhos;

V. promover e apoiar à preservação, a conservação, a recuperação e o controle de áreas que sejam representativas dos ecossistemas da Zona Costeira;

VI. planejar e ordenar o uso dos recursos naturais, renováveis e não renováveis; recifes, parcéis e bancos de algas; ilhas costeiras; sistemas fluviais, estuarinos e lagunares, baías e enseadas; praias; promontórios, costões e grutas marinhas; restingas e dunas; florestas litorâneas, manguezais e pradarias submersas;

VII. incentivar o desenvolvimento de atividades que respeitem as limitações e as potencialidades dos recursos ambientais e culturais, conciliando as exigências do desenvolvimento com a sua proteção;

VIII. fomentar o desenvolvimento de ações e de pesquisas relacionadas as medidas de mitigação e de adaptação às mudanças climáticas na Zona Costeira;

IX. apoiar a capacitação da comunidade para a participação ativa na defesa do meio ambiente e de sua melhor qualidade de vida;

X. fomentar o desenvolvimento de ações de monitoramento dos recursos naturais e ocupações da Zona Costeira;

XI. promover ações de recuperação e regeneração das praias;

XII. promover a integração do Sistema Municipal de Informações do Gerenciamento Costeiro com os outros sistemas municipais de meio ambiente, recursos hídricos e de uso do solo, por meio do Sistema de Informação Municipal (SIM-Salvador);

XIII. promover e apoiar a capacitação dos servidores do município para fortalecer o controle urbano ambiental na Zona Costeira;

XIV. estruturar, implementar e executar de programas de monitoração para o gerenciamento costeiro;

XV. avaliar os efeitos das atividades socioeconômicas e culturais praticadas na faixa terrestre e área de influência imediata sobre a conformação do território costeiro;

XVI. adotar medidas preventivas contra o lançamento de resíduos poluidores na Baía de Todos os Santos e Orla Atlântica, em especial materiais provenientes de indústrias químicas, da lavagem de navios transportadores de petróleo e seus derivados, de acordo as exigências da Lei Federal nº 9.966 de 28 de abril de 2000, e as soluções tecnicamente inadequadas de esgotamento sanitário;

XVII. estabelecer normas e medidas de redução das cargas poluidoras existentes, destinadas ao sistema oceânico;

XVIII. monitorar a área de influência dos emissários submarinos Rio Vermelho e Jaguaribe/Boca do Rio e de outros que venham a ser implantados no Município.

TÍTULO V – DA CULTURA

CAPÍTULO I – DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES GERAIS DA POLÍTICA CULTURAL

Art. 35. A Política Cultural do Município do Salvador, através do Sistema Municipal de Cultura - SMC visa a consolidar uma sociedade sustentável e tem por base a concepção da política pública como o espaço de participação dos indivíduos e da coletividade, grupos, classes e comunidades, no qual o poder político é interveniente, e que tem por objetivo instituir e universalizar direitos e deveres culturais produzidos mediante o diálogo e o pacto democrático.

§1º. O Sistema Municipal de Cultura – SMC constitui-se num instrumento de articulação, gestão, fomento e promoção de políticas públicas, bem como de informação e formação na área cultural, tendo como essência a coordenação e a cooperação intergovernamental, com vistas ao fortalecimento institucional, à democratização dos processos decisórios e à obtenção de transparência, economicidade, eficiência, eficácia, equidade e efetividade na aplicação dos recursos públicos.

§2º. O Sistema Municipal de Cultura integra o Sistema Nacional de Cultura e se constitui no principal articulador, no âmbito municipal, das políticas públicas de cultura, estabelecendo mecanismos de gestão compartilhada com os demais entes federados e a sociedade civil.

Art. 36. A Política Cultural do Município do Salvador tem como princípios:

I. a compreensão da cultura como elemento fundador da sociedade, essencial na confirmação das identidades e valores culturais, responsável pela inclusão do cidadão na vida do Município, por meio do trabalho, educação, lazer, reflexão e criação artística;

II. a cidadania cultural como um direito à vida em suas mais diversas manifestações e base para o exercício da cidadania plena;

III. o direito à liberdade de criação cultural como direito inalienável dos seres humanos, sem o qual não se alcança a liberdade;

IV. o direito à participação da sociedade nos processos de decisão cultural;

V. o direito à informação como fundamento da democratização da cultura;

VI. o respeito e o fomento à expressão da diversidade como fundamento de verdadeira democracia cultural;

VII. a consideração da transversalidade da cultura na concepção e implementação das Políticas Públicas Municipais;

VIII. consideração da cultura como parte integrante da economia de Salvador, que deverá ter na salvaguarda do patrimônio cultural e na economia criativa um vetor do seu desenvolvimento.

Art. 37. São objetivos da Política Cultural do Município do Salvador:

I. garantir uma sociedade baseada no respeito aos valores humanos e culturais locais, capaz de promover a diversidade cultural, o pluralismo e a solidariedade;

II. contribuir para a transformação da realidade social e a reversão do processo de exclusão social e cultural;

III. consolidar Salvador como cidade criativa, centro produtor, distribuidor e consumidor de cultura, inserida nos fluxos culturais e econômicos mundiais;

IV. promover o aperfeiçoamento e valorização dos profissionais da área da cultura;

V. democratizar o planejamento e a gestão da cultura.

Art. 38. As diretrizes gerais para a cultura são:

I. adoção de uma concepção de desenvolvimento cultural que abranja o enfoque socioeconômico para a geração de oportunidades de emprego e renda e oriente as políticas públicas do setor, no sentido de compatibilizar a preservação do patrimônio e a inovação da produção cultural, sob a perspectiva da sustentabilidade e diversidade;

II. apoio e incentivo à formação e ao fortalecimento das cadeias produtivas da economia da cultura, com participação prioritária de atores econômicos e culturais locais;

III. atração de investimentos nacionais e internacionais para instalação de equipamentos de impacto cultural e econômico;

IV. incentivo ao autofinanciamento da produção cultural, mediante aprimoramento da sua qualidade, de modo a integrar o artífice ao mercado de trabalho formal e ampliar a participação do setor na economia municipal;

V. fortalecimento do patrimônio arqueológico como elemento de identificação cultural;

VI. implementação de ações de salvaguarda do patrimônio material, constituído por bens culturais imóveis, integrados e móveis, e do patrimônio imaterial, constituído pelos saberes, vivências, formas de

expressão, manifestações e práticas culturais, de natureza intangível, e os instrumentos, objetos, artefatos e lugares associados às práticas culturais;

VII. articulação entre educação, trabalho e produção cultural, integrando-os ao contexto sócio-político e às expressões populares, enquanto produtoras de conhecimento;

VIII. reconhecimento das identidades culturais extraídas das diversas manifestações religiosas atuantes no Município;

IX. estímulo à manutenção dos saberes tradicionais e identificação e apoio aos mestres dos saberes, como artífices, mestres de capoeira, mestres de saveiros, quituteiros, marceneiros, restauradores, entre outros;

X. revitalização das áreas urbanas centrais e antigas áreas comerciais e industriais da cidade, mediante a implantação de centros de criação de produtos artísticos, audiovisuais e manufaturados.

CAPÍTULO II – DAS DIRETRIZES ESPECÍFICAS

Seção I – Das Orientações para o Sistema Educacional

Art. 39. As diretrizes relativas às orientações para o sistema educacional são:

I. incentivo, no processo de aprendizagem, do uso de expressões ligadas à identidade cultural local, explorando o seu potencial educativo;

II. transformação da escola em espaço de criação e produção de cultura em sua concepção mais ampla, indo além da formação acadêmica;

III. introdução nos currículos escolares:

a) de conhecimentos ligados à educação patrimonial, a partir do curso básico;

b) do ensino de história e cultura africana, afro-brasileira e das relações étnico-raciais;

c) de disciplinas sobre História da Bahia e da Cidade do Salvador.

IV. associação da cultura às atividades lúdicas no intercurso do ensino convencional, como a prática de esportes, recreação e lazer em geral;

V. estímulo à formação de profissionais de educação para aprimoramento das questões relacionadas à diversidade cultural, étnico-racial, de gênero e orientação sexual, bem como para o atendimento às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Seção II – Da Produção e Fomento às Atividades Culturais

Art. 40. As diretrizes para produção e fomento às atividades culturais são:

I. estímulo a projetos de comunicação, mediante canais públicos de mídia ou o apoio a parcerias entre instituições do terceiro setor e patrocinadores privados, com vistas a uma sustentação financeira de patrocínio à cultura;

II. internalização de tendências, movimentos e inovações observados mundialmente, agregando aos bens e serviços das indústrias criativas, um valor material determinado pelo conteúdo imaterial, simbólico;

III. promoção da produção cultural de caráter local, incentivando a expressão cultural dos diferentes grupos sociais, inclusive por meio da definição de espaços públicos para livre manifestação artística;

IV. estímulo à criação de novas iniciativas culturais e à produção artístico-cultural, em articulação com o setor privado;

V. promoção de concursos e exposições municipais, fomentando a produção e possibilitando a divulgação pública de trabalhos;

VI. incentivo a projetos comunitários que tenham caráter multiplicador e contribuam para facilitar o acesso aos bens culturais pela população de baixa renda;

VII. incentivo a publicações sobre a história da Bahia e de Salvador, bem como de seus bairros, comunidades e territórios;

VIII. fomento à produção cultural, por meio de:

a) articulação de grupos em torno da produção cultural;

b) lançamento de editais para a produção artístico-cultural;

c) oferecimento de bolsas de incentivo à produção de projetos artístico-culturais.

IX. dinamização da distribuição cultural, por meio de:

a) profissionalização para inserção no mercado, de forma competitiva, possibilitando a atividade cultural rentável e autossustentável;

b) previsão de espaços para a exposição da produção e ampliação dos modos de acesso;

c) revitalização dos espaços existentes, viabilização de espaços alternativos e criação de novos espaços destinados a atividades culturais;

d) utilização das escolas em períodos ociosos, contribuindo para a valorização desses espaços e possibilitando a articulação entre atividades educativas e culturais;

e) elaboração de um Programa Municipal de Intercâmbio Cultural com vistas ao aprimoramento dos artistas locais, mediante viagens e estágios;

f) estímulo à realização de eventos comemorativos para a produção artística e democratização do acesso aos produtos culturais;

g) identificação das potencialidades, demandas e formas de aproveitamento econômico do patrimônio cultural para o desenvolvimento comunitário, com participação da população;

h) promoção de exposições de rua, itinerantes, divulgando aspectos gerais e singulares da Cidade do Salvador;

i) implementação do programa Memória dos Bairros, com o objetivo de resgatar e divulgar a evolução histórica e as peculiaridades dos bairros de Salvador;

X. incentivo à produção da economia da cultura e da economia criativa, mediante:

a) implantação de centros de produção e qualificação profissional com atividades artesanais, industriais e artísticas, articuladas entre si, visando a formação de cadeias produtivas econômicas e aglomerados produtivos na produção cultural e artística;

b) orientação para a instalação de oficinas e pequenas unidades de produção industrial não seriada, ou de fornecedores de insumos à produção cultural, em áreas identificadas como de revitalização econômica e social;

c) ampliação dos incentivos fiscais e financeiros para a produção cultural, com delimitação dos espaços para instalação das atividades e realizações de projetos;

XI. fortalecimento das ações de diversidade cultural, em especial a produção da população negra, combatendo o racismo, xenofobia e intolerância religiosa;

XII. criação de incentivos para o exercício de atividades criativas voltadas à inclusão das pessoas idosas e das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante:

a) promoção de concursos de prêmios no campo das artes e letras;

b) realização de exposições, publicações e representações artísticas;

c) criação de linhas específicas de financiamento para a cultura, por meio das agências de fomento oficiais, beneficiando todos os segmentos culturais.

XIII. criação de linha específica para cultura, por meio das agências oficiais beneficiando todos os segmentos culturais.

Seção III – Do Cadastramento e das Informações

Art. 41. As diretrizes para cadastramento e informações são:

I. estruturação de um sistema de informações integrado ao SIM-Salvador e baseado em dados, indicadores e estatísticas confiáveis sobre a cultura local, capazes de subsidiar a formulação de políticas públicas e orientar as ações dos múltiplos agentes;

II. identificação das manifestações culturais localizadas, dos espaços culturais e das respectivas atividades, e cadastramento dos responsáveis por essas manifestações, considerando recortes de raça/etnia, gênero, credo, faixa etária e outros que caracterizem a diversidade e pluralidade da cultura soteropolitana;

III. identificação dos monumentos referenciais para as comunidades, inclusive do patrimônio natural, bem como cenários e elementos intangíveis associados a prática ou tradição cultural;

IV. inventário sistemático dos bens imóveis, integrados e móveis de valor cultural, inclusive dos arquivos notariais;

V. elaboração e divulgação do calendário das festas e manifestações tradicionais do Município, associando-as aos bairros onde ocorrem.

Seção IV – Da Formação de Recursos Humanos

Art. 42. As diretrizes para formação de recursos humanos são:

I. desenvolvimento de programa de capacitação e atualização de recursos humanos que considere a singularidade do trabalho na área cultural, objetivando dedicação mais profissional e especializada na organização da cultura em todas as suas dimensões constitutivas: gestão, criação, difusão, transmissão, preservação, produção e outras;

II. promoção da formação de técnicos e artífices especializados na conservação e restauro de bens culturais e treinamento de mão-de-obra não especializada para atuar em serviços de manutenção, e na elaboração dos procedimentos de salvaguarda de bens imateriais, incluindo mobilização social, pesquisas e elaboração de plano de salvaguarda;

III. incentivo à criação de cursos de pós-graduação no âmbito das universidades localizadas no Município, voltados à conservação do patrimônio cultural material e à salvaguarda do patrimônio cultural imaterial, com ênfase na pesquisa científica e no aprimoramento de técnicas avançadas de restauro e de tecnologias sociais participativas de proteção, fomento, difusão e apoio a bens culturais imateriais;

IV. promoção de eventos para intercâmbio técnico/científico de profissionais de centros de excelência nacionais e internacionais atuantes na área cultural;

V. articulação de grupos e indivíduos em torno da produção cultural, propiciando a troca de experiências, a formação de parcerias e busca conjunta de soluções.

Seção V – Do Patrimônio Cultural

Art. 43. As diretrizes para a conservação do patrimônio cultural são:

I. caracterização das situações de interesse local na gestão dos bens culturais, reconhecendo e valorizando os eventos e representações peculiares da cultura soteropolitana que não tenham repercussão no âmbito mais amplo das políticas de proteção estadual, nacional e mundial;

II. planejamento e implementação de ações, enfatizando a identificação, documentação, promoção, proteção e restauração de bens culturais no Município;

III. conservação da integridade da memória das comunidades, representada pelo patrimônio arqueológico, mediante:

a) identificação, do ponto de vista social, do objeto de estudo arqueológico, possibilitando seu reconhecimento pela sociedade;

b) gerenciamento do potencial econômico das áreas de interesse arqueológico com vistas a viabilizar a sua preservação, mediante o reaproveitamento turístico, com ênfase museográfica ou comercial dos espaços, salvaguardada a sua integridade;

c) estabelecimento de critérios para as pesquisas arqueológicas em meio subaquático;

d) identificação das áreas que contêm elementos arqueológicos e paisagísticos, e que se configuram como oportunidades de desenvolvimento cultural;

IV. atualização da legislação de proteção ao patrimônio cultural, e ampliação da sua abrangência, com a inclusão de bens culturais de natureza material eu venham a ser identificados como integrantes do patrimônio arqueológico;

V. estabelecimento de convênios para ação conjunta entre o Poder Público e as instituições religiosas, com a finalidade de restauração e valorização dos bens de valor cultural de sua propriedade;

VI. articulação com os órgãos responsáveis pelo planejamento do turismo, para que:

a) observem os problemas associados à utilização e divulgação dos bens naturais e de valor cultural, especialmente os protegidos por lei;

b) estimulem a requalificação dos imóveis tombados, utilizando-os para hospedagem e hospitalidade, museus ou outros equipamentos que potencializem o uso do patrimônio histórico-cultural;

VII. promoção da implantação dos espaços de cultura multilinguagens, com uso dos já habilitados, de modo a:

a) articular estratégias de gestão pública, privada e do terceiro setor, de forma integrada,em projetos de arte e educação do órgão responsável pela Educação no Município;

b) atender às necessidades voltadas à divulgação, preservação e produção da cultura.

VIII. promoção da acessibilidade universal aos bens culturais imóveis mediante a eliminação, redução ou superação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas.

Parágrafo único. Os bens culturais protegidos pelo registro especial serão documentados e registrados a cada 10 (dez) anos, por meio das técnicas mais adequadas a suas características, anexando, sempre que possível, novas informações ao processo, conforme dispõe o art. 22 da Lei nº 8.550/2014.

Seção VI – Das Áreas de Valor Cultural

Art. 44. A conservação das áreas de valor cultural no Município será assegurada por meio da instituição e regulamentação do SAVAM.

§1º. A estruturação do SAVAM, bem como os enquadramentos, delimitações e diretrizes específicas para as áreas que o integram, serão tratadas no Capítulo VI do Título VIII desta Lei.

§2º. O Município elaborará e implementará planos, programas e projetos específicos para áreas de valor cultural integrantes do SAVAM, e utilizará os instrumentos de Política Urbana habilitados por esta Lei para a proteção dos sítios e imóveis significativos.

Seção VII – Da Gestão Cultural

Art. 45. São diretrizes para a gestão cultural no Município:

I. fortalecimento institucional da cultura como área autônoma e estratégica de atuação do Município, ampliando a competência normativa e administrativa do órgão responsável pela gestão cultural, dando-lhe condições para formular e gerir, com a participação da sociedade civil, a Política Cultural do Município de Salvador;

II. criação do Fundo Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural – FUMPAC, nos termos do art. 167, inciso IX, da Constituição Federal, e dos artigos 71 a 74, Título VII - Dos Fundos Especiais, da Lei Federal nº 4.320/74, de natureza contábil-financeira, sem personalidade jurídica própria e de duração indeterminada, com a finalidade de prestar apoio financeiro, em caráter suplementar, a projetos e ações destinados à promoção, preservação, manutenção e conservação do patrimônio cultural local;

III. articulação das políticas e ações relacionadas à cultura com as outras políticas públicas no âmbito municipal e intergovernamental, atendendo ao princípio da transversalidade das questões culturais;

IV. estabelecimento de parcerias com instituições e cidades-irmãs no sentido de incrementar trocas culturais, mediante projetos de negociação e compartilhamento de programações;

V. realização de convênios e outras formas de cooperação entre o Município do Salvador e organismos públicos, privados ou do terceiro setor atuantes na área cultural;

VI. discussão ampla e participativa do modelo de financiamento municipal da cultura, analisando as alternativas possíveis, complementares e/ou excludentes, passíveis de serem adotadas em Salvador;

VII. fortalecimento do componente econômico das atividades culturais e o seu potencial na ampliação da renda e criação de postos de trabalho, municipalizando, ao máximo, a produção de insumos materiais da produção artística e cultural de Salvador.

TÍTULO VI – DA HABITAÇÃO

CAPÍTULO I – DOS PRESSUPOSTOS E OBJETIVOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL

Art. 46. A Política Municipal de Habitação de Interesse Social (PHIS) está fundamentada nas disposições da Constituição Federal, do Estatuto da Cidade – Lei nº10.257/01, das Medidas Provisórias nº. 2.220/01 e das Leis Federais nº 10.998/04, 11.124/05, 11.888/08 e 11.977/09, da Lei Orgânica Municipal, e das diretrizes de Política Urbana, expressas por esta Lei.

Art. 47. A PHIS concebe a moradia digna como direito social, baseando-se nos seguintes pressupostos:

I. a questão habitacional interfere acentuadamente no processo de urbanização e desenvolvimento social e na organização do espaço da cidade devendo ser equacionada à luz das funções sociais da cidade e da propriedade;

II. a ação do Poder Público é fundamental para assegurar o acesso à moradia pelas populações com renda insuficiente para acessar a moradia digna, em especial, mediante programas voltados para a urbanização de assentamentos precários e a produção de Habitação de Interesse Social (HIS) e Habitação de Mercado Popular (HMP), e linhas de financiamento que incluam o subsídio para as famílias de baixa renda;

III. o atendimento do direito à moradia por parte do Poder Público compreende:

a) a moradia associada à sustentabilidade econômica, social, ambiental e cultural, expressas na pluralidade de modos de vida e sociabilidade, que retrata a diversidade nas nossas formas de morar e de usar os espaços públicos;

b) o atendimento do déficit e da inadequação habitacional como fator de inclusão socioespacial;

c) a integração da política habitacional com a política urbana, articulada com as políticas de desenvolvimento social, econômico e ambiental;

d) parcerias com as demais esferas de governo e a iniciativa privada;

e) o fortalecimento da cidadania, mediante a participação e organização social, como fatores determinantes da política habitacional;

IV. Moradia Digna, como vetor de inclusão social, é aquela que oferece conforto e segurança, cujas situações urbanística e jurídico-legal estejam devidamente regularizadas e que dispõe de condições adequadas de saneamento básico, mobilidade e acesso a equipamentos e serviços urbanos e sociais;

V. Déficit Habitacional corresponde à necessidade de construção de novas moradias para a solução de problemas sociais e específicos de habitação, composto por: domicílios precários, coabitação familiar e adensamento excessivo de domicílios alugados;

VI. Inadequação Habitacional corresponde à quantidade de habitações existentes, porém carentes de regularização fundiária, ou seja, urbanística e jurídico-legal;

VII. As necessidades habitacionais correspondem ao somatório do déficit e da inadequação, sejam estes atuais ou projetados.

Art. 48. A PHIS tem como objetivos:

I. viabilizar para a população de menor renda o acesso a terra urbanizada, à moradia digna e segurança em sua posse, aos serviços públicos essenciais e equipamentos sociais básicos;

II. promover os meios para garantir a diversidade dos programas e de agentes promotores da PHIS, de acordo com as características diferenciadas da demanda;

III. garantir o melhor aproveitamento da infraestrutura instalada, dos equipamentos urbanos e do patrimônio construído, evitando deseconomias para o Município e a população;

IV. oferecer condições para o funcionamento dos canais instituídos e outros instrumentos de participação da sociedade, nas definições e no controle social da política habitacional;

V. viabilizar a atuação integrada e articulada com os demais níveis de governo e a iniciativa privada, visando a:

a) fortalecer a ação municipal;

b) estimular maior participação de outros agentes promotores no atendimento das necessidades habitacionais;

c) aperfeiçoar o uso de recursos humanos e financeiros.

Art. 49. A PHIS compreende um conjunto de diretrizes que orientam as ações pontuais, coletivas e estruturais para o atendimento das necessidades habitacionais da população com renda familiar mensal de até R$ 4.728,00 (quatro mil setecentos e vinte e oito reais), priorizando aquelas com renda familiar mensal de até R$ 2.364,00 (dois mil trezentos e sessenta e quatro reais).

Parágrafo único. Os valores da renda familiar média para efeito desta lei serão atualizados anualmente pela Prefeitura, a cada mês de janeiro, de acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) ou o que vier a substituí-lo, e publicados no Diário Oficial do Município.

Art. 50. O equacionamento da questão da moradia enquanto política pública no âmbito do Município deve contemplar soluções e ações integradas, pertinentes aos campos:

I. do planejamento da PHIS;

II. do atendimento às necessidades habitacionais;

III. da gestão com participação.

CAPÍTULO II – DO PLANEJAMENTO DA POLÍTICA DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL

Art. 51. O planejamento habitacional tratará a questão da moradia de interesse social em estreita articulação com as políticas públicas de outras instâncias governamentais, tendo como diretrizes:

I. garantia do planejamento e da gestão da política habitacional por meio de seus principais instrumentos – o Fundo Municipal de Habitação (FMH) e o Conselho Municipal de Habitação (CMH), gestor do Fundo – e da revisão do Plano Municipal de Habitação (PMH);

II. criação de mecanismos institucionais e financeiros para que recursos do âmbito estadual e federal convirjam para o Município;

III. envidamento de esforços para uma ação metropolitana na solução dos problemas diagnosticados, relacionados com as múltiplas formas de habitar;

IV. estímulo à participação do setor privado na implementação dos programas habitacionais, atraindo investimentos para a execução dos mesmos por meio de ferramentas de incentivo ou obrigatoriedades.

Art. 52. O planejamento da política habitacional deve estar articulado com as diretrizes de política urbana e ambiental, aos projetos de estruturação urbana e de qualificação do espaço público da cidade e deve aplicar os instrumentos urbanísticos estabelecidos por esta Lei, tendo como prioridades:

I. reversão das tendências indesejáveis por meio da oferta de alternativas de atendimento habitacional, em qualidade e quantidade adequadas, evitando adensamentos excessivos que resultem no comprometimento da qualidade ambiental de ocupações consolidadas, com boas condições de infraestrutura e habitabilidade, ou a consolidação de assentamentos em áreas não urbanizáveis que ofereçam risco à vida humana ou ambiental;

II. produção de HIS em vazios urbanos bem localizados em relação à infraestrutura e serviços e adequados ao uso residencial e intervenção em áreas passíveis de urbanização;

III. cadastro de imóveis para fins de produção de HIS seja via desapropriação, dação em pagamento, transferência do direito de construir ou outros instrumentos urbanísticos como Parcerias Público-Privadas (PPP), consórcios imobiliários e cota de solidariedade;

IV. regularização fundiária de áreas urbanizáveis ocupadas e conjuntos habitacionais públicos.

Art. 53. A PHIS e seu planejamento envolvem a ação pública contínua e devem:

I. articular a melhoria das condições de habitação com políticas de inclusão social e projetos complementares que visem ao desenvolvimento humano;

II. preocupar-se com a sustentabilidade econômica de suas intervenções, articulando-se à política socioeconômica e a programas de capacitação profissional, geração de emprego e renda voltados para as comunidades beneficiadas;

III. criar incentivos fiscais e urbanísticos para implantação de atividades econômicas, pequenos centros de negócios e serviços e investimentos em projetos estruturantes e de fortalecimento da comunidade.

Art. 54. Com base nos objetivos e diretrizes enunciados nesta Lei, o Executivo revisará o PMH, contendo no mínimo:

I. identificação das atuais e futuras necessidades habitacionais, quantitativa e qualitativamente, incluindo todas as situações de moradia;

II. estabelecimento de estratégia para equacionar o problema habitacional do Município e cumprir os princípios e objetivos estabelecidos no Capítulo I deste Título;

III. programas habitacionais que deem conta da diversidade de situações da demanda;

IV. definição de metas, custos e prazos de atendimento às demandas espacializadas;

V. estabelecimento de linhas de financiamento existentes nos diversos âmbitos de governo, que podem ser usados pelo Poder Público Municipal e pela demanda;

VI. elaboração de sistema de priorização do atendimento às necessidades habitacionais que contemple a efetivação de cadastro da demanda a ser gerenciado pelo Município;

VII. a estratégia de implementação do plano.

Art. 55. Para subsidiar a revisão do PMH, o Executivo poderá estabelecer convênios com universidades e demais instituições que atuem na elaboração de estudos e diagnósticos sobre questões pertinentes ou correlatas.

Art. 56. Os estudos e diagnóstico devem colaborar para o desenvolvimento de diretrizes, técnicas construtivas e tecnologias apropriadas à produção de HIS e HMP, à urbanização e à melhoria das moradias em assentamentos precários;

Art. 57. O Executivo Municipal deverá implantar sistema de informações habitacionais articulado ao SIM-Salvador, no sentido de retroalimentar a PHIS, seja nos aspectos técnicos, sociais, econômicos, ambientais, culturais e participativos, especialmente os relacionados à:

I. identificação, qualificação e quantificação das necessidades habitacionais do Município;

II. cadastro de terras públicas segundo seus diferentes proprietários e levantamento de imóveis privados não ocupados ou subutilizados de interesse para a PHIS;

III. monitoração e avaliação dos impactos socioculturais e ambientais em áreas que sofreram intervenções.

CAPÍTULO III – DO ATENDIMENTO ÀS NECESSIDADES HABITACIONAIS

Seção I – Dos Programas e Critérios de Prioridade para o Atendimento

Art. 58. No âmbito da PHIS, o atendimento das necessidades habitacionais compreende os seguintes programas:

I. produção de unidades habitacionais do tipo HIS e HMP;

II. urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis a critério do Executivo;

III. reassentamento da população moradora de áreas não urbanizáveis para projetos habitacionais o mais próximo possível da comunidade de origem;

IV. regularização fundiária das áreas urbanizáveis ocupadas e conjuntos habitacionais públicos;

V. requalificação de edificações ocupadas por cortiços e moradias coletivas;

VI. melhoria das condições de habitabilidade da moradia.

Parágrafo único. A atuação da PHIS abrange situações de legalização, substituição, inadequação, reposição e superação de deficiências da unidade e do espaço coletivo, atuando prioritariamente no âmbito dos espaços públicos, nas escalas do assentamento, do bairro, da sub-bacia hidrográfica ou mesmo da cidade.

Art. 59. Entende-se como áreas não urbanizáveis aquelas consideradas impróprias para a consolidação do assentamento devido a:

I. alta incidência de risco geotécnico;

II. interferência com áreas contaminadas;

III. interferência com grandes redes de infraestrutura;

IV. inviabilidade técnica de implantação de infraestrutura e atendimento à legislação ambiental.

Art. 60. A PHIS utilizará os seguintes critérios para a elaboração do sistema de priorização do atendimento às necessidades habitacionais, cuja espacialização deve constar do PMH:

I. predominância de população com renda familiar mensal de até 2.364,00 (dois mil trezentos e sessenta e quatro reais) em situação de risco social, com alta incidência de criminalidade e baixos índices de saúde;

II. incidência de problemas ambientais graves, como insalubridade, degradação natural, poluição atmosférica ou por despejos industriais e domésticos;

III. alto risco para a segurança da população residente, com probabilidade de inundações, deslizamentos de encostas e desmoronamento de edificações precárias;

IV. baixos índices de infraestrutura e oferta de serviços públicos essenciais como água, esgoto, drenagem, coleta de resíduos sólidos, iluminação, pavimentação, entre outros.

Art. 61. A PHIS levará em consideração as demais políticas públicas, compatibilizando sua agenda com outras intervenções de interesse público para o desenvolvimento urbano como as operações urbanas e a requalificação urbana e dinamização da economia local em áreas de influência imediata dos corredores de transporte de alta capacidade, incentivadas por meio de parcerias com outras esferas de governo e a iniciativa privada.

Seção II – Da Produção Habitacional

Art. 62. O atendimento às necessidades habitacionais requer a construção de novas unidades atendendo as seguintes diretrizes:

I. construção de HIS diretamente pelo Poder Público ou por entidades a ele conveniadas, abrangendo:

a) desenvolvimento de projetos urbanísticos e habitacionais livres de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, adequados às condições climáticas e morfológicas do sítio, e adaptados aos padrões culturais da população, considerando a renda da clientela e a capacidade de manutenção;

b) incentivo ao atendimento em escala, com menores custos e maior qualidade e agilidade, mediante medidas fiscais;

c) exigência de que pelo menos 5% (cinco por cento) das novas unidades construídas sejam adaptadas com vistas à promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme critérios estabelecidos pela Lei Federal nº 10.098/00 e alterações posteriores e NBR 9050;

d) incentivo à promoção da qualidade do setor da construção habitacional, com a adoção de métodos construtivos mais eficientes, com melhores índices de produtividade e qualidade, e incorporação de avanços tecnológicos para redução dos custos médios por metro quadrado, do índice de desperdício;

e) criação de tecnologias alternativas, métodos construtivos eficientes e meios de barateamento da produção habitacional, observando-se a inventividade popular nos processos de autoconstrução, em relação à adaptação ao meio físico, a aspectos culturais e econômicos;

II. estímulo à ação do setor privado na produção de HIS e HMP para alcance das faixas de renda mais baixas;

III. incentivo à implantação de projetos de uso misto, agregando categorias de uso não residencial complementares ao residencial, e de renda mista, com vistas à viabilização da participação do mercado privado.

Parágrafo único. A produção de unidades habitacionais de que trata o inciso I do caput deve assegurar a destinação exclusiva a quem não seja proprietário de outro imóvel residencial.

Art. 63. Ficam definidas como HIS e HMP:

I. Habitação de Interesse Social (HIS) é aquela destinada à população com renda familiar mensal de até R$ 4.728,00 (quatro mil setecentos e vinte e oito) reais promovida pelo Poder Público ou com ele conveniada.

II. Habitação de Mercado Popular (HMP) é aquela destinada à população com renda familiar mensal maior que R$ 4.728,00 (quatro mil setecentos e vinte e oito) reais a R$ 7.880,00 (sete mil oitocentos e oitenta) reais, promovida pelo Poder Público ou com ele conveniada.

§1º. Os critérios urbanísticos e edilícios para a produção de HIS e HMP, bem como as regras para indicação de demanda para as unidades habitacionais destas categorias de uso, serão regulamentados por ato do Executivo.

§2º. Os valores expressos em moeda para os fins do artigo supra serão anualmente corrigidos automaticamente pelo IPCA ou por outro índice que vier a sucedê-lo na hipótese da sua extinção, como mecanismo de assegurar a manutenção econômica e financeira dos valores.

§3º. A fim de priorizar o atendimento às famílias de maior vulnerabilidade social, fica subdividida a categoria de uso HIS em:

I. HIS-1, destinada à população com renda mensal de até R$ 2.364,00 (dois mil trezentos e sessenta e quatro) reais;

II. HIS-2, destinada à população com renda mensal maior que R$ R$ 2.364,00 (dois mil trezentos e sessenta e quatro) reais a R$ 4.728,00 (quatro mil setecentos e vinte e oito) reais.

Art. 64. Será admitido o reassentamento de população, atendido o disposto na Lei nº 6.103, de 13 de março de 2002, quando:

I. a ocupação implicar em risco ambiental, à vida ou à saúde da população;

II. a ocupação ocorrer em áreas de uso comum do povo e demais situações previstas no art. 5º da Medida Provisória nº 2.220/01;

III. a ocupação situar-se nas faixas de praias e nas margens e leitos de rios e lagoas, respeitado o disposto no artigo 64 da Lei Federal nº 12.651, de 2012;

IV. a população a ser reassentada for constituída por excedentes populacionais resultantes de outros programas habitacionais que não puderam ser absorvidos na mesma área, como: urbanização de assentamentos precários, remoção total de áreas não urbanizáveis, readequação de cortiços ou regularização de conjuntos habitacionais.

Seção III – Da Urbanização dos Assentamentos Precários

Art. 65. A urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis a critério do Executivo envolve a adequação de infraestrutura e serviços urbanos, sistema viário e acessibilidade, redefinições do parcelamento, criação e recuperação de áreas públicas, eliminação do risco geotécnico, inserção de áreas verdes e de arborização de acordo com as seguintes diretrizes:

I. a urbanização de assentamentos precários deve promover a acessibilidade e circulação de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

II. as obras de urbanização devem respeitar a configuração física geral do assentamento, buscando o menor número possível de remoções, devendo o reassentamento das famílias ocorrer, preferencialmente, dentro da área de intervenção;

III. a intervenção deve preservar sempre que tecnicamente possível espaços públicos ligados às tradições culturais das comunidades;

IV. deve-se considerar o número de desapropriações ou remoções versus os custos e benefícios a serem alcançados com a adoção das soluções propostas;

V. o risco geotécnico de solapamento e escorregamento deverá ser eliminado.

Art. 66. A urbanização de assentamentos precários prevê intervenções pontuais ou conjugadas, em áreas de risco à vida humana e ao meio ambiente, tais como encostas, córregos, áreas alagadiças e outras situações inapropriadas, promovendo readequações de uso e tratamento das áreas remanescentes, restringindo o reassentamento de famílias ao indispensável.

Parágrafo único. A atuação em áreas de risco geotécnico ocupadas por famílias de baixa renda deverá considerar o Plano Preventivo de Defesa Civil e suas diretrizes.

Art. 67. Os projetos de urbanização de assentamentos precários incluirão:

I. implantação de adequada infraestrutura urbana, incluindo sistema viário, abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem e manejo de águas pluviais, proteção dos recursos hídricos;

II. instalação de equipamentos de saúde, educação, cultura, recreação e lazer;

III. infraestrutura para oferta de serviços públicos essenciais como iluminação pública, limpeza urbana, transporte coletivo, atendimento emergencial e segurança pública;

IV. condições de mobilidade e acessibilidade, abrangendo ciclovias, vias peatonais, escadarias e ascensores públicos, incluindo o atendimento às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e facilitando a integração com as vias coletoras e os sistemas de transporte de massa;

V. fomento a usos não residenciais de caráter local, como comércio e serviços;

VI. projetos de habitação de interesse social para reassentamento das famílias cujos domicílios sejam removidos.

Parágrafo único. A realização de projetos de urbanização de assentamentos precários será promovida pelo Executivo, envolvendo sempre que possível parceria com outras esferas do governo e a iniciativa privada.

Art. 68. O Executivo instituirá, no órgão responsável pelo controle do ordenamento do uso e ocupação do solo, Comissão Especial de caráter permanente com atribuições de órgão assessor, normativo, consultivo e decisório sobre a legislação de Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), tratada na Seção V do Capítulo III do Título VIII desta lei, além de HIS e HMP, cabendo-lhe:

I. implementar propostas sobre a legislação de que trata o caput deste artigo, bem como opinar sobre alterações da mesma e expedir instruções normativas referentes à sua aplicação, em especial nos casos omissos;

II. apreciar e decidir, nos casos omissos, sobre o enquadramento de projetos na legislação de que trata o caput deste artigo;

III. acompanhar a proposição e implementação de projetos de equipamentos públicos nas ZEIS.

§1º. A composição desta Comissão Especial será definida pelo Executivo, com representação dos órgãos competentes atuantes no atendimento às necessidades habitacionais.

§2º. As categorias das ZEIS encontram-se definidas no artigo 163 desta lei e são subdivididas em:

I. ZEIS-1: assentamentos precários – favelas, loteamentos irregulares e conjuntos habitacionais irregulares;

II. ZEIS-2: edificação ou conjunto de edificações deterioradas, desocupadas ou ocupadas predominantemente sob a forma de cortiços, habitações coletivas, vilas ou filas de casas;

III. ZEIS-3: compreende terrenos não edificados, subutilizados ou não utilizados;

IV. ZEIS-4: assentamentos precários ocupados por população de baixa renda inseridos em APA ou APRN;

V. ZEIS-5: assentamentos ocupados por comunidades quilombolas e comunidades tradicionais, especialmente aquelas vinculadas à pesca e mariscagem.

Art. 69. Fica o Executivo autorizado a conceder uma licença de funcionamento especial, de caráter provisório, para as atividades de comércio e serviços, existentes nas ZEIS, na data da publicação desta lei, desde que:

I. façam a inscrição no Cadastro Imobiliário do Município;

II. comprovem ligação regular de energia elétrica e de abastecimento de água, compatível com o uso informado;

III. sejam usos permitidos na ZEIS.

Parágrafo único. As categorias de uso permitidas nas ZEIS serão definidas pela LOUOS.

Art. 70. Fica isento da incidência de taxas municipais o licenciamento de reforma, ampliação e melhoria de edificação residencial localizada em ZEIS, desde que interessado não tenha outro imóvel no Município.

Seção IV – Da Regularização Fundiária das Áreas Ocupadas Urbanizáveis

Art. 71. O Executivo Municipal deverá promover a regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários urbanizáveis, por meio dos seguintes instrumentos:

I. Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS);

II. Concessão de Direito Real de Uso (CDRU), de acordo com o Decreto-Lei nº 271 de 1967;

III. Concessão de Uso Especial para fins de Moradia (CUEM), de acordo com a Medida Provisória nº 2.220, de 2001;

IV. demarcação urbanística e legitimação de posse, de acordo com a Lei Federal nº 11.977/09 e alterações posteriores;

V. Transferência do Direito de Construir – TRANSCON;

VI. assistência técnica, urbanística, jurídica e social gratuita;

VII. apoio técnico às comunidades na utilização de instituto do usucapião especial de imóvel urbano.

Art. 72. O Programa de Regularização Fundiária priorizará, em seu atendimento, os assentamentos já urbanizados ou em fase final de implantação de obras.

§1º. O Programa de Urbanização de Assentamentos Precários deverá considerar, quando da elaboração de seus projetos, a posterior regularização jurídico-legal dos lotes a serem criados ou consolidados, com vistas ao atendimento das diretrizes estabelecidas nesta lei.

§2º. O Executivo regulamentará:

I. a regularização fundiária de ocupações em terrenos de propriedade do Município;

II. a regularização de terrenos particulares ocupados por edificações irregulares;

III. a regularização de edificações particulares licenciadas que se encontram em desacordo à legislação;

IV. a realização de cadastro de ocupações irregulares.

Seção V – Da Requalificação de Edificações de Cortiços e Moradias Coletivas

Art. 73. A intervenção pública em edificações ocupadas por cortiços e moradias coletivas, que predominam nas áreas afetadas pela legislação de proteção ao patrimônio histórico, nas áreas centrais e nos bairros populares mais densos, será orientada pelas seguintes diretrizes:

I. identificação e delimitação das edificações nas condições descritas no caput deste artigo como ZEIS-2;

II. habilitação das habitações deterioradas pela ação do tempo e do uso;

III. garantia da permanência do máximo possível de famílias na própria área em que viviam, em melhores condições de vida, reassentando as demais em unidades habitacionais o mais próximo possível;

IV. regularização da situação contratual de ocupação das unidades imobiliárias.

Art. 74. As condições mínimas de iluminação, ventilação, segurança de estrutura e instalações elétricas, espaços, equipamentos e adensamento máximo dos cortiços e moradias coletivas, em edificações de propriedade privada, serão estabelecidas por ato do Executivo, visando maior participação da iniciativa privada em intervenções desta natureza.

Seção VI – Da Melhoria das Condições de Habitabilidade de Moradias

Art. 75. Os programas de assistência técnica serão voltados à elaboração e implantação de projetos de ampliação, reforma, melhoria da qualidade e das condições de salubridade da habitação, com a participação do interessado.

Art. 76. Visando à melhoria das condições de habitabilidade, o Poder Público Municipal promoverá gestões junto aos agentes financeiros, para que, em conjunto com o Município, possam ser ampliadas as possibilidades de acesso ao crédito destinado à melhoria e ampliação da moradia.

Parágrafo único. No oferecimento de crédito será priorizado o atendimento ao direito à moradia, flexibilizando-se as condições de empréstimos e subsídios que considerem:

I. a capacidade de endividamento da clientela;

II. a instabilidade socioeconômica das famílias, devido à instabilidade e informalidade dos postos de trabalho;

III. a necessidade de dilatação dos prazos e do estabelecimento de acordos nos casos de inadimplência.

Seção VII – Da Regularização Fundiária das Zonas Especiais de Interesse Social

Art. 77. A regularização fundiária das ZEIS orienta-se pelos princípios da transparência, prestação de contas e participação popular, devendo-se inserir nas estratégias socioeconômicas e político-institucionais do Município.

Art. 78. O processo de regularização das ZEIS 1, 2 e 4 compreenderá a elaboração de Plano de Regularização Fundiária, que poderá ser elaborado por órgãos da administração direta ou indireta do Município ou do Estado da Bahia, com a participação da população moradora da ZEIS em todas as suas etapas e componentes, ou por iniciativa da própria comunidade, com assessoramento técnico qualificado, aprovado pelo órgão municipal de habitação.

Parágrafo único. Os Planos de Regularização Fundiária poderão ser elaborados para parte ou todo o perímetro da ZEIS e para um conjunto de ZEIS, a critério do Executivo.

Art. 79. O Plano de Regularização Fundiária de ZEIS será constituído por:

I. Plano de Massas da Urbanização;

II. Plano de Regularização Jurídico-Legal;

III. Plano de Ação Social e Reassentamento.

§1º.Nas ZEIS-2, fica dispensada a exigência de Plano de Massas da Urbanização.

§2º.Nas ZEIS-3, fica dispensada a exigência de Plano de Regularização Fundiária.

Art. 80. O detalhamento do Plano de Regularização Fundiária e suas etapas de elaboração, aprovação e implementação serão estabelecidos por ato do Executivo Municipal que deverá detalhar, quando couber:

I. O Plano de Massas da Urbanização, contendo:

a) diagnóstico da área, incluindo delimitação da ZEIS ou conjunto de ZEIS, aspectos urbanístico-ambientais, socioeconômicos e fundiários;

b) diretrizes, índices e parâmetros urbanísticos para o parcelamento, uso e ocupação do solo, indicando as áreas a serem urbanizadas, áreas para reassentamento, comércio ou uso institucional, áreas verdes e sistema viário.

c) indicação da solução proposta para eliminação do risco geotécnico e implantação das redes de infraestrutura;

d) estimativa de custo da intervenção;

e) indicação das obras e remoções necessárias para viabilizar a regularização;

f) diretrizes para acesso de todos os lotes a logradouro público (rua, viela, escadaria, etc.) e para individualização máxima dos lotes, minimizando a criação de condomínios de domicílios existentes.

II. o Plano de Regularização Jurídico-Legal, contendo:

a) levantamento da situação documental e de registro;

b) indicação dos instrumentos a serem utilizados para a regularização.

III. o Plano de Ação Social e Reassentamento, contendo:

a) justificativa e identificação das manchas de remoção e estimativa de domicílios a serem removidos;

b) localização e condições do reassentamento, de forma a minimizar os impactos socioeconômicos e culturais;

c) levantamento de dados e informações sobre lideranças locais e representantes de movimentos sociais, entidades populares e organizações não governamentais atuantes na área;

d) levantamento das políticas públicas existentes na região e proposta de integração e ampliação das mesmas;

e) estratégias e canais de participação da população e controle social, incluída a Comissão de Regularização de ZEIS;

f) indicação de novas oportunidades de geração de emprego e renda.

Art. 81. A Comissão de Regularização de ZEIS compreende uma instância de participação para a gestão dos aspectos relacionados com a regularização das ZEIS.

§1º. A Comissão de Regularização de ZEIS será integrada por representantes dos seguintes setores:

I. Poder Executivo Municipal;

II. Poder Legislativo Municipal, identificado com a região da ZEIS;

III. população moradora da ZEIS;

IV. associações de moradores dos bairros do entorno da região demarcada como ZEIS;

V. proprietários de imóveis localizados na ZEIS.

§2º. Na composição da Comissão de Regularização de ZEIS, o número de membros representantes dos Poderes Executivo e Legislativo e de representantes da sociedade civil definidos no §1° deste artigo deverá ser composto de forma paritária.

§3º. A Comissão de Regularização de ZEIS poderá representar o perímetro de uma ZEIS ou o conjunto delas, de acordo com o planejamento da intervenção, a critério do Executivo.

§4º. Ficam dispensadas da instalação de Comissão de Regularização de ZEIS as intervenções em terrenos ou edificações desocupados, onde não haja população moradora.

Art. 82. O Plano de Regularização Fundiária de cada ZEIS ou conjunto de ZEIS deverá ser aprovado por sua Comissão de Regularização, informado ao Conselho Gestor do Fundo Municipal de Habitação e instituído por ato do Executivo.

Parágrafo único. Após a aprovação pela Comissão de Regularização o Plano de Regularização Fundiária de cada ZEIS deve ser aprovado por ato do Executivo.

CAPÍTULO IV – DA GESTÃO COM PARTICIPAÇÃO

Art. 83. A gestão da PHIS no Município pressupõe a participação conjunta e integrada dos diversos agentes envolvidos na produção da moradia, abrangendo os órgãos públicos, os segmentos da sociedade civil organizada, assim como movimentos sociais e população envolvida nos programas habitacionais, dentre outros, tendo como diretrizes:

I. criação de mecanismos e instrumentos de planejamento e de financiamento, considerando a especificidade política e social da questão da moradia, visando, prioritariamente, atendimento às necessidades habitacionais concentradas nos segmentos de menor renda, compreendendo, entre outras, as seguintes medidas:

   a) implantação e regulamentação do FMH, instituído pela Lei nº 6.099/02, para o qual serão dirigidos os recursos destinados aos programas habitacionais;

   b) aprimoramento das condições de financiamento do mercado voltado para a população de baixa renda, com a concessão de empréstimos com prazos mais longos e juros mais baixos, e de micro créditos, para melhoria habitacional, mediante gestões junto aos organismos públicos e privados;

   c) formação, treinamento e capacitação de agentes promotores e financeiros não estatais, tais como as cooperativas e associações comunitárias autogestionárias, e pequenas e microempresas para implementação de projetos habitacionais de interesse social;

II. desburocratização do setor financeiro-imobiliário, dos procedimentos cartoriais e dos aprobatórios da Administração Municipal,

especialmente no que tange ao licenciamento de construções e emissão de alvará e habite-se das categorias de uso não residencial permitidas em ZEIS e das tipologias de uso HIS e HMP em qualquer zona, de modo a tornar mais ágil a análise e aprovação dos processos e diminuir custos de legalização, sem prejuízo das precauções legais quanto à legitimidade da propriedade e do respeito às normas instituídas para o uso e ocupação do solo;

III. estímulo à adoção dos processos de autogestão e cogestão de equipamentos coletivos, serviços sociais, infraestrutura urbana e habitações coletivas, tanto na implementação dos programas e execução das obras, quanto na preservação e manutenção das áreas urbanizadas;

IV. promoção de programa de capacitação continuada de técnicos atuantes na área de habitação, em convênio com universidades, centros de pesquisa tecnológica, entidades de classe, organizações não governamentais, ou com a iniciativa privada;

V. estruturação de um sistema de informações habitacionais articulado ao SIM-Salvador, conforme o Capítulo III do Título IX, desta Lei.

Art. 84. A participação da população e de entidades relacionadas com a questão habitacional deve permear cada etapa da elaboração, implementação e avaliação da PHIS, com as seguintes diretrizes:

I. institucionalização de canais de participação e controle social por meio de:

a) Conferência Municipal de Habitação;

b) Conselho Gestor do Fundo Municipal de Habitação;

c) Comissão de Regularização de ZEIS;

d) audiências e consultas públicas;

II. criação de mecanismos de controle social que incorporem representantes dos vários agentes públicos e privados e dos grupos sociais envolvidos, organizando moradores e grupos carentes de moradia para elaboração de propostas habitacionais subsidiadas e, em parceria com o Poder Público;

III. garantia de participação da comunidade envolvida na urbanização das ZEIS, por meio do processo de elaboração de Planos de Regularização Fundiária e sua implementação;

IV. apoio à criação e fortalecimento de organizações coletivas, a exemplo de cooperativas, para a potencialização de fundos próprios ou outros elementos de geração de recursos financeiros.

Art. 85. A Conferência Municipal de Habitação deverá, dentre outras atribuições:

I. avaliar a implementação dos planos e programas da PHIS, deliberando sobre suas diretrizes, estratégias e prioridades;

II. debater os relatórios anuais de gestão da política habitacional, apresentando críticas e sugestões;

III. sugerir ao Executivo Municipal adequações nas ações estratégicas destinadas à implementação dos objetivos, diretrizes, planos, programas e projetos;

IV. deliberar sobre plano de trabalho para o biênio seguinte;

V. sugerir propostas de alteração desta Lei, no que se refere à questão habitacional, a serem consideradas no momento de sua modificação ou revisão.

Parágrafo único. A Conferência Municipal de Habitação ocorrerá, ordinariamente, a cada 02 (dois) anos e extraordinariamente quando convocada.

Art. 86. O Conselho criado pela Lei Municipal nº 6.099, de 19 de fevereiro de 2002, passa a ser denominado de Conselho Gestor do Fundo Municipal de Habitação.

TÍTULO VII – DA INFRAESTRUTURA, EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS URBANOS BÁSICOS

CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 87. As políticas públicas no âmbito do Município, especialmente as relacionadas aos serviços urbanos básicos, devem se orientar pelos princípios da inclusão e da equidade social, promovendo a inserção plena dos cidadãos nos circuitos produtivos e de consumo coletivo.

Art. 88. São objetivos da Política de Infraestrutura e Serviços Urbanos Básicos:

I. garantir o atendimento pelas redes de infraestrutura e serviços urbanos, em especial os serviços públicos de saneamento básico, a todas as áreas do Município, universalizando o acesso e assegurando a qualidade na prestação dos serviços;

II. ampliar o atendimento e a qualidade dos serviços públicos de saúde e educação, bem como o acesso ao lazer, recreação e esportes, focalizando, particularmente, os segmentos sociais menos favorecidos;

III. articular as políticas públicas municipais de assistência social no sentido de promover a inclusão da população de baixa renda, prevenindo situações de risco social;

IV. garantir o acesso, o ingresso e a permanência da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida em todos os serviços públicos oferecidos à comunidade;

V. apoiar no combate a criminalidade, mediante articulações com as diversas instâncias governamentais para implementação de políticas de segurança pública e de inserção social, garantindo a integridade do cidadão, dos grupos sociais e do patrimônio por meio de ações preventivas, educativas e de fiscalização, no âmbito da competência municipal;

VI. elevar os padrões de atendimento do Município na prestação de serviços públicos marcadamente municipais, como a limpeza urbana e o manejo de resíduos sólidos, drenagem e manejo de águas pluviais, defesa civil, iluminação pública, abastecimento alimentar, cemitérios e serviços funerários;

VII. fortalecer a posição do Município enquanto Titular dos serviços públicos de saneamento básico;

VIII. promover articulações com os órgãos governamentais e as empresas responsáveis pela prestação dos serviços de fornecimento de gás, energia e telecomunicações visando à modelagem de negócio e

expansão da rede compartilhada por meio de valas técnicas para implantação de dutos e cabos subterrâneos.

CAPÍTULO II – DO SANEAMENTO

Seção I – Das Disposições Gerais

Art. 89. A Política Municipal de Saneamento Básico contempla os princípios de universalidade, equidade, integralidade, intersetorialidade, qualidade do serviço, sustentabilidade, transparência das ações, utilização de tecnologias apropriadas, adoção de medidas de fomento à moderação do consumo de água e gestão pública, assegurando a participação e o controle social na sua formulação, implementação, acompanhamento e avaliação.

Parágrafo único. O Saneamento Básico compreende o conjunto de serviços, infraestruturas e instalações operacionais de: abastecimento de água potável, esgotamento sanitário, drenagem e manejo de águas pluviais urbanas, limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, conforme estabelecido pela Lei Federal nº 11.445/07.

Art. 90. Para implementação e monitoração da Política Municipal de Saneamento Básico será criado o Sistema Municipal de Saneamento Básico, integrado ao Sistema Municipal de Planejamento e Gestão, compreendendo, no mínimo, a seguinte estrutura:

I. Órgão municipal de planejamento e gestão da infraestrutura urbana e saneamento básico;

II. Órgão regulador e fiscalizador do funcionamento técnico, socioambiental, financeiro e institucional das empresas delegatárias ou concessionárias de serviços públicos de saneamento básico;

III. Câmara Técnica de Saneamento Básico, integrante do Conselho Municipal de Salvador;

IV. Fundo Municipal de Saneamento Básico (FMSB).

Art. 91. São objetivos e diretrizes gerais da Política Municipal de Saneamento Básico:

I. criação e regulamentação do Sistema Municipal de Saneamento Básico;

II. existência de órgão regulador e fiscalizador do funcionamento técnico, socioambiental, financeiro e institucional das empresas delegatárias ou concessionárias de serviços públicos de saneamento básico, com competência para estabelecer normas e especificações de desempenho;

III. regulamentação do FMSB para financiamento de ações da Política Municipal de Saneamento Básico;

IV. instalação da Câmara Técnica de Saneamento Básico no Conselho Municipal de Salvador;

V. elaboração, implementação, monitoração, avaliação e revisão do Plano Municipal de Saneamento Básico, como instrumento fundamental da Política Municipal de Saneamento Básico;

VI. organização e implementação de sistema de informações geográficas (SIG) sobre Saneamento Básico, integrado ao Sistema Nacional de Informações em Saneamento Básico(SINISA) e ao SIM-Salvador;

VII. visualização das informações espacializadas por meio de Mapas Temáticos relativos à Infraestrutura e Saneamento Básico, integrados ao Sistema Cadastral do Município (SICAD);

VIII. criação e implementação de programas permanentes de formação e capacitação de recursos humanos em Saneamento Básico e Educação Ambiental e programas de mobilização social para a área de saneamento básico.

Seção II – Do Abastecimento de Água

Art. 92. O Município é o Titular e o gestor da política de abastecimento de água, devendo garantir a qualidade, a regularidade, continuidade, eficiência, segurança e modicidade de preços na prestação de serviço, de acordo com as necessidades dos usuários.

Art. 93. As diretrizes para a prestação do serviço público de abastecimento de água são:

I. fornecimento de informações e bases cadastrais atualizadas sobre os serviços, equipamentos e infraestrutura;

II. garantia de atendimento efetivo do sistema de abastecimento de água a todos os estratos sociais da população, com metas de universalização e serviço de qualidade;

III. estímulo ao desenvolvimento e aperfeiçoamento e métodos ecomizadores de água;

IV. incentivo a adoção de equipamentos hidrosanitários que contribuam para a redução do consumo de água;

V. promoção da educação ambiental voltada para a economia de água pelos usuários;

VI. definição de mecanismos de monitoração e avaliação sistemática da qualidade do serviço público de abastecimento de água pelo Executivo Municipal;

VII. controle de perdas de água e medidas de racionalização e eficiência energética no sistema de abastecimento de água, com estabelecimento de metas;

VIII. divulgação periódica, pela empresa delegatária ou concessionária, dos dados e indicadores referentes ao sistema de abastecimento de água no Município, democratizando o acesso à informação e possibilitando o controle social sobre a qualidade do serviço prestado;

IX. desenvolvimento de modelos e regras operativas das estruturas hidráulicas, considerando o uso múltiplo das águas no Município.

Seção III – Do Esgotamento Sanitário

Art. 94. O Município é o Titular e o gestor da Política de Esgotamento Sanitário, devendo garantir a qualidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade e a modicidade de preços na prestação do serviço, de acordo com as necessidades dos usuários.

Art. 95. As diretrizes para a prestação do serviço público de esgotamento sanitário são:

I. fornecimento de informações e bases cadastrais atualizadas sobre os serviços, equipamentos e infraestrutura;

II. garantia de atendimento a todos os estratos sociais, com metas de universalização do sistema de esgotamento sanitário e serviço de qualidade, ou com outras soluções apropriadas à realidade socioambiental;

III. estabelecimento de prioridade para implantação de rede coletora e ligações domiciliares, segundo bacias coletoras, de acordo com os níveis de demanda reprimida e necessidades mais acentuadas;

IV. estabelecimento, como fator de prioridade:

a) da implantação e operação de sistemas de esgotamento sanitário ou outras soluções tecnicamente apropriadas que contribuam para a melhoria da salubridade ambiental;

b) da implantação e operação de sistemas de esgotamento sanitário ou outras soluções tecnicamente apropriadas nas áreas de proteção de mananciais, em particular aquelas situadas no entorno dos reservatórios utilizados para o abastecimento público;

c) do controle e monitoramento das margens de corpos d'água para coibir o lançamento de esgotos.

V. incentivo a adoção de equipamentos hidrossanitários que contribuam para a redução do consumo de água;

VI. adoção de medidas de racionalização e eficiência energética de esgotamento sanitário, com estabelecimento de metas;

VII. implantação de programas de despoluição dos corpos d'água e das praias do Município e eliminação gradual das captações em tempo seco;

VIII. desenvolvimento de programa de educação ambiental em parceria com a empresa delegatária ou concessionária, voltado:

a) para a população em geral, visando minimizar a geração de efluentes líquidos e promover o reúso da água, otimizando o uso da água tratada para consumo humano;

b) para as comunidades de áreas cujo tratamento de esgoto é realizado, principalmente por meio de lagoas de estabilização, de modo a evitar conflitos ambientais, riscos à segurança e saúde humanas resultantes da utilização inadequada dos corpos d'água, e a consequente rejeição do sistema pela população beneficiária.

Seção IV – Da Drenagem e do Manejo de Águas Pluviais Urbanas

Art. 96. A drenagem e o manejo de águas pluviais urbanas orientam-se segundo:

I. a compatibilidade com o processo de assentamento e expansão do tecido urbano;

II. a sustentabilidade e a adoção prioritária de medidas estruturantes, considerando as especificidades morfológicas, pluviométricas, ambientais, socioculturais e econômicas;

III. o maior equilíbrio entre absorção, retenção e escoamento de águas pluviais, objetivando o controle da ocupação do solo e do processo de impermeabilização do solo;

IV. a preservação das áreas livres, definindo índices de permeabilidade para as zonas e normas para o emprego de materiais que permitam a permeabilidade e implantação de dispositivos de retenção e reúso de águas pluviais nos empreendimentos;

V. a manutenção e monitoração preventiva e periódica, seguindo as orientações do Plano Preventivo de Defesa Civil e do Plano Municipal de Saneamento Básico.

Art. 97. As diretrizes para a drenagem e o manejo de águas pluviais urbanas são:

I. implantação de medidas estruturantes de prevenção de inundações, especialmente dispositivos legais e instrumento para monitoramento e fiscalização, para controle de erosões, de transporte e deposição de resíduos de construção e demolição e resíduos sólidos domiciliares e públicos, combate ao desmatamento e à formação de novos assentamentos precários;

II. controle da ocupação das encostas, dos fundos de vale, talvegues, várzeas e áreas de preservação permanente ao longo dos cursos e espelhos d'água, preservando a vegetação existente e visando à sua recuperação;

III. análise de alternativas e medidas integradas, estruturais e estruturantes de natureza preventiva e institucional, criando parques lineares, a recuperação de várzeas, matas ciliares, implantação de valas de infiltração gramadas, reservatórios de contenção de cheias, que poderão estar articuladas a áreas de lazer e quadras esportivas, e em áreas mais ocupadas inclusive o jardim de chuva;

IV. ampliação da geração de dados e conhecimento dos processos hidrológicos nas bacias hidrográficas e de drenagem natural do Município e sua região, do impacto da urbanização nesses processos e das consequências das inundações;

V. elaboração de cadastro físico das redes de macro e micro drenagem de águas pluviais do Município.

VI. fiscalização do uso do solo nas faixas sanitárias, várzeas, fundos de vale e nas áreas de encostas;

VII. definição de mecanismos de fomento para usos do solo compatíveis com áreas de interesse para drenagem, tais como parques lineares, área de recreação e lazer, hortas comunitárias e manutenção da vegetação nativa;

VIII. desenvolvimento de projetos de drenagem de águas pluviais urbanas que considerem, entre outros aspectos, a sustentabilidade, a mobilidade de pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, a paisagem urbana e o uso para atividades de lazer.

Art. 98. São objetivos prioritários para o Sistema de Drenagem e o Manejo de Águas Pluviais Urbanas:

I. elaborar e manter atualizado o cadastro físico das redes de infraestrutura, em especial das redes de macro e micro drenagem de águas pluviais do Município;

II. elaborar Modelagem Hidrológica e Cartas Geotécnicas;

III. elaborar, implementar, monitorar e avaliar o Plano Municipal de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais Urbanas;

IV. elaborar Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais, em conformidade com a legislação superveniente;

V. desassorear, limpar e manter os cursos d'água, canais e galerias do sistema de drenagem;

VI. promover campanhas de esclarecimento público e a participação das comunidades no planejamento, implantação e operação das ações de manejo das águas pluviais e drenagem;

VII. incrementar política de captação de águas pluviais e de reutilização de águas servidas para controle dos lançamentos, de modo a reduzir a sobrecarga no sistema de drenagem urbana;

VIII. fomentar pesquisa e desenvolvimento nos programas de pavimentação de vias locais e passeios de pedestres, para adoção de tecnologias eficientes de pisos drenantes.

Seção V – Da Limpeza Urbana e do Manejo de Resíduos Sólidos

Art. 99. A Limpeza Urbana e o Manejo de Resíduos Sólidos no Município do Salvador orientam-se segundo:

I. as diretrizes específicas do Plano Municipal de Saneamento Básico elaborado pela Administração Municipal;

II. o Modelo Tecnológico de Limpeza Urbana operado pelo Município;

III. o estabelecido pelas diretrizes nacionais de saneamento básico e políticas nacional e estadual de resíduos sólidos.

Art. 100. A Gestão da Limpeza Urbana e o Manejo de Resíduos Sólidos no Município serão pautados nos seguintes princípios, hierarquizados nesta ordem:

I. não geração de resíduos e sua minimização;

II. reutilização e reciclagem de resíduos;

III. tratamento de resíduos e disposição final ambientalmente adequada de rejeitos.

Art. 101. As diretrizes para a limpeza urbana e o manejo de resíduos sólidos são:

I. consolidação da gestão diferenciada dos resíduos;

II. implementação de programas e ações de separação na origem, visando à coleta seletiva e logística reversa, reutilização e reciclagem de resíduos;

III. implantação de soluções ambientalmente adequadas de manejo e tratamento de resíduos e de disposição final de rejeitos;

IV. planejamento, implementação, monitoração e avaliação da coleta, do transporte e tratamento de resíduos e disposição final ambientalmente adequada de rejeitos na perspectiva da sustentabilidade;

V. incentivo e apoio à formação de cooperativas para atuar, de forma complementar e integrada, nas diferentes etapas da limpeza urbana;

VI. universalização da coleta convencional, utilizando medidas, procedimentos e tecnologias socialmente apropriadas para as áreas de difícil acesso e a ampliação de coleta conteinerizada onde apropriada;

VII. formulação de legislação específica sobre manejo, e tratamento de resíduos sólidos e disposição final ambientalmente adequada de rejeitos de âmbito municipal;

VIII. aperfeiçoamento e implementação de instrumentos legais referentes aos procedimentos de contratação, acompanhamento, fiscalização e controle das empresas prestadoras de serviços;

IX. implementação de ações de educação ambiental, da divulgação e sensibilização dos cidadãos quanto às práticas adequadas de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, contribuindo para a prestação do serviço e para a gestão dos resíduos sólidos no Município;

X. fomento à elaboração de estudos e pesquisas, com vistas ao contínuo aprimoramento da gestão da limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, com ênfase na minimização e não geração de resíduos;

XI. regulação e fiscalização, pelo Município, de todos os serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos como coleta, reciclagem, transporte, transbordo, tratamento de resíduos e disposição final de rejeitos;

XII. monitoração permanente dos níveis de radioatividade nos veículos que chegam ao aterro sanitário.

CAPÍTULO III – DA SAÚDE

Art. 102. A saúde é um direito social e universal, derivado do exercício pleno da cidadania, de relevância pública, organizada institucionalmente em serviços cujas ações, orientadas pelo Plano Municipal de Saúde, evitem e/ou reduzam danos à saúde, assegurando condições para a sustentação da vida humana e bem-estar da população.

Parágrafo único. A definição e delimitação especial dos Distritos Sanitários de Salvador devem coincidir, tanto quanto possível, com os limites das bacias e sub-bacias hidrográficas.

Art. 103. As diretrizes para a saúde são:

I. elaboração e implementação do Plano Municipal de Saúde, integrado aos planos municipais de saneamento básico, habitação, meio ambiente e educação, dentre outros;

II. direcionamento da oferta de serviços e equipamentos às necessidades da população, contemplando as especificidades étnico/raciais, de gênero, de faixa etária e cultural, e assegurando o atendimento às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

III. reorientação do modelo de atenção à saúde no Município, na perspectiva da vigilância da saúde, de forma a reorganizar as ações de saúde para o controle de danos, de riscos e de determinantes socioambientais que incidem sobre o perfil epidemiológico da população;

IV. consolidação do processo de implementação do Programa de Saúde da Família;

V. aperfeiçoamento da organização espacial da distribuição da rede de saúde, segundo Prefeituras-Bairro, redimensionando-a de acordo com as características socioeconômicas, epidemiológicas e demográficas do Município;

VI. ampliação e otimização da rede de referência e prestação de serviços, com prioridade para as áreas periféricas e incorporação de padrões locais no dimensionamento e operacionalização das Unidades Básicas de Saúde(UBS) e ambulatórios;

VII. incorporação do atendimento odontológico à rede básica de serviços de saúde do Município;

VIII. garantia do acesso dos usuários aos serviços de apoio diagnóstico, terapêutico e assistência farmacêutica integral;

IX. criação de centros de referência para atenção à saúde da pessoa idosa e de instituições de longa permanência;

X. garantia do acesso da pessoa com deficiência aos estabelecimentos de saúde públicos e privados, e de seu adequado tratamento sob regulamentos técnicos médico-hospitalares, normas técnicas de acessibilidade e padrões de conduta apropriados;

XI. formulação e implementação de medidas de valorização dos profissionais e trabalhadores da saúde adequada ao novo modelo de atenção à saúde;

XII. implementação de medidas de planejamento e orçamento de interesse do setor de saúde, subordinadas aos princípios da equidade, universalidade, efetividade, hierarquização, regionalização, participação e controle social;

XIII. incentivo à consolidação da democratização do planejamento e gestão da saúde, mediante o fortalecimento do Conselho Municipal de Saúde e o apoio à realização das Conferências Municipais de Saúde;

XIV. criação e implementação de regras de incentivo e controle municipal sobre as atividades privadas de saúde, considerando o grande potencial do setor para a economia do Município;

XV. integração, a nível executivo, das ações e serviços de saúde, saneamento básico e meio ambiente;

XVI. estabelecimento de financiamentos, convênios e parcerias com outras esferas governamentais e iniciativa privada, para promoção de atividades físicas e implementação de segurança alimentar e nutricional, como forma de prevenção e controle de doenças crônico-degenerativas.

CAPÍTULO IV – DA EDUCAÇÃO

Art. 104. O Município tem, constitucionalmente, a responsabilidade pela educação infantil, segmento pré-escola, e pelo ensino fundamental, com presença, em caráter supletivo, do governo estadual, devendo estimular a participação da iniciativa privada na manutenção e oferta de ensino em todos os níveis, orientando-se pelo Plano Municipal de Educação.

Art. 105. As diretrizes para a educação são:

I. elaboração e implementação do Plano Municipal de Educação;

II. aperfeiçoamento dos padrões educacionais que garantam a universalização e a qualidade da educação infantil, segmento pré-escola e do ensino fundamental, visando a maior igualdade de acesso dos alunos da rede pública aos mercados de trabalho, aos bens culturais e à cidadania;

III. ampliação gradativa da oferta pública municipal de educação infantil, segmento creche;

IV. garantia de igualdade de condições para acesso e permanência do aluno na escola, promovendo a inclusão de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

V. inserção, no sistema educacional, da educação especial como modalidade de educação básica, na perspectiva da educação inclusiva, de forma transversal em todas as etapas e modalidades de ensino;

VI. aperfeiçoamento da organização espacial da rede de educação visando à distribuição equitativa dos estabelecimentos de ensino segundo Prefeituras-Bairro e o redimensionamento de acordo com os seguintes critérios:

a) distribuição populacional, conferindo prioridade às áreas mais populosas;

b) distribuição da renda, conferindo prioridade às regiões mais pobres;

c) quantidade e qualidade do investimento público necessário;

VII. inserção, na matriz curricular, de temas relativos à equidade de gênero e de raça/etnia, às pessoas com deficiência, à memória e ao ambiente local, valorizando-se a diversidade de identidades e manifestações culturais, defesa civil e especificidades ecológicas;

VIII. desenvolvimento e implementação da política de segurança alimentar, conferindo-se destaque para o processo de planejamento, confecção e consumo da alimentação escolar, e à criação de novos hábitos alimentares, que resultem em melhoria do estado nutricional do estudante;

IX. estabelecer parcerias com:

a) o governo estadual, para tornar automática a matrícula dos alunos da rede municipal aprovados na última série do ensino fundamental, nas escolas da rede estadual, mais próximas do seu local de residência;

b) a iniciativa privada, entidades educacionais de nível superior e organizações não governamentais, para auxiliar o funcionamento da escola, com assistência especializada na área educacional;

c) faculdades de educação, para promoção e implementação dos programas de alfabetização e de complementação dos estudos do servidor municipal, este último voltado para a conclusão do ensino fundamental;

d) escolas de administração, para promoção de programa de formação continuada na área de gestão escolar voltado para profissionais que ocupam cargos de direção nas escolas públicas;

X. implementação de procedimentos de avaliação e monitoração do Programa de formação de docentes em pós-graduação e de formação continuada;

XI. implementação de programas especiais de:

a) fomento à pesquisa e experiências pedagógicas inovadoras, com vistas ao aprimoramento do ensino e práticas educacionais complementares nas escolas municipais;

b) formação continuada de docentes para inclusão dos alunos com deficiência em classes regulares;

c) desenvolvimento de recursos humanos e difusão, por intermédio das redes de ensino formal e informal, de conteúdos didáticos relativos à prevenção de desastres e de riscos de uma maneira geral;

XII. promoção da participação da comunidade na Gestão do Sistema Municipal de Educação, assegurada pela presença:

a) na composição dos Conselhos Municipais de Educação, de Alimentação Escolar, de Gestão do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação(FUNDEB), e de outros que venham a ser criados no setor;

b) nos sistemas de gestão compartilhada,por meio dos Conselhos Escolares em cada estabelecimento de ensino;

c) na realização das Conferências Municipais de Educação.

XIII. implantação do Plano de Carreira e Remuneração dos Servidores da Educação, estabelecendo critérios para a melhoria salarial, formação e qualificação profissional e promoção por tempo de serviço no magistério;

XIV. implementação de medidas de planejamento e orçamento de interesse do setor de educação.

CAPÍTULO V – DA ASSISTÊNCIA SOCIAL

Art. 106. A assistência social constitui política de seguridade social não contributiva, orientando-se pelo Plano Municipal de Assistência Social, e realizada de forma integrada às políticas setoriais de educação, saúde, habitação e geração de emprego e renda.

Art. 107. As diretrizes para a assistência social são:

I. elaboração e implementação do Plano Municipal de Assistência Social;

II. integração aos planos de assistência social concebidos nos âmbitos federal e estadual, garantindo-se descentralização político-administrativa e comando único em cada esfera de governo;

III. desenvolvimento de ações destinadas a segmentos populacionais em situação de pobreza e vulnerabilidade social, prioritariamente crianças, adolescentes, pessoas idosas, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, indivíduos sem teto e em situação de rua;

IV. implementação de serviços, programas e projetos voltados para o fortalecimento dos vínculos familiares e comunitários, respeitando-se a dignidade e autonomia do cidadão;

V. estruturação da rede sócio assistencial governamental e apoio às organizações não governamentais, com vistas a garantir:

a) proteção social básica, na qual o indivíduo atendido ainda mantém vínculos familiares;

b) proteção básica especial, na qual o indivíduo atendido apresenta vínculos familiares frágeis ou rompidos;

VI. estímulo à participação da sociedade, por meio de organizações representativas, na formulação de propostas de assistência social e no controle das ações delas decorrentes;

VII. garantia da democratização da gestão da assistência social municipal mediante o fortalecimento de suas instâncias de participação, o Conselho Municipal de Assistência Social e a Conferência Municipal de Assistência Social;

VIII. fortalecimento das redes de proteção social, capacitando os grupos vulneráveis a desastres na sua prevenção, bem como na mitigação de danos, considerando-se as três fases de sua ocorrência: antes, durante e depois do evento adverso;

IX. implementação de medidas relativas ao planejamento e orçamento, necessárias à garantia de ações voltadas para a assistência social.

CAPÍTULO VI – DO LAZER, RECREAÇÃO E ESPORTES

Art. 108. As diretrizes para o lazer, recreação e esportes são:

I. extensão dos meios de acesso ao lazer, à recreação e ao esporte ao conjunto ampliado da população, particularmente das áreas municipais periféricas;

II. aproveitamento do potencial dos espaços públicos existentes para o lazer, recreação e esporte,equipando-os com mobiliário urbano adequado às especificidades de cada área;

III. ampliação e diversificação da oferta, mediante a criação e adequação de espaços públicos multifuncionais para o exercício de atividades de lazer, de recreação e de esportes, atendendo a diferentes faixas etárias;

IV. aperfeiçoamento da distribuição espacial da rede de equipamentos do setor;

V. integração do esporte à estratégia econômica de Salvador, tanto na realização de eventos e competições esportivas, quanto na produção local de materiais e insumos esportivos;

VI. estabelecimento de convênios e parcerias com:

a) outras esferas governamentais e a iniciativa privada, para manutenção de áreas e equipamentos, promoção de eventos esportivos, de lazer e recreacionais;

b) os governos federal, estadual e a iniciativa privada, para a implementação de serviço de segurança no mar durante a prática dos esportes náuticos, envolvendo habilitação de praticantes amadores, serviços de socorro, guarda costeira, sinalização, dentre outros aspectos;

c) associações de bairros, para o estabelecimento de critérios e controle do uso da rua para a prática de esportes e lazer pela população, garantindo a segurança dessas práticas, sobretudo as que envolvem crianças, idosos e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

VII. estímulo e criação de condições para a prática de esportes náuticos, utilizando os atrativos naturais do Município;

VIII. inclusão de atividades desportivas para pessoas com deficiência na educação física, ministrada pelas instituições de ensino públicas e privadas;

IX. incentivo à democratização do planejamento e gestão do setor, mediante a instalação e oferta de condições para o funcionamento do Conselho Municipal de Esportes e Lazer;

X. implementação de medidas de planejamento e orçamento de interesse do setor de lazer, recreação e esporte.

CAPÍTULO VII – DA SEGURANÇA ALIMENTAR E NUTRICIONAL E DO ABASTECIMENTO ALIMENTAR

Art. 109. O Município, em articulação com a sociedade civil, estabelecerá uma Política de Segurança Alimentar e Nutricional, para garantir a realização do direito de todos ao acesso regular e permanente a alimentos de qualidade, em quantidade suficiente, sem comprometer o acesso a outras necessidades essenciais, tendo por base práticas alimentares promotoras de saúde, que respeitem a diversidade cultural e que sejam social, econômica e ambientalmente sustentáveis.

Art. 110. A Política de Segurança Alimentar e Nutricional deverá orientar-se pelos seguintes objetivos:

I. adotar programas e projetos integradores das ações setoriais capazes de enfrentar a fragmentação das ações governamentais e não governamentais;

II. articular ações estruturantes que busquem remover os elementos geradores da pobreza e da insegurança alimentar dela decorrente, sem tornar as famílias atendidas dependentes de ações e programas assistenciais, e ações emergenciais que satisfaçam de imediato as carências alimentares mais extremas das pessoas em condições de vulnerabilidade;

III. adotar ações no campo de abastecimento alimentar capazes de possibilitar a ampliação da disponibilidade de alimentos de qualidade a menor custo, ao tempo em que estimulam atividades econômicas geradoras de trabalho e de renda;

IV. estabelecer mecanismos e canais permanentes de acompanhamento e avaliação da Política de Segurança Alimentar e Nutricional, visando a corrigir ou aprofundar as ações e programas aplicados, assegurando o direito à informação e as condições para a participação e controle pela sociedade;

V. promover a articulação entre os diversos Conselhos de controle social, bem como com o Ministério Público e a Defensoria Pública;

VI. promover as condições para a adoção de hábitos alimentares saudáveis, respeitando a diversidade cultural dos grupos étnico-raciais locais;

VII. apoiar atividades de agricultura urbana, estimular novos projetos de qualificação profissional e produção agrícola.

Art. 111. A Administração Municipal, visando a complementar e favorecer a integração entre as ações de segurança alimentar e nutricional promovidas nas áreas da saúde, educação e voltadas para grupos sociais específicos, implementará ações

no campo do abastecimento alimentar, utilizando os seguintes serviços e equipamentos públicos que exercem funções supletivas às da rede privada do setor:

I. feiras fixas e móveis;

II. mercados públicos;

III. centrais de abastecimento.

Art. 112. As diretrizes para a segurança alimentar e nutricional e o abastecimento alimentar são:

I. integração dos segmentos de produção, armazenagem, transporte, intermediação, distribuição, comercialização e consumo que compõem o sistema de abastecimento alimentar;

II. fomento à produção agroalimentar do Município, mediante apoio técnico, financeiro e organizacional aos pequenos agricultores;

III. modernização dos métodos e processos de comercialização atacadista e varejista de produtos agropecuários;

IV. implantação de Núcleos de Abastecimento, Comércio e Serviços, NACS, nos bairros mais populosos e de menor poder aquisitivo, compatibilizando com estes núcleos a localização de feiras, mercados e comércio informal praticados em logradouro público;

V. apoio e incentivo ao fortalecimento de entidades representativas de produtores, priorizando estas organizações no que concerne ao acesso a crédito, ao apoio à comercialização e à capacitação técnica e gerencial;

VI. integração das ações governamentais ligadas à produção e ao abastecimento, estimulando a descentralização da execução dos programas em favor do Município, da região e das organizações não-governamentais de produtores e consumidores;

VII. orientação, conscientização e educação da população adulta e infantil para a prática de uma dieta equilibrada, com melhor utilização dos recursos disponíveis, máximo aproveitamento dos alimentos, redução das perdas alimentares e orientação dos consumidores na defesa dos seus direitos;

VIII. inclusão do tema segurança alimentar na pauta de discussão dos Conselhos Municipais existentes, especialmente os de Saúde, Educação, Alimentação Escolar, Criança e Adolescentes, Tutelares, da Mulher, dos Direitos da Pessoa Idosa e de Assistência Social, para que formulem, implementem e exerçam o controle social, de forma integrada e participativa, da Política Municipal de Segurança Alimentar e Nutricional.

CAPÍTULO VIII – DA ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Art. 113. O setor de iluminação pública deverá orientar-se pelo Plano Diretor de Iluminação Pública do Município do Salvador (PDIP), integrado às diretrizes do Governo Federal através da Agência Nacional de Energia Elétrica(ANEEL), e do Governo Municipal através da Secretaria Municipal de Ordem Pública(SEMOP), entidade responsável pelo controle e prestação direta ou indireta do serviço, buscando como metas:

I. uniformidade sociogeográfica e priorização no serviço de manutenção;

II. ampliação contínua do parque de iluminação;

III. progressivo enterramento das redes de distribuição e iluminação pública, prioritariamente no Centro Histórico, em obras novas de urbanização, novos parcelamentos e em vias de maior hierarquia;

IV. economia e equilíbrio das contas do sistema de arrecadação da iluminação pública;

V. eliminação do desperdício de energia;

VI. melhoria do padrão do serviço oferecido;

VII. economia na manutenção da rede;

VIII. implantação e manutenção de cadastro georreferenciado completo, integrado ao SIM-Salvador, da totalidade do parque de iluminação pública;

IX. maximização da eficiência energética do parque de iluminação pública;

X. minimização dos impactos ambientais associados à iluminação e ao consumo de energia, promovendo a sustentabilidade, em consonância com a Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável;

XI. redução no consumo global de energia elétrica do Município;

XII. implantação e manutenção de novas tecnologias e sistemas inteligentes de operação e controle da iluminação.

Parágrafo único. Neste setor contempla-se a iluminação corrente, de segurança e de realce de todos os logradouros, praças, jardins, praias, equipamentos esportivos, patrimônio histórico, artístico e cultural do Município ou nele locado, de caráter exclusivamente público.

Art. 114. As diretrizes para a iluminação pública são:

I. elaboração do Plano Diretor de Iluminação Pública - PDIP do Município;

II. manutenção ágil e contínua nas áreas já contempladas pela iluminação pública, efetuando o acompanhamento e fiscalização dos equipamentos e serviços executados durante o processo;

III. garantia do pleno atendimento das áreas urbanas, assegurando os serviços de iluminação pública em todos os logradouros e espaços exclusivamente públicos;

IV. aperfeiçoamento dos instrumentos legais referentes aos procedimentos de contratação, acompanhamento, fiscalização e controle das empresas prestadoras de serviços terceirizados;

V. estabelecimento de normas legais e critérios complementares para os contribuintes do sistema de iluminação pública, objetivando a adequada cobrança e equilíbrio das receitas do sistema;

VI. estabelecimento de normas legais e critérios complementares ao PDIP, visando à eficiência energética nos processos e equipamentos relativos a iluminação pública;

VII. incentivo à adoção de cogeração de energia e utilização de energias renováveis em edificações, iluminação pública e transportes;

VIII. implementação de ações de redução da agressividade visual das travessias aéreas nos logradouros públicos.

CAPÍTULO IX – DOS CEMITÉRIOS E SERVIÇOS FUNERÁRIOS

Art. 115. As diretrizes para os cemitérios e serviços funerários são:

I. ampliação da capacidade instalada dos cemitérios municipais, públicos e privados, mediante a implantação de novos equipamentos, reforma e ampliação dos existentes, e apoio à implantação de crematórios e de cemitérios parques/jardins;

II. identificação de áreas para implantação de novos cemitérios públicos no Município, priorizando as regiões de população mais pobre e aquelas mais distantes dos equipamentos existentes;

III. aperfeiçoamento dos instrumentos legais referentes à contratação, concessão, acompanhamento, fiscalização e controle das empresas prestadoras de serviços funerários e sepultamentos;

IV. formulação de legislação específica sobre localização, instalações, funcionamento de atividades e serviços destinados a sepultamentos, e outros procedimentos dos cemitérios públicos e privados, adequando as normas municipais às disposições sobre o licenciamento ambiental de cemitérios de que tratam as Resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA);

V. instituição e implementação de programas de sepultamento de interesse de famílias necessitadas;

VI. estabelecimento de parceria com cemitérios particulares para a cremação de corpos e ossos sepultados em cemitérios municipais.

CAPÍTULO X – DA DEFESA CIVIL

Art. 116. A Defesa Civil compreende o conjunto de ações preventivas, de socorro, assistenciais e recuperativas, destinadas a evitar ou minimizar os desastres, superar as adversidades naturais, preservar o moral da população e restabelecer a normalidade social.

Art. 117. As diretrizes para a Defesa Civil são:

I. planejamento e promoção da defesa permanente contra desastres naturais, tecnológicos, complexos e mistos, priorizando as situações de maior prevalência no Município e as áreas de maior risco, especialmente aquelas sujeitas a alagamento e deslizamento de terras;

II. atuação na iminência e em circunstâncias de desastres, na prevenção ou minimização de danos, no socorro e assistência às populações afetadas e na reabilitação e recuperação dos cenários dos desastres;

III. estabelecimento de critérios relacionados com estudos e avaliação dos riscos, com a finalidade de hierarquizar e direcionar o planejamento da redução de desastres para as áreas de maior vulnerabilidade do Município;

IV. promoção e coordenação das ações do Sistema Municipal de Proteção e Defesa Civil (SMPDC), articulando e integrando os órgãos participantes em todos os níveis;

V. organização e implementação do funcionamento dos Núcleos de Proteção e Defesa Civil (NUPDEC), sob a coordenação do órgão

municipal responsável pela defesa civil, principalmente nas áreas vulneráveis a acidentes e nas de maior ocorrência de desastres;

VI. elaboração e implementação dos Planos Preventivos e de Contingência de Proteção e Defesa Civil, tendo como subsídio para atualização das informações o Plano Diretor de Encostas do Município de Salvador;

VII. prioridade para as ações relacionadas com a prevenção de desastres, mediante atividades educativas de conscientização e de avaliação para redução de riscos;

VIII. implementação de programas de mudança cultural e de treinamento de voluntários, objetivando o engajamento de comunidades participativas e preparadas para o enfrentamento de situações adversas;

IX. promoção de campanhas de prevenção de acidentes com ampla divulgação no Município;

X. fortalecimento da atuação do Conselho Municipal de Proteção e Defesa Civil;

XI. informação, conscientização, capacitação e mobilização da população para as atividades preventivas de defesa civil, estimulando o voluntariado;

XII. manutenção e ampliação dos postos de atendimento salva vidas ao longo de toda a orla marítima, especialmente mas praias com maior frequência de usuários e nos trechos que oferecem maior perigo.

CAPÍTULO XI – DA SEGURANÇA PÚBLICA

Art. 118. A segurança pública, dever do Estado e direito e responsabilidade de todos, é exercida objetivando a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio.

§1º. O Município tem como papel, atuar em parceria com a sociedade, por meio de medidas de prevenção situacional e social.

§2º. A prevenção situacional envolve medidas direcionadas à modificação do ambiente urbano, com objetivo de reduzir fatores de risco à segurança do cidadão.

§3º. A prevenção social envolve medidas direcionadas à intervenção nas condições sociais, culturais, econômicas e educacionais, que possam estar relacionadas ao aumento de fenômenos ligados à sensação de insegurança e à criminalidade.

Art. 119. As diretrizes para a segurança pública são:

I. desenvolvimento de ações visando à alteração dos fatores físicos do ambiente urbano geradores de insegurança e violência, tais como a urbanização de áreas precárias, requalificação de espaços degradados, iluminação de logradouros e demais espaços públicos;

II. intervenção nas condições sociais, econômicas, culturais e educacionais das comunidades, com o objetivo de reduzir a ocorrência de elementos propulsores da violência e criminalidade, por meio de ações como a geração de trabalho e renda, educação para a paz, ampliação das oportunidades de recreação e lazer, mediante programas específicos orientados para as comunidades carentes;

III. prevenção e enfrentamento das situações de violência relacionadas a gênero, orientação sexual, raça/etnia e geração;

IV. implementação de ações destinadas ao envolvimento e participação das comunidades na discussão e solução dos problemas locais de segurança e criminalidade;

V. desenvolvimento e implementação de política de segurança no trânsito, com abordagem interdisciplinar e interinstitucional;

VI. articulação com o governo estadual para promover a adequação do serviço de segurança pública às demandas e especificidades de cada comunidade;

VII. treinamento e orientação da Guarda Municipal e dos agentes de trânsito para o trato com pessoas idosas, bem como daquelas com deficiência ou mobilidade reduzida.

CAPÍTULO XII – DA UTILIZAÇÃO DE ENERGIA

Art. 120. A utilização de energia no Município do Salvador deverá ser regida pelas premissas do uso sustentável e da ecoeficiência das tecnologias adotadas.

Art. 121. O fornecimento de energia implica na oferta de serviço de qualidade na distribuição, devendo ser realizada de forma contínua, de qualidade comercial, com obrigatoriedade de garantir a defesa dos consumidores nas suas relações com a empresa concessionária, incluindo-se aspectos de natureza técnica do atendimento e qualidade do produto fornecido.

Art. 122. As diretrizes para o fornecimento de energia são:

I. garantia do pleno atendimento ao mercado consumidor de energia, assegurando níveis adequados de oferta e promovendo a conservação e utilização racional;

II. diversificação da matriz energética existente, estabelecendo medidas efetivas para a implementação do uso de fontes de energia renováveis e compatíveis com as condições ambientais;

III. promoção do desenvolvimento e utilização de novas tecnologias no uso de fontes alternativas e não-convencionais de energia, de forma complementar, inclusive energia solar, tendo como objetivo empreendimentos residenciais e grandes equipamentos;

IV. definição de programa de medidas que induzam o uso de energia solar, sobretudo para o aquecimento de água;

V. monitoração da qualidade do serviço de energia elétrica, segundo os parâmetros definidos pela ANEEL.

CAPÍTULO XIII – DAS TELECOMUNICAÇÕES

Art. 123. Constituem serviços de telecomunicações, a transmissão, emissão ou recepção de símbolos, caracteres, sinais, escritos, imagens, sons ou informações de qualquer natureza, por fio, rádio, eletricidade, meios óticos ou qualquer outro processo.

§1º. Integram o setor telecomunicações os serviços de:

I. Telefonia Fixa Convencional (TFC);estabelecerá

II. Telefonia Celular Fixa (TCF);

III. Serviço Móvel Celular (SMC);

IV. Rádio Comunicação Trunking (RCT);

V. TV a Cabo;

VI. TV no Ar, MMDS/LMDS (MDS);

VII. TV Via Satélite;

VIII. Computadores Pessoais com Acesso à Internet (PCI);

IX. Clientes de Dados em Redes Corporativas (CORP);

X. Rádio Comunicação PAGING (RCP);

XI. outros serviços equivalentes que venham a ser incorporados ao setor em razão de inovações tecnológicas ou novos formatos de negócio.

§2º. O território em que se implantam os serviços de telecomunicações, inclusive suas redes físicas, constituem-se em espaços da cidade para efeito de ordenamento do solo, de ordenamento econômico e social e de efeitos fiscais e tributários.

§3º. O Executivo Municipal estabelecerá as normas e procedimentos para a disposição das redes aéreas e subterrâneas, no sentido de ordenar a ocupação do espaço aéreo e do subsolo dos logradouros, pelos diversos equipamentos relacionados com os serviços de telecomunicações.

Art. 124. As diretrizes para as telecomunicações são:

I. Estabelecimento de condicionantes técnicos, sociais e econômicos para disciplinar a implantação de redes, estações e antenas, dentre outros equipamentos referentes aos diversos sistemas de telecomunicações, mediante instrumentos legais e normas internacionais/ nacionais, com a participação da Associação Brasileira de Normas Técnicas(ABNT), Agência Nacional de Telecomunicações(ANATEL), empresas do sistema, universidades, Governo do Estado, Município e outros agentes interessados;

II. expandir a rede de dutos em vias públicas, terrenos adjacentes e de rodovias estaduais e federais, de acordo com os interesses do tráfego das áreas a serem atendidas;

III. enterrar progressivamente as redes de telecomunicações, com prioridade o Centro Histórico, as vias de maior hierarquia, os novos parcelamentos e novas obras de urbanização;

IV. implementar serviços de telecomunicações nas áreas urbanas, de maneira permanente, fazendo uso intensivo da capilaridade das redes telefônicas fixas, móveis, de dados e TV, em função da configuração das redes locais e do entroncamento interurbano do Sistema de Telecomunicações;

V. expandir as redes de acessos aos terminais dos usuários do setor de telecomunicações, fazendo uso intensivo do posteamento da rede de distribuição de energia elétrica;

VI. expandir a rede de TV a cabo aproveitando a capilaridade da rede ótica existente, permitindo a implementação de novos serviços de acesso à rede internet com qualidade compatível com a evolução tecnológica de serviços de Transferência de Arquivos de Texto, de Imagem e Vídeo, inicialmente nos Centros Tradicional e Camaragibe (Iguatemi);

VII. promover a gestão integrada da infraestrutura e uso racional do subsolo e do espaço aéreo urbano, garantindo o compartilhamento

das redes, coordenando ações com concessionários e prestadores de serviços e assegurando a preservação das condições ambientais urbanas.

VIII. coordenar o cadastramento das redes de telefonia, cabos óticos e demais redes de telecomunicações que utilizam o subsolo e o espaço aéreo, mantendo o Sistema de Informações em base georreferenciada;

IX. racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar garantindo o compartilhamento e evitando a duplicação de equipamentos;

X. adequar a rede de telefones públicos, dotados das facilidades de serviço disponíveis para os terminais residenciais e comerciais, em localidades com população de baixa renda;

XI. adequar a rede de telefones públicos às pessoas com deficiência;

XII. utilizar preferencial os recursos técnicos e mão-de-obra locais;

XIII. viabilizar a criação de amplas zonas de internet *wireless* livre, especialmente nos sítios de maior interesse cultural e turístico da cidade.

TITULO VIII – DO ORDENAMENTO TERRITORIAL

CAPÍTULO I – DOS ELEMENTOS ESTRUTURADORES DO TERRITÓRIO

Art. 125. O modelo espacial deste plano se estrutura segundo conjunto de elementos estruturadores e de elementos integradores.

Art. 126. Os Elementos Estruturadores são os eixos que constituem o espaço urbano referencial de Salvador, compreendendo elementos referenciais do sítio natural e do tecido urbano, com características diferenciadas, que permitem alcançar melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:

I. Rede Hídrica Estrutural;

II. Rede Viária Estrutural;

III. Rede Estrutural de Transporte Coletivo;

IV. Rede Estrutural de Centralidades.

V. Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM).

§1º. Rede Hídrica Estrutural é constituída pelos cursos d´água e fundos de vale, eixos ao longo dos quais serão propostas intervenções urbanas para recuperação urbanística e ambiental, envolvendo intervenções em drenagem, recomposição de vegetação, saneamento básico e urbanização de assentamentos precários, além de áreas para o convívio da população moradora nas suas imediações;

§2º. Rede Viária Estrutural é constituída pelas vias que estabelecem as ligações entre Salvador e os municípios vizinhos da Região Metropolitana de Salvador, com municípios de outros Estados e principais ligações intraurbanas;

§3º. Rede Estrutural de Transporte Coletivo é constituída pelos sistemas de transporte de passageiros de alta e média capacidade, tendo como suporte físico, em sua maioria, a rede viária estrutural, que interliga as diferentes regiões da Cidade, atendendo demanda por viagens por diferentes motivos;

§4º. Rede Estrutural de Eixos e Pólos de Centralidades é constituída pelas centralidades metropolitanas, pelas centralidades de caráter municipal e de bairro com diferentes estágios de consolidação, abrigando preponderantemente atividades comerciais e de prestação de serviços, sendo constituídas, também, por grandes equipamentos urbanos, tais como terminais, centros empresariais, aeroporto e polo logístico, além de novas centralidades que se formarão junto a rede estrutural de transporte público.

§5º. O Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural – SAVAM é constituído por conjunto de espaços de relevante interesse e qualidade ambiental e pelo conjunto de edificações de valor histórico, arquitetônico e paisagístico configurando-se como marcos referenciais da cidade, compreendendo também parques e praças para o convívio da população.

Art. 127. Os Elementos Integradores constituem o tecido urbano que se conecta aos eixos estruturadores, abrigando as diferentes funções urbanas, compreendendo:

I. Habitação;

II. Equipamentos Sociais;

III. Espaços destinados às atividades comerciais, de prestação de serviços, institucionais e industriais;

§1º. Habitação é o principal elemento integrador como fixador da população e articulador das relações sociais no território.

§2º. Equipamentos Sociais são formados pelo conjunto de instalações destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação, dentre outros;

§3º. Espaços destinados às atividades comerciais, de prestação de serviços, institucionais e industriais, constituem as instalações destinadas à produção e ao consumo de bens e serviços, geradores de emprego e renda para a população. Será estimulada a implantação de novas centralidades nos locais onde dois ou mais eixos estruturadores diferentes cruzarem com outros eixos estruturadores.

Art. 128. A implantação de elementos estruturadores dar-se-á, preferencialmente, por meio de intervenções urbanas específicas, em parceria com a iniciativa privada, utilizando os instrumentos previstos nesta lei.

Art. 129. São objetivos da Política Urbana do Município relativas ao ordenamento territorial:

I. manter a qualificação das áreas urbanas já estruturadas e equipadas, evitando processos de deterioração física das construções, de decadência econômica, degradação social, do patrimônio ambiental e cultural e perda de valor imobiliário;

II. promover a conservação das unidades originais de paisagem e os remanescentes dos diferentes ecossistemas do território municipal, com a viabilização de sua coexistência no espaço da cidade como elementos de conforto ambiental, desenvolvimento econômico e qualificação urbanística;

III. controlar a abertura indiscriminada de frentes de urbanização no território do Município, a pulverização de pequenos assentamentos, bem como da atividade econômica, de forma a otimizar os investimentos já realizados em infraestrutura e reduzir as demandas de recursos adicionais em serviços e equipamentos públicos;

IV. possibilitar condições adequadas de mobilidade urbana, integrando os espaços internos do Município, e este às redes urbanas estadual e nacional, por meio da rede estrutural de sistemas de circulação e transportes compatíveis com as demandas existentes e as necessidades específicas dos usuários, em especial das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

V. dar continuidade às iniciativas de integração físico-funcional, de criação de novos modos e melhorias nos sistemas, viário e de transportes, considerados de forma combinada quanto à sua gestão e operação, como elementos estratégicos de passagem da estrutura urbana para patamares avançados de organização e funcionalidade;

VI. expandir o atendimento do saneamento básico e ambiental para as áreas desatendidas e com níveis elevados de vulnerabilidade e segregação social;

VII. promover a urbanização das ZEIS, com a adequação de infraestrutura e serviços urbanos, sistema viário e acessibilidade, redefinições do parcelamento, criação e recuperação de áreas públicas, eliminação do risco geotécnico, inserção de áreas verdes, respeitando a configuração física geral do assentamento.

VIII. promover a eliminação dos riscos geológicos associado à urbanização de áreas de ocupação precárias;

IX. direcionar e incentivar maiores densidades de uso e ocupação do solo para as áreas no entorno das estações de transporte de alta e média capacidade, estimulando a implantação de empreendimentos com uso misto, usos residenciais contemplando a diversidade de renda, e edificações com fachadas ativas;

X. requalificar as vias do entorno dos principais parques da cidade, estimulando a implantação de empreendimentos com uso misto.

CAPÍTULO II – DO MACROZONEAMENTO

Art. 130. O macrozoneamento é o instrumento que define a estruturação do território face às ações estratégicas de desenvolvimento urbano e socioeconômico estabelecidos para o período de vigência do Plano Diretor, configurando-se como referência a ser observada pelo Poder Público e para o controle social.

§1º. O macrozoneamento tem por finalidades:

I. constituir a base espacial dos demais instrumentos do plano diretor e dos objetivos a se alcançar;

II. conjugar as demandas sociais e econômicas de espaço com as necessidades de conservação do ambiente, de valorização da paisagem urbana, e de melhoria dos padrões urbanos;

III. racionalizar o uso e ocupação do território, em especial dos espaços dotados de melhores condições de infraestrutura ou com previsão para alocação de infraestrutura e serviços no horizonte temporal do Plano, promovendo economias de aglomeração;

IV. fornecer bases para o dimensionamento e expansão das redes de infraestrutura, e para a implantação de equipamentos e serviços públicos;

V. estabelecer os objetivos e diretrizes para o uso e ocupação do solo;

VI. prever a aplicação dos instrumentos jurídico-urbanísticos estabelecidos nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, regulamentados pelo Estatuto da Cidade e pela Medida Provisória nº 2.220/2001.

§2º. O território do Município fica dividido em duas macrozonas, delimitadas no Mapa 01 do Anexo 03 desta Lei:

I. Macrozona de Ocupação Urbana;

II. Macrozona de Conservação Ambiental.

Seção I – Da Macrozona de Ocupação Urbana

Art. 131. A Macrozona de Ocupação Urbana compreende os espaços urbanizados do Município em seus diversos estágios de estruturação, qualificação e consolidação, destinando-se à moradia, ao exercício de atividades econômicas e sociais predominantemente urbanas, comportando níveis diferenciados de densidade populacional e de ocupação do solo.

Parágrafo único. A Macrozona de Ocupação Urbana, de acordo com o estágio de adensamento, a disponibilidade de espaço, a oferta de infraestrutura e serviços, e a capacidade de suporte do meio ambiente, subdivide-se nas seguintes macroáreas delimitadas no Mapa 01A do Anexo 03 desta Lei:

I. Macroárea de Integração Metropolitana;

II. Macroárea Urbanização Consolidada;

III. Macroárea de Estruturação Urbana;

IV. Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos;

V. Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica.

Subseção I – Da Macroárea de Integração Metropolitana

Art. 132. A Macroárea de Integração Metropolitana (MIM)define-se como território estratégico para o desenvolvimento urbano da Cidade do Salvador por abranger os principais espaços de articulação da metrópole com o seu entorno regional, no qual se materializam importantes relações econômicas e institucionais que definem e fortalecem o papel de Salvador como sede da sua Região Metropolitana e capital do Estado da Bahia.

§1º. Esta macroárea compreende as faixas contíguas ao sistema viário estrutural formado pela Av. Luís Viana (Paralela), pela Rodovia BR-324 e pela Rodovia BA-526 (Estrada CIA-Aeroporto), que integram o município de Salvador aos municípios da Região Metropolitana e à rede de cidades do País.

§2º. Caracteriza-se como um extenso corredor de usos diversificados, no qual predominam atividades econômicas, usos institucionais e espaços em processo de transformação, situação na qual se incluem espaços subutilizados ou que se tornaram insustentáveis ao longo do tempo: estruturas obsoletas vinculadas a atividades de baixa dinâmica econômica, espaços vazios ou de ocupação rarefeita remanescentes no ambiente urbano, padrões de ocupação do solo de baixa densidade populacional e de área construída localizados nas áreas de maior valorização imobiliária.

Art. 133. Parágrafo único. A macroárea de integração metropolitana está subdividida seis (seis) setores de indução do desenvolvimento urbano e econômico, conforme Quadro 03 do Anexo 02 e Mapa 01B do Anexo 03 desta Lei:

I. Setor 1 – BR-324 - Pólo Logístico;

II. Setor 2 - BR-324 – Águas Claras;

III. Setor 3 – Retiro Acesso Norte;

IV. Setor 4 – Camaragibe;

V. Setor 5 – Av. Luís Viana;

VI. Setor 6 – Ipitanga.

Art. 134. A Macroárea de Integração Metropolitana tem como objetivo geral potencializar a integração de Salvador aos municípios da RMS e a articulação das diferentes regiões intraurbanas da Cidade, induzindo transformações no território dessa macroárea, com efeitos catalizadores para o desenvolvimento da cidade, através da integração dos modais do sistema de transporte urbano e metropolitano, do estímulo à conformação de centralidades e processos de transformação econômica e de padrões de uso e ocupação do solo, e equilíbrio na relação entre emprego e moradia por meio da instalação de atividades e empreendimentos diversificados de abrangência local (intrabairro), regional (interbairros) e metropolitana.

Art. 135. O ordenamento territorial da Macroárea de Integração Metropolitana tem como estratégias:

I. incentivo à concentração de usos e equipamentos de abrangência local, regional e metropolitana;

II. promoção do maior aproveitamento da terra urbana por meio do adensamento demográfico e construtivo e da implantação de novas atividades econômicas de abrangência metropolitana, atendendo a critérios de sustentabilidade;

III. estímulo à provisão habitacional para a população de baixa e média renda, sobretudo nas proximidades das estações de metrô;

IV. qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, articulando-os aos modos não motorizados de transporte e promovendo melhorias na qualidade urbana e ambiental;

V. ampliação do sistema metroviário ao longo da BR-324 até Águas Claras/Valéria (extensão da Linha 1) e implantação do sistema metroviário ao longo da Avenida Luís Viana até o Aeroporto Deputado Luís Eduardo Magalhães (Linha 2);

VI. implantação de terminal rodoviário interestadual na região de Águas Claras/Valéria, articulado à estação do metrô;

VII. implantação de Pólo Logístico na BR-324, por meio de investimentos públicos e de incentivos fiscais e urbanísticos para atração de investimentos privados,compreendendo estruturas atacadistas e de articulação logística e abrigando pequenas indústrias não poluentes e empresas de serviços voltadas para o apoio da atividade industrial na RMS;

VIII. implantação de ramal da linha ferroviária estadual destinado ao transporte de cargas, articulado ao Pólo Logístico nas proximidades da BR-324,criando um Terminal Intermodal Rodoferroviário;

IX. indução e estruturação de nova centralidade metropolitana na confluência da Av. 29 de Março com as rodovias BR-324 e BA-528, nas proximidades do Terminal Intermodal de Transportes de Passageiros em Águas Claras/Valéria, que integrará a estação terminal da Linha 1 do Metrô com o corredor de transporte de passageiros de média capacidade da Av. 29 de Março/ Av. Orlando

Gomes, gerando nova dinâmica urbana na região e oportunidades de emprego;

X. indução e estruturação de nova centralidade metropolitana na interseção da Av. 29 de Março com a Av. Luís Viana, no entorno do Terminal Intermodal de Transportes de Passageiros que integrará a Linha 2 do Metrô com o corredor de transporte de passageiros de média capacidade da Av. 29 de Março/Av. Orlando Gomes,destinando-se à instalação de empreendimentos públicos e privados voltados para a pesquisa tecnológica, atividades comerciais e de serviços, usos institucionais dos setores de educação e de saúde, complexos de entretenimento, de hospedagem e de convenções, e também serviços de apoio ao uso residencial;

XI. adequação e integração dos espaços urbanos das centralidades visando a melhoria do desempenho de suas funções, a racionalização e a utilização plena da infraestrutura instalada, a criação de oportunidades para localização de atividades econômicas, residenciais e institucionais com garantia da qualidade da mobilidade e da acessibilidade, do conforto ambiental e da segurança pública;

XII. expansão do Centro Camaragibe até o Acesso Norte, integrando-o ao Centro Retiro, de modo a otimizar a infraestrutura existente, fortalecer a base econômica local, permitir a renovação dos padrões de uso e de ocupação do solo e a ampliação das densidades populacionais por meio da oferta habitacional com manutenção das áreas verdes existentes;

XIII. estímulo à circulação de pedestres nas zonas-centralidades da macroárea por meio do dimensionamento adequado dos espaços públicos destinados ao deslocamento a pé, da oferta e disposição de equipamentos e mobiliário urbano e do incentivo à implantação de edifícios de uso misto, residencial e comercial, com fachadas ativas para o espaço público, favorecendo a segurança do transeunte;

XIV. incentivo ao transporte não motorizado articulado com o sistema de transporte de passageiros de alta e média capacidades, mediante intervenções urbanísticas na mobilidade e acessibilidade, com a implantação de ciclovias e ciclofaixas, bicicletários, eliminação de barreiras e obstáculos e adequação do pavimento das vias;

XV. atração de instituições de ensino superior e formação técnico-profissional mediante o fortalecimento das vantagens locacionais associadas à mobilidade nas áreas de entorno das estações e terminais de integração do sistema de transporte de passageiros de alta capacidade na BR-324 e na Av. Luís Viana (Paralela).

XVI. promoção da regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários e irregulares existentes, ocupados por população de baixa renda, com a provisão adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas e estímulo à implantação de atividades não residenciais capazes de gerar emprego e renda.

Art. 136. Na Macroárea de Integração Metropolitana aplicam-se prioritariamente os seguintes instrumentos de política urbana, dentre os previstos nesta lei e facultados pelo Estatuto da Cidade:

I. parcelamento, edificação e utilização compulsória;

II. regularização fundiária compreendendo: usucapião especial de imóvel urbano e demarcação urbanística e legitimação de posse, concessão

de direito real de uso e concessão de uso especial para fins de moradia;

III. zonas especiais de interesse social (ZEIS);

IV. outorga onerosa do direito de construir;

V. outorga onerosa de alteração de uso;

VI. transferência do direito de construir (TRANSCON);

VII. direito de preferência, para a aquisição de terrenos para implantação de empreendimentos de habitação de interesse social, equipamentos urbanos, em especial, os relacionados às atividades do Polo Logístico e equipamentos sociais de educação, cultura e espaços para prática de esporte e lazer;

VIII. concessão urbanística;

IX. desapropriação urbanística e por zona;

X. estudo de impacto de vizinhança (EIV-RIV);

XI. incentivos fiscais e financeiros.

Subseção II – Da Macroárea de Urbanização Consolidada

Art. 137. A Macroárea de Urbanização Consolidada se define estrategicamente como território material e simbólico das relações sociais, econômicas e políticas que construíram interna e externamente a imagem e a identidade de Salvador como metrópole, compreendendo os bairros mais tradicionais que evoluíram radialmente a partir do Centro Antigo até ocupar a ponta da península na qual está implantada a Cidade, entre a Baía de Todos os Santos e o Oceano Atlântico.

§1º. Nesta Macroárea predominam bairros com condições satisfatórias de infraestrutura, dotados de equipamentos e serviços urbanos, nos quais se concentram atividades diversificadas, com significativa oferta de postos de trabalho.

§2º. Os padrões de uso e ocupação do solo são bastante heterogêneos, coexistindo estruturas remanescentes de ocupação antiga, espaços regularmente planejados e urbanizados cujas edificações atendem às normas impostas pela municipalidade, e ocupações espontâneas de população de baixa renda, em geral precárias e consolidadas com alta densidade populacional e de área construída.

Art. 138. A Macroárea de Urbanização Consolidada tem como objetivo geral assegurar a sua vitalidade por meio de políticas de valorização da sua diversidade social e cultural, dos espaços urbanizados, do patrimônio edificado, da paisagem e das manifestações culturais, mantendo-a atrativa para a moradia e para as atividades econômicas, em especial o turismo, otimizando os investimentos públicos e privados já realizados em habitação, infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos.

Art. 139. O ordenamento territorial da Macroárea de Urbanização Consolidada tem como estratégias:

I. valorização dos espaços urbanizados por meio de ações capazes de possibilitar a renovação urbanística e evitar a desvalorização imobiliária, a degradação física e social dos bairros comerciais e residenciais e a subutilização dos investimentos públicos e privados já realizados em habitação, infraestrutura e equipamentos urbanos;

II. estímulo ao adensamento populacional nos locais onde for possível dar melhor aproveitamento à infraestrutura existente, de forma conciliada com a manutenção da qualidade ambiental urbana e com a capacidade da rede viária e de transporte;

III. dinamização das centralidades já estruturadas ou potenciais, fortalecendo o seu papel enquanto espaços de concentração das atividade urbanas, de oportunidades de negócios, de trabalho e de geração de renda, e de atendimento às demandas sociais por serviços diversificados;

IV. incentivo à diversidade de usos em todos os bairros da macroárea, garantida a convivência equilibrada entre usos residenciais e não-residenciais, com prioridade para usos mistos no pavimento térreo das edificações, especialmente nas centralidades e nos eixos de revitalização e transformação urbana, estimulando a fruição pública;

V. integração dos assentamentos precários (ZEIS) à cidade, em especial no tocante à mobilidade, prevenção de riscos e acesso aos diversos serviços e bens urbanos, por meio de ações de regularização urbanística e fundiária que contemplem as demandas básicas da população residente;

VI. ampliação e requalificação dos equipamentos públicos existentes, por meio de intervenções urbanísticas que promovam a sua articulação espacial aos padrões adequados de mobilidade e acessibilidade, amplificando a integração com os espaços abertos públicos;

VII. ampliação da mobilidade em toda a macroárea por meio da implantação e operação de sistemas de transporte de passageiros de alta e média capacidade apoiados na rede viária estrutural, e de sistemas de conexão dos diferentes modais, motorizados ou não, de modo a possibilitar, inclusive, a articulação das cumeadas dos altiplanos densamente ocupados aos vales onde estão localizados os corredores de transporte;

VIII. implantação de sistema de transporte coletivo de passageiros de média capacidade no corredor Av. Antônio Carlos Magalhães/ Av. Juracy Magalhães/ Av. Vasco da Gama, com integração intermodal com o Metrô no Terminal da Lapa;

IX. implantação de sistema de transporte coletivo de passageiros de média capacidade para integração da Calçada com a Península de Itapagipe, com o Comércio;

X. fortalecimento do Centro Antigo como território estratégico para o desenvolvimento de Salvador, por meio da recuperação e valorização da sua qualidade ambiental e urbanística,da preservação do patrimônio histórico, cultural e humano, da manutenção e ampliação dos usos institucionais públicos e privados, do incentivo ao uso habitacional e da implantação de ações estratégicas na área da cultura, da economia criativa e do turismo;

XI. requalificação dos espaços degradados ou em processo de degradação mediante transformações urbanísticas estruturais de forma conciliada com a legislação ambiental e de proteção do patrimônio histórico e cultural, e por meio deprojetos estruturadores, como o Centro Administrativo Municipal na Cidade Alta, com a realização de *retrofit* em imóveis ociosos ou subutilizados;

XII. promoção de incentivospara a restauração das edificações de valor histórico e arquitetônico, requalificando-as para usos diversificados, inclusive residenciais, compatíveis com a natureza de bens preservados;

XIII. atração de empreendimentos ligados à cultura, à economia criativa e ao turismo, por meio de incentivos fiscais, visando a recuperação e

requalificação de antigos solares, trapiches, fortes, mercados e cineteatros reconhecidos pela população como inerentes à sua experiência de cidade;

XIV. revitalização dos bairros tradicionais do Centro Antigo, promovendo o readensamento populacional com diversidade social para melhor aproveitamento da infraestrutura instalada e equilíbrio da relação entre oferta de empregos e moradia;

XV. incorporação do território negro da Liberdade à dinâmica da economia de Salvador enquanto pólo de produção cultural e da economia criativa associada à matriz africana, especialmente no que diz respeito à moda, ao design, à música e à dança;

XVI. incentivo à renovação urbanística de bairros tradicionais da macroárea, como Graça, Vitória, Barra, Brotas, Federação, Rio Vermelho, Ribeira, Bonfim e Liberdade, estabelecendo o diálogo entre novas e antigas estruturas, com a preservação das identidades e especificidades locais e a manutenção ou promoção da qualidade urbana;

XVII. fortalecimento da dinâmica urbana da Barra e dos bairros da Orla Atlântica de Salvador, território estratégico para o desenvolvimento da Cidade, mediante o incentivo à implantação de atividades econômicas diversificadas, requalificação dos espaços públicos, recuperação ou substituição de imóveis degradados, adequação da mobilidade urbana, promoção da acessibilidade universal e proteção ao uso residencial e dos usos conexos de apoio à moradia;

XVIII. manutenção da qualidade urbana dos bairros mais novos desta macroárea, como Pituba e Itaigara, otimizando as vantagens locacionais e urbanísticas do conceito de cidade a eles incorporado, que concilia a qualidade do uso residencial com altas densidades construtivas e diversidade de usos e serviços;

XIX. restruturação das áreas de entorno das estações do Metrô nos bairros de Brotas e Nazaré, mediante intervenções urbanísticas na microacessibilidade e incentivo à renovação dos usos existentes, favorecendo usos residenciais de alta densidade populacional e a localização de equipamentos voltados a grandes demandas de público, apoiados no sistema de transporte de alta capacidade;

XX. execução de política de requalificação de toda a faixa costeira da Cidade Baixa, contemplando a abertura visual e urbanística para a Baía de Todos os Santos, por meio da ampliação de acessos ao mar com novos mirantes e espaços de convivência, terminais turísticos, marinas e centros náuticos;

XXI. reestruturação do Porto de Salvador visando à modernização do terminal e à requalificação de toda a área dos antigos armazéns de carga geral para o desenvolvimento de atividades urbanas, especialmente aquelas voltadas para a cultura, o entretenimento, o lazer da população e o turismo nos seus vários segmentos;

XXII. conservação das Áreas de Proteção Cultural e Paisagística, promovendo o acesso e o uso sustentável dos espaços públicos abertos integrantes do SAVAM, bem como a integridade dos territórios associados à matriz cultural africana, como os Terreiros de Candomblé nas encostas da Av. Vasco da Gama e suas comunidades integradas aos bairros negros do Engenho Velho da Federação e Engenho Velho de Brotas.

Art. 140. Na Macroárea de Urbanização Consolidada aplicam-se prioritariamente os seguintes instrumentos de política urbana, dentre os previstos nesta lei e facultados pelo Estatuto da Cidade:

I. operação urbana consorciada;

II. regularização fundiária compreendendo: usucapião especial de imóvel urbano e demarcação urbanística e legitimação de posse, concessão de direito real de uso e concessão de uso especial para fins de moradia;

III. zonas especiais de interesse social (ZEIS);

IV. outorga onerosa do direito de construir;

V. outorga onerosa de alteração de uso em zonas predominantemente residenciais;

VI. parcelamento, edificação ou utilização compulsórios;

VII. transferência do direito de construir (TRANSCON);

VIII. direito de preferência, para a aquisição de terrenos para implantação de equipamentos urbanos, em especial, os relacionados à atividade de transporte, equipamentos sociais de educação, cultura, saúde, esportes e lazer;

IX. concessão urbanística;

X. desapropriação;

XI. estudo de impacto de vizinhança (EIV-RIV).

Subseção III – Da Macroárea de Estruturação Urbana

Art. 141. A Macroárea de Estruturação Urbana corresponde ao centro geográfico de Salvador, o chamado Miolo, a grande área estratégica para a estruturação urbana do território do Município na sua porção norte e, também, para a integração da cidade aos municípios de Simões Filho e Lauro de Freitas, que podem ter uma melhor conexão entre si através dessa região.

Parágrafo único. Esta macroárea, que compreende as regiões do Cabula, Tancredo Neves, Pau da Lima e Cajazeiras, é habitada predominantemente por população de baixa e média renda, e tem a ocupação do seu território caracterizada por assentamentos precários em diferentes estágios de consolidação, grandes conjuntos habitacionais, atividades comerciais, industriais e serviços diversificados de atendimento local, e por parcela ainda significativa de terrenos vazios, constituindo uma urbanização fragmentada e incompleta, com baixa conectividade da rede viária e apresentando condições insatisfatórias de acessibilidade, de infraestrutura, de equipamentos e serviços urbanos.

Art. 142. A Macroárea de Estruturação Urbana tem como objetivo geral promover a estruturação do território a partir da implantação das vias transversais integrantes da rede estrutural de transporte de média e alta capacidade, promovendo a conexão dos bairros, qualificando os espaços para oportunidades de negócios e criação de postos de trabalho, conformando e fortalecendo centralidades com diversidade de usos, promovendo a expansão urbana estruturada nos espaços não urbanizados ou subutilizados e a melhoria dos padrões de ocupação existentes, especialmente dos assentamentos precários.

Art. 143. O ordenamento territorial da Macroárea de Estruturação Urbana tem como estratégias:

I. estruturação da expansão urbana nos espaços não urbanizados, de forma compatível com a infraestrutura implantada e planejada, tendo como referência a qualidade urbanística e ambiental, a densidade populacional com diversidade social e a qualidade do ambiente construído e seus espaços abertos;

II. complementação das redes estruturais viária e de transporte coletivo de média capacidade nos eixos transversais Av. 29 de Março/ Av. Orlando Gomes e Via Pituaçu/ Av. Pinto de Aguiar, que fazem a ligação da Orla Atlântica com a Orla da Baía de Todos os Santos;

III. implantação e ampliação das vias existentes, bem como a conexão da rede estrutural com as vias de acesso local, de modo a propiciar condições adequadas de acessibilidade e fluidez para o deslocamento de veículos motorizados, não motorizados e pedestres;

IV. implantação de rede de ciclovias articulada à rede de transporte de alta e média capacidade e, dentro dos bairros, articulada às centralidades;

V. manutenção da população moradora e promoção da urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares, ocupados por população de baixa renda, com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;

VI. incentivo à participação do setor privado na produção de habitações de interesse social por meio de projetos de urbanização integrada, com adequada provisão de equipamentos sociais, de espaços públicos e de áreas destinadas às atividades econômicas necessárias para atendimento da população moradora, viabilizando suas conexões e pertencimento à estrutura urbana existente;

VII. estímulo à provisão de habitação de interesse social para a população de baixa e média renda em áreas que aproximem a moradia do emprego;

VIII. potencialização das centralidades dos bairros de Pau da Lima, Cajazeiras e Cabula, por meio do fortalecimento da base econômica local, adequação da densidade demográfica e da oferta habitacional, renovação dos padrões de uso e ocupação e otimização da oferta de infraestrutura;

IX. preservação das encostas total ou parcialmente consideradas como Áreas de Preservação Permanente (APP), nos termos do Código Florestal, das planícies de inundação e áreas de mananciais hídricos, de modo a contribuir para a permeabilidade do solo e a qualidade da paisagem urbana;

X. eliminação das situações de riscos, perigos e ameaças que expõem diversos grupos sociais, especialmente os de baixa renda, à vulnerabilidade urbana;

XI. manutenção, com controle ambiental,das áreas de mineração ativa e recuperação ambiental das áreas de mineração paralisadas e desativadas;

XII. estímulo à oferta de novos equipamentos de saúde e educação, de escala urbana e metropolitana com prioridade para a implantação do Hospital Municipal;

XIII. solução das situações configuradas em áreas com riscos geológico-geotécnicos e de inundações e prevenção do surgimento de novas situações de risco;

XIV. implantação do Parque Urbano da Mata Escura de forma integrada à estrutura urbana, respeitando as características ambientais e culturais do território e as práticas sociais pré-existentes;

XV. requalificação do Jardim Botânico Municipal – Mata dos Oitis, como Parque Urbano, conciliando a preservação ambiental com o usufruto e o lazer da população

XVI. implantação dos Parques de Bairro da Pedra de Xangô e de Fazenda Grande, respeitando suas características ambientais e culturais;

XVII. incentivo à implementação de atividades não residenciais nos bairros,capazes de gerar emprego e renda para a mão de obra local;

XVIII. estruturação dos bairros populares, majoritariamente ocupados pela população negra, mediante intervenções estruturais, complementação das infraestruturas e implantação de equipamentos urbanos.

Art. 144. Na Macroárea de Estruturação Urbana aplicam-se prioritariamente os seguintes instrumentos de política urbana, dentre os previstos nesta lei e facultados pelo Estatuto da Cidade:

I. parcelamento, edificação e utilização compulsória;

II. consórcio imobiliário;

III. regularização fundiária compreendendo: usucapião especial de imóvel urbano e demarcação urbanística e legitimação de posse, concessão de direito real de uso e concessão de uso especial para fins de moradia;

IV. zonas especiais de interesse social (ZEIS);

V. transferência do direito de construir – (TRANSCON);

VI. outorga onerosa do direito de construir;

VII. outorga onerosa de alteração de uso;

VIII. direito de preferência, para a aquisição de terrenos para implantação de empreendimentos de habitação de interesse social, equipamentos urbanos e sociais de educação, cultura e espaços para prática de esporte e lazer;

IX. desapropriação urbanística e por zona;

X. estudo de impacto de vizinhança (EIV-RIVI);

XI. estudo de impacto ambiental (EIA-RIMA)

XII. incentivos fiscais e financeiros.

Subseção IV – Da Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos

Art. 145. A Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos se define como estratégica para o desenvolvimento urbano de Salvador por sua posição geográfica em relação à Baía de Todos os Santos e à Baía de Aratu, que apresentam condições propícias para atividades náuticas e portuárias e outras relacionadas à economia do mar, mas, também, pela necessidade do resgate urbanístico, econômico e social dos bairros que formam conjuntamente um extenso bolsão de pobreza, no qual são deficitárias as redes de infraestrutura e a provisão de equipamentos e serviços públicos, configurando um quadro de grande vulnerabilidade urbanística e social.

§1º. Esta Macroárea compreende o chamado Subúrbio Ferroviário, desde o Lobato até São Tomé de Paripe, e bairros ao sul, localizados na parte alta da Falha Geológica, na região de São Caetano e Pirajá, configurando-se como área predominantemente residencial de padrão horizontal, ainda apresentando vazios intersticiais e abrigando população de baixa e média renda.

§2º. As altas densidades populacionais e de ocupação do solo, caracterizada majoritariamente por assentamentos precários, associadas à geomorfologia e geotecnia do sítio, com incidência de solos frágeis inadequados para a ocupação humana, definem situações de risco real e potencial em grande parte deste território.

Art. 146. A Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos tem como objetivo geral reestruturar os espaços ocupados e ainda vazios com foco em reduzir os quadros de segregação socioespacial, concentração de pobreza, precariedade habitacional, altos índices de violência, baixa oportunidade de emprego, alto grau de degradação ambiental das áreas de preservação e das praias e deficiência de infraestrutura, equipamentos sociais e serviços urbanos.

Art. 147. O ordenamento territorial da Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos tem como estratégias:

I. reestruturação urbana dos bairros da macroárea para fins de regularização urbanística e fundiária, produção de habitação de interesse social e de mercado popular e instalação de novas atividades econômicas, culturais e de lazer;

II. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários (ZEIS), dotando-os de infraestrutura de saneamento básico, de acessibilidade aos modos de transporte, de equipamentos de equipamentos sociais e de serviços urbanos, estimulando a produção de Habitação de Interesse Social (HIS) e de atividades comerciais e de prestação de serviços, sempre que possível, em parceria com o setor privado;

III. complementação das redes de equipamentos de uso público e de serviços urbanos e ampliação e qualificação dos espaços públicos, de modo a atender aos níveis de demanda existentes e previstos;

IV. fortalecimento das centralidades de Periperi e Paripe e da centralidade linear da Av. Afrânio Peixoto, que conecta vários bairros desta macroárea;

V. consolidação da faixa de orla como espaço para a recreação, esporte e lazer dos moradores da cidade e de turistas, dotando-a de equipamentos de apoio ao uso da praia e à prática de esportes, bem como mobiliário urbano adequado aos espaços e condições ambientais, pontos de apoio para informações e serviços aos frequentadores e visitantes;

VI. regeneração de espaços e edificações com abertura para a frente marítima da Baía de Todos os Santos, contribuindo para a qualificação dos bairros, estimulando a diversidade de usos e a geração de oportunidades de negócios, postos de trabalho e de renda;

VII. consolidação do sistema viário estrutural de suporte ao transporte de média capacidade mediante a execução de melhoramentos nas estruturas existentes;

VIII. adequação do sistema ferroviário do Subúrbio para o transporte urbano, mediante a substituição das estruturas viárias segregadas e dos comboios pesados por veículos leves sobre trilhos;

IX. implantação e modernização dos terminais hidroviários ao longo da borda marítima e de seu entorno, interligando-os às estações do transporte de média capacidade, visando à integração com as ilhas e com a Baía de Todos os Santos;

X. duplicação da rodovia BA-528, interligando-a à Avenida 29 de Março na intersecção com a rodovia BR-324 e com acesso ao terminal rodoviário de passageiros previsto para Águas Claras integrado ao Metrô;

XI. implantação de corredor viário estrutural a ser integrado pelas vias Coutos, Vale do Paraguari, Mané Dendê, Dique de Campinas e Lobato, criando nova conexão dos bairros do Subúrbio com o sistema viário estrutural da cidade;

XII. incentivo ao transporte não motorizado, mediante intervenções urbanísticas para melhoramento da acessibilidade, com a implantação de passeios, ciclovias, bicicletários, eliminação de barreiras e obstáculos, adequação do pavimento, proibição de atividades informais no espaço público destinado ao pedestre e regulamentação dos espaços para estacionamentos e para carga e descarga;

XIII. retomada da estratégia do Centro Náutico da Bahia (CENAB) para o desenvolvimento de um parque produtor de embarcações e equipamentos náuticos, no Subúrbio Ferroviário;

XIV. conservação das áreas integrantes do SAVAM, especialmente as Áreas de Proteção de Recursos Naturais (APRN)da Bacia do Cobre,do Vale do Paraguari e de Aratu, e das Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP) de Plataforma, Nossa Senhora da Escada, Pirajá e São Thomé de Paripe, com a preservação da qualidade ambiental e dos atributos culturais;

XV. monitoração e fiscalização dos processos de ocupação irregular de áreas inadequadas para a ocupação humana, principalmente áreas de risco,aquelas ambientalmente frágeis e também as destinadas ao uso e gozo público;

XVI. ordenamento das atividades informais, criando ou requalificando espaços e equipamentos públicos para acolhimento mediante capacitação dos ambulantes, formalização e disciplinamento do exercício das atividades;

XVII. implantação do Memorial da Cultura Negra integrado ao Parque Metropolitano de Pirajá/ São Bartolomeu, preservando e valorizando a herança cultural africana e as práticas religiosas do Candomblé;

XVIII. estímulo a projetos, programas e ações que visem potencializar as transformações urbanísticas e ambientais desejadas na macroárea.

Art. 148. Na Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos aplicam-se prioritariamente os seguintes instrumentos de política urbana, dentre os previstos nesta lei e facultados pelo Estatuto da Cidade:

I. regularização fundiária compreendendo: usucapião especial de imóvel urbano e demarcação urbanística e legitimação de posse, concessão de direito real de uso e concessão de uso especial para fins de moradia;

II. zonas especiais de interesse social (ZEIS);

III. outorga onerosa do direito de construir;

IV. transferência do direito de construir (TRANSCON);

V. direito de preferência, para a aquisição de terrenos para implantação de equipamentos sociais de cultura, saúde, esportes e lazer;

VI. desapropriação urbanística e por zona;

VII. concessão urbanística;

VIII. estudos de impacto de vizinhança (EIV-RIV).

Subseção V – Da Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica

Art. 149. A Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica define-se como território estratégico para o desenvolvimento urbano de Salvador por se constituir, material e simbolicamente, num patrimônio ambiental e cultural da Cidade, e pelas possibilidades de renovação urbana que oferece, haja vista as condições de infraestrutura existentes e os níveis baixos de densidade.

Parágrafo único. Esta Macroárea compreende a faixa litorânea que se estende desde o bairro do Costa Azul, na embocadura do rio Camaragibe, até o limite de Salvador com o município de Lauro de Freitas, configurando uma extensa zona residencial que também desempenha funções de lazer para toda a cidade, oferecendo serviços relacionados ao mar e à faixa de praia e usos vinculados ao turismo, à cultura, ao entretenimento, ao esporte e à gastronomia.

Art. 150. A Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica tem como objetivo geral estimular a renovação dos espaços, edificações e equipamentos, a fim de reverter o quadro de subutilização e deterioração das áreas urbanizadas, incentivando a dinâmica urbana através da melhoria da qualidade dos espaços públicos e privados, da paisagem urbana e do ambiente natural e construído, prevendo usos residenciais e atividades econômicas voltadas para a oferta de comércio e serviços de apoio ao uso residencial, ao turismo, hotelaria, lazer e cultura, de modo a atrair pessoas, gerar oportunidades e uma ocupação mais qualificada do território.

Art. 151. O ordenamento territorial da macroárea de Requalificação da Borda Atlântica tem como estratégias:

I. dinamização da Borda Atlântica de Salvador por meio da promoção de sua reconfiguração econômica e urbanística para abrigar usos diversificados;da manutenção da qualidade ambiental na reconfiguração da paisagem urbana; e da elevação dos padrões de densidade populacional e construída de modo a racionalizar o aproveitamento dos espaços subutilizados e degradados de maneira ambientalmente sustentável e compatível com a oferta de infraestrutura e de serviços públicos;

II. consolidação da faixa da Orla Atlântica como espaço qualificado e integrado para o lazer, recreação e prática de esportes,por meio da integração dos espaços abertos e equipamentos públicos existentes ao longo da orla e da provisão de equipamentos de apoio ao uso da praia, mobiliário urbano adequado às atividades e condições ambientais e de pontos de apoio para informações à população e visitantes, inclusive sobre a qualidade ambiental das praias e do mar;

III. fortalecimento das centralidades existentes, especialmente Itapuã e São Cristóvão, as de maior alcance na macroárea, e indução à conformação de centralidades lineares nas margens dos corredores do transporte de passageiros de média capacidade na Av. Octávio Mangabeira, Avenida Pinto de Aguiar e Avenida Orlando Gomes, e também na Av. Jorge Amado, Av. Dorival Caymmi e ao longo do sistema de vias coletoras de Itapuã a Stela Maris;

IV. implantação de melhoramentos viários visando à complementação do sistema estrutural de suporte ao transporte coletivo de passageiros de média capacidade nos corredores da Av. Octávio Mangabeira, Avenida Pinto de Aguiar e Avenida Orlando Gomes, integrado à Linha 2 do Metrô na Av. Luís Viana (Paralela), ampliando a mobilidade urbana e estimulando a transferência do transporte individual para o transporte coletivo;

V. elevação da qualidade urbana dos bairros populares por meio de intervenções estruturadoras que atendam às necessidades da população residente quanto às infraestruturas de mobilidade e de saneamento básico, à provisão e adequação dos espaços públicos, equipamentos sociais e urbanos, à oferta de atividades comerciais e de prestação de serviços com oportunidades de ocupação e renda;

VI. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários (ZEIS), dotando-os de infraestrutura, equipamentos sociais e serviços urbanos, e estimulando a produção de Habitação de Interesse Social (HIS);

VII. conservação das áreas integrantes do SAVAM: as Áreas de Proteção dos Recursos Naturais (APRN) das Dunas de Armação, de Pituaçu, Manguezal do Rio Passa Vaca, Bacia do Jaguaribe e Dunas da Bolandeira e as Áreas de Proteção Cultural e Paisagística(APCP) do Jardim de Allah, da Boca do Rio e Pituaçu, de Piatã e do Farol de Itapuã, com a preservação da qualidade ambiental e dos atributos paisagísticos;

VIII. criação e fomento de um circuito de parques públicos fundado em equipamentos existentes,com porte e funções diversificados, mediante a articulação dos parques urbanos de Pituaçu, do Abaeté e do Parque Ecológico do Vale Encantado com a rede de parques de bairro da macroárea,integrada pelo Parque da Lagoa dos Pássaros, Parque dos Ventos, Parque da Boca do Rio, Parque de Piatã e o Parque de Itapuã;

IX. estímulo à reconfiguração dos usos e padrões urbanísticos por meio do remembramento dos lotes para instalação de novas atividades econômicas, culturais e de lazer,e também usos voltados para o turismo em suas diversas modalidades;

X. estímulo à implantação de edificações com espaços que mantenham aberturas visuais para o mar, de modo a reduzir as barreiras físicas que obstruem a conexão dos espaços e a visão da paisagem da orla marítima;

XI. fomento ao desenvolvimento de polo de alta tecnologia, a partir da ampliação do CIMATEC (FIEB/SENAI), em articulação com o Parque Tecnológico e de outras iniciativas correlatas na cidade, incluindo as universidades;

XII. garantia do manejo adequado de resíduos sólidos, dos efluentes de esgotos e das águas pluviais, tendo por foco a balneabilidade das praias da Orla Atlântica.

Art. 152. Na Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica aplicam-se prioritariamente os seguintes instrumentos de política urbana, dentre os previstos nesta lei e facultados pelo Estatuto da Cidade:

I. operação urbana consorciada;

II. concessão urbanística;

III. regularização fundiária compreendendo: usucapião especial de imóvel urbano, demarcação urbanística e legitimação de posse, concessão de direito real de uso e concessão de uso especial para fins de moradia;

IV. zonas especiais de interesse social (ZEIS);

V. outorga onerosa do direito de construir;

VI. parcelamento, edificação ou utilização compulsórios;

VII. transferência do direito de construir (TRANSCON);

VIII. direito de preferência, para a aquisição de terrenos para implantação de equipamentos sociais de cultura, saúde, esportes e lazer;

IX. desapropriação urbanística e por zona;

X. estudo de impacto de vizinhança (EIV-RIV).

Seção II – Da Macrozona de Conservação Ambiental

Art. 153. A Macrozona de Conservação Ambiental é integrada por ecossistemas de interesse ambiental e por áreas destinadas à proteção, preservação, recuperação ambiental e ao desenvolvimento de usos e atividades sustentáveis. Compreende as ilhas na Baía de Todos os Santos, as áreas de proteção rigorosa das APAs, os Parques Urbanos, as áreas indicadas para Unidades de Conservação ambiental e pequenos ecossistemas de espécies endêmicas remanescentes no território municipal.

Parágrafo único. Nesta macrozona, os usos e a ocupação do solo estão subordinados à necessidade de manter ou restaurar a qualidade do ambiente natural e respeitar a fragilidade dos elementos que o constituem.

Art. 154. Integram a Macrozona de Conservação Ambiental:

I. as Áreas de Proteção Ambiental (APA), instituídas no território de Salvador pelo Governo do Estado da Bahia;

II. áreas, indicadas nesta Lei, passíveis de constituírem Unidades de Conservação (UC) de uso sustentável ou de proteção integral de acordo com seus atributos, atendendo aos critérios de classificação e enquadramento do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC);

III. as áreas correspondentes aos Parques Urbanos, conforme definição do Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM).

Parágrafo único. O enquadramento de novas áreas deverá realizar-se mediante estudos ambientais específicos, em conformidade com as diretrizes, normas e procedimentos estabelecidos pela legislação ambiental vigente.

Art. 155. A Macrozona de Conservação Ambiental tem como objetivo geral assegurar a preservação dos ecossistemas e das áreas de interesse ambiental, especialmente os mananciais, promovendo o desenvolvimento econômico e social sustentável do território e das comunidades.

Art. 156. O ordenamento territorial da Macrozona de Conservação Ambiental tem como objetivos específicos:

I. compatibilizar a legislação municipal com as diretrizes do zoneamento ambiental de cada APA, especialmente nos subespaços em que o zoneamento remete ao Município a definição de critérios e restrições de uso e ocupação do solo;

II. construir instrumentos capazes de viabilizar políticas ambientais a serem consideradas nas estratégias do desenvolvimento urbano, conciliando crescimento econômico, desenvolvimento social e conservação ambiental;

III. validar e aprimorar do Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural – SAVAM como um instrumento importante para a reversão do quadro progressivo de degradação ambiental que pode comprometer as possibilidades de negócios e qualidade de vida das gerações futuras;

IV. articular os objetivos e diretrizes da Política e do Plano Municipal de Meio Ambiente que identificam a importância da conservação das áreas que reconhecidamente contribuem para a qualidade ambiental e para melhoria dos padrões urbanos de uso e ocupação do território;

V. apoiar a preservação das manifestações culturais locais de matriz africana, rural e indígena, e suas relações com o meio ambiente, enquanto instrumentos de preservação, consciência e educação ambiental;

VI. definir indicadores ambientais que orientem a conservação, a preservação e possível ocupação dessas áreas objetivando sua consolidação de forma sustentável através da valorização social com espaços de lazer, de cultura, de qualidade ambiental, de preservação de espécies nativas, conservação de ecossistemas, de mananciais e das áreas remanescentes de dunas;

VII. incorporar as Ilhas de Maré, dos Frades e de Bom Jesus dos Passos ao desenvolvimento urbano e metropolitano de Salvador, promovendo a melhoria da mobilidade da população moradora dessas localidades, em especial da locomoção das crianças às escolas, aos serviços de saúde, promoção de funções diversificadas de moradia, lazer e serviços, potencializando seu caráter ambiental e turístico;

VIII. incentivar o desenvolvimento de pólos eco-turísticos nas ilhas de Maré, Frades e Bom Jesus dos Passos, associando a preservação ambiental ao desenvolvimento turístico sustentável, pelo aproveitamento de atividades de pesca e artesanato;

IX. promover ações de conservação dos poucos remanescentes de manguezais, a exemplo do Passa Vaca, fortemente pressionados pela ocupação urbana, como marcos de um passado quando eram abundantes nos estuários dos rios;

X. promover ações de preservação da cobertura vegetal ainda presente na Macrozona , como elementos importantes para a qualidade ambiental da cidade, já que interferem diretamente sobre a permeabilidade dos solos, minimiza os processos erosivos sobre os cursos d'água e os mananciais de abastecimento;

XI. estabelecer instrumentos de controle do uso e ocupação do solo de modo a controlar o adensamento populacional em áreas remanescentes de Mata Atlântica nas bacias hidrográficas, onde se refletem claramente as dinâmicas populacionais da cidade, mais expressivas nas proximidades da Represa de Ipitanga, com ameaças aos fragmentos ainda existentes;

XII. viabilizar ações articuladas e efetivas entre a Prefeitura e o Governo do Estado, responsável pelas APAs, de modo a mitigar os problemas gerados por projetos geradores de impactos negativos sobre essas áreas de proteção;

XIII. garantir a conservação das Áreas de Proteção Cultural e Paisagística integrantes do SAVAM;

XIV. reestruturar e qualificar o transporte náutico de modo a melhor articular os bairros do Subúrbio e Ilhas passando a integrar a futura Rede Única de Transporte Coletivo da cidade;

XV. consolidar o Subsistema de Áreas de Valor Urbano Ambiental, como espaços públicos ou privados, dotados de atributos materiais e/ou simbólicos relevantes do ponto de vista ambiental e/ou cultural, significativos para o equilíbrio e o conforto ambiental, para a conservação da memória local, das manifestações culturais e também para a sociabilidade no ambiente urbano;

XVI. incentivar o turismo de base comunitária, especialmente nas Ilhas, e na região do vetor Ipitanga, gerando emprego e renda e garantindo a preservação do patrimônio histórico, cultural e ambiental;

XVII. controlar o processo de ocupação irregular, por meio de planos e projetos desenvolvidos com ampla participação das comunidades envolvidas, privilegiando a melhoria das condições de moradia, a preservação das relações de vizinhança e a adoção de política de ordenamento consequente com os padrões de uso e ocupação do solo, adequados a cada caso, inclusive com a produção de HIS e HMP, conforme o caso.

XVIII. implementar as diretrizes contidas no Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga, em especial àquelas relacionadas aos padrões de uso e ocupação do território de maneira mais equilibrada frente aos valores sociais, culturais e ambientais da área.

Art. 157. São objetivos específicos para as áreas integrantes da Macrozona de Conservação Ambiental ainda não institucionalizadas por lei especifica como Unidades de Conservação:

I. conservar a cobertura vegetal dos cursos d'água, a morfologia e as características do solo, bem como protegeras espécies da fauna e flora representativas da biodiversidade do ambiente;

II. intensificar a fiscalização de modo a evitar ocupações irregulares e o comprometimento dos recursos ambientais;

III. elaborar estudos técnicos e audiências públicas, nos termos requeridos pela legislação ambiental vigente, para enquadramento e institucionalização das áreas numa das categorias previstas no SNUC, de modo a atender às necessidades específicas de conservação de acordo com seus atributos ambientais e características de propriedade e utilização;

IV. vedar o licenciamento de usos, bem como a autorização para exploração, modificação e supressão de recursos naturais até que se concluam os estudos para a constituição da Unidade de Conservação.

Parágrafo único. Nos casos específicos previstos na lei 8.915 de 25 de setembro de 2015 (Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável), será permitido o licenciamento de empreendimentos mediante a elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), desde que o estudo realizado indique a compatibilidade do empreendimento com o uso sustentável do ambiente.

Art. 158. São objetivos específicos Macrozona Conservação Ambiental, nos casos de áreas já ocupadas, localizadas nas Unidades de Conservação:

I. manter a densidade populacional e de ocupação do solo em níveis compatíveis com a sustentabilidade do ambiente e restringir usos que possam comprometer a qualidade ambiental da área ou de espaços vizinhos de relevante valor ecológico;

II. elevar os padrões de qualidade dos assentamentos precários ou implantados indevidamente nas imediações de áreas de relevante valor ambiental;

III. promover a recuperação ambiental, com a promoção de usos que possam ser compatibilizados com a sustentabilidade ambiental da área;

IV. estabelecer densidades populacionais e de ocupação do solo compatíveis com o uso sustentável da área, nos casos de áreas de interesse ambiental passíveis de ocupação;

V. compatibilizar os planos de parcelamento do solo e os projetos de urbanização com a conservação das áreas de preservação permanente, em especial das faixas de proteção à rede hídrica;

VI. vedar usos que possam comprometer o meio ambiente pela descarga de efluentes líquidos ou gasosos ou disposição de resíduos sólidos sem tratamento adequado.

Art. 159. Na Macrozona de Conservação Ambiental aplicam-se, prioritariamente, os seguintes instrumentos de Política Urbana, entre aqueles previstos por esta Lei e facultados pelo Estatuto da Cidade:

I. zoneamento ambiental;

II. instituição de Unidades de Conservação;

III. transferência do direito de construir (área de origem de TRANSCON);

IV. incentivos fiscais e financeiros para a conservação das unidades;

V. direito de preferência;

VI. desapropriação urbanística e por zona;

VII. pagamento por serviços ambientais.

CAPÍTULO III – DO ZONEAMENTO

Seção I – Das Zonas de Uso

Art. 160. A divisão do território do Município do Salvador em zonas de uso deve observar os objetivos, definidos nesta lei para as Macrozonas e Macroáreas.

Art. 161. O Município do Salvador, compreendendo as macrozonas e as macroárea, atendendo as diferentes especificidades do território fica dividido nas seguintes zonas de uso:

I. ZPR – Zona Predominantemente Residencial;

II. ZEIS – Zona Especial de Interesse Social;

III. ZCMe – Zona Centralidade Metropolitana;

IV. ZCMu – Zona Centralidade Municipal;

V. ZCLMe – Zona Centralidade Linear Metropolitana;

VI. ZCLMu – Zona Centralidade Linear Municipal;

VII. ZUSI – Zona de Uso Sustentável das Ilhas;

VIII. ZIT – Zona de Interesse Turístico

IX. ZDE – Zona de Desenvolvimento Econômico;

X. ZEM – Zona de Mineral;

XI. ZUE – Zona de Uso Especial;

XII. ZPAM – Zona de Proteção Ambiental.

Art. 162. Nas áreas onde houver parcelamentos aprovados pela Prefeitura com restrições convencionais através de Termo de Acordo e Compromisso (TAC), prevalecem sobre este as disposições de dimensionamento de lote e de uso e ocupação do solo das zonas de uso em que se localizem, observadas as disposições desta lei e da LOUOS.

Seção II – Dos Coeficientes de Aproveitamento

Art. 163. Aplicam-se às zonas de uso integrantes do Zoneamento do Município do Salvador, os coeficientes de aproveitamento mínimo, básico e máximo constantes do Quadro 01 do Anexo 02 desta Lei.

Parágrafo único.Coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificada, excluída a área não computável, e a área do lote, podendo ser:

I. básico (CAB), que resulta do potencial construtivo gratuito inerente aos lotes e glebas urbanos;

II. máximo (CAM), que define o limite máximo acima do CAB a ser autorizado pelo Poder Público por meio da aplicação dos instrumentos da Política Urbana, não podendo ser ultrapassado;

III. mínimo (CAMín), abaixo do qual o imóvel poderá ser considerado subutilizado, excetuando as áreas onde não se aplica, tais como: os imóveis de interesse ambiental, em que a utilização seja impedida por pendências judiciais, ou que a atividade econômica não necessite de edificação para ser exercida.

Art. 164. A revisão da LOUOS deverá adotar as zonas de uso descritas nos artigos 165 a 191.

Seção III–Das Zonas Predominantemente Residenciais (ZPR)

Art. 165. As ZPR são porções do território destinadas ao uso predominantemente uni e multiresidencial, admitindo-se outros usos desde que compatíveis com o uso residencial, de acordo com os critérios e restrições estabelecidos pela LOUOS, sendo classificadas em:

I. ZPR-1, de baixa densidade construtiva e demográfica, compreendendo edificações com padrão horizontal, situadas em áreas residenciais consolidadas, dotadas de infraestrutura, mas, também, em áreas residenciais periféricas inseridas em APA ou em APRN;

II. ZPR-2, de média densidade construtiva e demográfica, compreendendo edificações com padrão horizontal e vertical de pequeno e médio porte, situadas em áreas residenciais que contam com diversidade de usos não residenciais;

III. ZPR-3, de alta densidade construtiva e demográfica, compreendendo edificações com padrão vertical de grande porte destinados a usos residenciais, admitindo também usos não residenciais.

§1º. Serão enquadradas como ZPR as quadras destinadas a habitação uniresidencial e multiresidencial, inclusive as áreas com Termo de Acordo e

Compromisso dos loteamentos Itaigara e Vela Branca, tendo como referência o coeficiente de aproveitamento máximo das edificações desses loteamentos para o enquadramento em ZPR-1, ZPR-2 ou ZPR-3.

§2º. Nas ZPR de média e alta densidade são admitidas edificações com uso misto, com atividades comerciais e de prestação de serviços, desde que com entrada independente do uso residencial.

Seção IV– Das Zonas Especiais de Interesse Social(ZEIS)

Art. 166. As ZEIS são destinadas à regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – e à produção, manutenção ou qualificação da Habitação de Interesse Social (HIS) e Habitação de Mercado Popular (HMP), atendendo às diretrizes estabelecidas no Capítulo III do Título VI desta Lei, sendo classificadas em:

I. ZEIS-1: correspondente aos assentamentos precários – favelas, loteamentos irregulares e conjuntos habitacionais irregulares – habitados predominantemente por população de baixa renda e situados em terrenos de propriedade pública ou privada, nos quais haja interesse público em promover a regularização fundiária e produzir HIS e HMP;

II. ZEIS-2: correspondente à edificação ou conjunto de edificações deterioradas, desocupadas ou ocupadas predominantemente sob a forma de cortiços, habitações coletivas, vilas ou filas de casas, localizados em regiões com infraestrutura urbana consolidada, nos quais haja interesse público em promover a regularização edilícia, sua reutilização e a regularização das unidades imobiliárias, destinando-as prioritariamente a HIS e HMP;

III. ZEIS-3: correspondente aos terrenos não edificados, subutilizados ou não utilizados, nos quais haja interesse público na implantação de HIS e HMP;

IV. ZEIS-4: correspondente aos assentamentos precários ocupados por população de baixa renda, inseridos em APA ou em APRN, localizados em áreas públicas ou privadas, nos quais haja interesse público em promover os meios para a regularização fundiária e recuperação ambiental, considerando a legislação específica vigente.

V. ZEIS-5: correspondente aos assentamentos ocupados por comunidades quilombolas e comunidades tradicionais, especialmente aquelas vinculadas à pesca e mariscagem, localizados em áreas públicas ou privadas, nos quais haja interesse público em promover os meios para a regularização fundiária e recuperação ambiental e medidas necessárias à manutenção de suas tradições e cultura.

§1º. As ZEIS e suas respectivas tipologias estão indicadas no Mapa 03 do Anexo 03 desta Lei.

§2º. Verificada a necessidade de ajuste de perímetro das ZEIS, quando da elaboração do Plano de Regularização Fundiária, este poderá ser realizado por meio de lei específica.

§3º. É permitida a implantação de usos não residenciais nas ZEIS, atendidas as disposições desta Lei.

Art. 167. As ZEIS têm como objetivos:

I. promover a regularização fundiária sustentável, levando em consideração as dimensões patrimonial, urbanística e ambiental,

dando segurança jurídica da posse da terra e da edificação aos moradores de áreas demarcadas;

II. assegurar as condições de habitabilidade e integrar os assentamentos precários ao conjunto da cidade;

III. incentivar a utilização de imóveis não utilizados e subutilizados para programas habitacionais de interesse social;

IV. permitir a participação e controle social na gestão desses espaços urbanos;

V. promover o respeito às áreas de proteção cultural e ambiental;

VI. flexibilizar os parâmetros urbanísticos com vistas à regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal dos assentamentos precários, cortiços e conjuntos habitacionais.

Art. 168. Atendidos os critérios estabelecidos nesta Lei, novas ZEIS poderão ser enquadradas mediante:

I. indicação do PMH, de planos e projetos específicos ou de programas habitacionais;

II. solicitação de entidade representativa da comunidade interessada, após parecer favorável do órgão de habitação.

§1º. O enquadramento e a delimitação de novas ZEIS, por constituírem em alteração do zoneamento do Município, serão feitos, obrigatoriamente, por lei específica.

§2º. Nas ZEIS-3, além dos critérios adotados por esta Lei, poderão ser enquadradas as glebas e lotes considerados não edificados, subutilizados e edificações desocupadas nas quais incidem o instrumento do parcelamento, edificação e utilização compulsória.

Art. 169. Nas ZEIS 2 e 3, o licenciamento de edificação nova ou de reforma com mudança de categoria de uso deverá atender à destinação de percentuais mínimos de área construída total para HIS e HMP.

§1º. As exigências estabelecidas no caput aplicam-se aos imóveis dotados de área de terreno superior a 1.500 m^2 (mil e quinhentos metros quadrados), ficando excetuados os imóveis públicos destinados a equipamentos sociais e infraestrutura urbana.

§2º. A reforma sem mudança de uso que envolver a demolição ou ampliação de 50% (cinquenta por cento) ou mais do total da área construída no lote será considerada edificação nova para fins de aplicação das exigências estabelecidas no caput deste artigo.

Seção V – Das Zonas Centralidades Metropolitanas (ZCMe)

Art. 170. As ZCMe são porções do território contidas na macroárea de integração metropolitana, apresentando características multifuncionais,para as quais convergem e se articulam os principais fluxos de integração dos demais municípios da Região Metropolitana de Salvador e de outros Estados com o Município do Salvador, classificando-se em:

I. ZCMe-1/01, Camaragibe;

II. ZCMe-1/02, Retiro Acesso Norte;

III. ZCMe-1/03, Avenida Luís Viana e Avenida 29 de Março;

IV. ZCMe-2, Águas Claras.

V. ZCMe-CA, Centro Antigo;

§1º. A ZCMe-1, situada na convergência de vias estruturais e de terminais de transporte de passageiros com acesso pela Avenida Luís Viana (Via Paralela), compreende as centralidades existentes (Camaragibe e Retiro e Acesso Norte), beneficiando-se pela presença de estações de integração de transporte de passageiros, constituindo-se em centralidades de negócios, serviços financeiros, serviços pessoais, de apoio empresarial e por atividades de comércio varejista do Município, que será ainda mais fortalecida pela acessibilidade, com a implantação do metrô, compreendendo também o Centro Administrativo da Bahia, o Parque Tecnológico e uso residencial multifamiliar.

§2º. A ZCMe-2,situada nas proximidades da Estação de Metrô Águas Claras/Cajazeiras,com fácil acessibilidade viária e maior acessibilidade quando da implantação do transporte coletivo de alta capacidade, apresenta grande potencialidade para se transformar, substituindo as atividades industriais, depósitos e galpões por atividades comerciais e de prestação de serviços diversificados e inclusive o uso residencial, complementados por equipamentos de saúde e educação.

§3º. A ZCMe-3, compreende o Centro Antigo de Salvador, corresponde ao espaço simbólico e material das principais relações de centralidade do Município, com fácil acessibilidade por terminais de transporte coletivo de passageiros e também transporte de cargas, vinculando-se às atividades governamentais, manifestações culturais e cívicas, ao comércio e serviços diversificados, a atividades empresariais e financeiras, a serviços relacionados à atividade mercantil e atividades de lazer e turismo, bem como o uso residencial multifamiliar.

Art. 171. São diretrizes para a ZCMe-1/01:

I. manutenção da vitalidade econômica e da qualidade urbanística dos espaços que o integram, assegurando condições de infraestrutura e locacionais adequadas para o desempenho das funções de centralidade, preservando o valor do patrimônio imobiliário existente;

II. promoção da transformação urbanística, com foco no pedestre, na região do Iguatemi/Retiro inclusive aproveitando a transferência da Rodoviária e do Detran, para estimular a ocupação por usos habitacionais, comerciais e de prestação de serviços com fachadas ativas, ao longo do eixo do transporte de massa;

III. elaboração do Plano Urbanístico para requalificação dessa centralidade, obedecendo aos seguintes princípios:

a) melhoria do padrão de desenho urbano e do conforto ambiental, fortalecendo as funções existentes e promovendo a integração dos espaços e a implantação de fachada ativa;

b) adequação dos espaços ao longo dos corredores que o integram para a circulação de veículos e pedestres, dotando-os de estacionamentos, de bicicletas, motocicletas, veículos particulares de passageiros e de aluguel, veículos de cargas e de outros serviços, observando sempre a prioridade ao pedestre e ao transporte coletivo, áreas verdes, equipamentos e mobiliário urbano;

c) melhoria das condições de acessibilidade e circulação, favorecendo o deslocamento de pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, mediante a implantação de vias exclusivas e de meios adequados para a transposição de vias de grande fluxo de tráfego de veículos;

d) ampliação e adequação dos espaços públicos, favorecendo a sociabilidade urbana;

IV. priorização dos meios de transporte coletivo para atendimento às grandes demandas existentes;

V. controle do ordenamento do comércio informal nos logradouros públicos, priorizando o bem-estar e conforto para a circulação dos pedestres e a eliminação de conflitos com os fluxos viários.

VI. possibilidade de remembramentos, tendo em vista a renovação urbana, o exercício da função social da propriedade e o estímulo à usos mistos e fachadas ativas, em áreas com potencial de transformação e conformadora de centralidades.

Art. 172. São diretrizes para a ZCMe-1/02:

I. estruturação da nova centralidade como espaço multifuncional, mediante a requalificação urbanística e a oferta de condições locacionais favoráveis a atividade econômica e também ao uso residencial;

II. elaboração de Plano Urbanístico que contemple os espaços vazios existentes, considerando a implantação da rede estrutural de transporte de passageiros de alta capacidade e a localização das estações Acesso Norte e Retiro, que deverão atrair um grande número de pessoas para a área;

III. incentivo à modificação dos padrões de uso e ocupação do solo no local, ampliando o potencial construtivo dos terrenos, criando fachadas ativas, de modo a adequar o uso do espaçoàs facilidades de infraestrutura criadas pela implantação da rede estrutural de transporte;

IV. melhoria das condições de acessibilidade, de circulação e estacionamento de veículos, qualificando os espaços para o usuário em geral, para os pedestres e, em especial para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

V. estímulo à implantação de usos comerciais e de prestação de serviços diversificados e inclusive o residencial, por meio do coeficiente de aproveitamento máximo (CAM) igual a 4,0, isenção de pagamento de direito adicional de construir para HIS, e redução de 50% para HMP com área construída computável residencial de até 70 m²;

VI. redução, em mais 50%,do pagamento do direito adicional de construir pela aplicação do fator de indução do desenvolvimento urbano e econômico tanto para uso residencial como para o não residencial, conforme Quadro 03 do Anexo 02 desta Lei;

VII. condicionamento da aplicação do coeficiente de aproveitamento máximo igual a 4,0, para o uso residencial,ao atendimento da cota parte máxima de terreno de 25m² por unidade habitacional e ao máximo de duas vagas de garagem por unidade habitacional;

VIII. condicionamento da aplicação do coeficiente de aproveitamento máximo igual a 4,0, para o uso não residencial, ao atendimento da cota de garagem máxima de 32 m² por vaga, bem como a restrição de uma vaga para cada 70 m² de área construída computável.

Art. 173. São diretrizes para a ZCMe-1/03:

I. incentivo à instalação de empresas e incubadoras de alta tecnologia e de inovação como meio para viabilizar a implantação do parque tecnológico;

II. implantação de usos comerciais e de prestação de serviços diversificados e inclusive o residencial, por meio do coeficiente de aproveitamento máximo (CAM) igual a 4,0, isenção de pagamento de direito adicional de construir para HIS, e redução de 50% para HMP com área construída computável residencial de até 70 m²;

III. redução em mais 50% do pagamento do direito adicional de construir pela aplicação do fator de indução do desenvolvimento urbano e econômico tanto para uso residencial como para o não residencial, conforme Quadro 03 do Anexo 02 desta Lei;

IV. condicionamento da aplicação do coeficiente de aproveitamento máximo igual a 4,0 para o uso residencial ao atendimento da cota parte máxima de terreno de 25 m² por unidade habitacional e ao máximo de duas vagas de garagem por unidade habitacional;

V. condicionamento da aplicação do coeficiente de aproveitamento máximo igual a 4,0 para os usos não residenciais ao atendimento da cota de garagem máxima de uma vaga para cada 32 m², bem como a restrição de uma vaga para cada 70 m² de área construída computável.

Art. 174. São diretrizes para a ZCMe-2:

I. estímulo à implantação de usos comerciais e de prestação de serviços diversificados e ao residencial,por meio do coeficiente de aproveitamento máximo (CAM) igual a 4,0, isenção de pagamento de direito adicional de construir para HIS e redução de 50% para HMP com área construída computável residencial de até 70 m²;

II. redução em mais 50% o pagamento do direito adicional de construir pela aplicação do fator de indução do desenvolvimento urbano e econômico tanto para uso residencial como para o não residencial, conforme Quadro 03 do Anexo 02 desta Lei;

III. condicionamento da aplicação do coeficiente de aproveitamento máximo igual a 4,0, para o uso residencial,ao atendimento da cota parte máxima de terreno de 25m² por unidade habitacional e ao máximo de duas vagas de garagem por unidade habitacional;

IV. condicionamento da aplicação do coeficiente de aproveitamento máximo igual a 4,0, para o uso não residencial, ao atendimento da cota de garagem máxima de 32 m² por vaga, bem como a restrição de uma vaga para cada 70 m² de área construída computável;

V. estimular a implantação de um novo centro de ensino superior nesta centralidade, integrado ao sistema de alta capacidade, nas proximidades da Estação Pirajá.

Art. 175. São diretrizes para a ZCMe-CA– Centro Antigo:

I. fortalecimento como espaço de centralidade municipal, tanto do ponto de vista simbólico quanto do cultural, político e econômico, mediante o resgate e incorporação de novas funções capazes de integrá-lo plenamente à vida urbana e ao desenvolvimento do Município;

II. reversão da tendência de decréscimo populacional mediante:

a) estabelecimento de prioridade para usos residenciais e atividades complementares nas intervenções em áreas degradadas do Centro Histórico;

b) estímulo à implantação de novos empreendimentos multiresidenciais e de uso misto nas áreas adjacentes ao Centro Histórico, ampliando a oferta de unidades habitacionais e, consequentemente, o fluxo de pessoas nos períodos com baixa atividade comercial, desde que esses novos empreendimentos sejam vinculados, obrigatoriamente, à execução de intervenções que garantam o aumento da capacidade do sistema viário e de transporte público, de forma a atender às novas demandas;

III. revitalização da ZCMe-CA – Centro Antigo, contemplando entre outras medidas:

a) recuperação de áreas degradadas e/ou ociosas, requalificando-as para novos usos voltados a atividades culturais, comerciais e de serviços, com destaque para aquelas destinadas ao lazer e turismo, e também para a moradia;

b) recuperação por meio de *retrofit* de imóveis tombados ou não destinados a revitalização da área destinados a usos públicos ou privados;

c) promoção de novas articulações entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, privilegiando o modo de deslocamento a pé, de forma integrada aos corredores e terminais de transporte de passageiros;

d) implantação de terminais turísticos na Cidade Baixa, articulados diretamente com os equipamentos ascensores do sistema de transportes, aproveitando as condições de circulação na parte baixa do Centro Histórico e preservando a parte alta do tráfego intenso de veículos, em especial os de grande porte;

e) requalificação urbanística dos logradouros e demais espaços públicos, garantindo acessibilidade e conforto ao pedestre e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, principalmente nas vias e áreas de maior permanência, mediante a criação de calçadões e passeios sombreados, melhoria do mobiliário urbano, da iluminação pública e das condições de segurança pública;

f) reurbanização e criação de espaços de convivência na Orla da Baía de Todos os Santos;

g) criação de áreas para o estacionamento de veículos de passeio e turismo e para operações de carga e descarga de mercadorias;

IV. ordenamento e controle do comércio informal nos logradouros públicos.

Parágrafo Único. Na Área de Proteção Rigorosa (APR) a que se refere a Lei Municipal nº 3.289/83, que inclui o Centro Histórico tombado pelo IPHAN, na ampliação, reconstrução de edificações, o coeficiente de aproveitamento será resultante da volumetria permitida pelo IPHAN.

Seção VI– Das Zonas Centralidades Municipais (ZCMu)

Art. 176. As ZCMu são porções do território que concentram atividades administrativas, financeiras, de prestação de serviços diversificados, atividades comerciais varejistas diversificadas, de âmbito municipal e regional, bem como uso residencial multifamiliar, geralmente instaladas em áreas com fácil acessibilidade por vias estruturais e por transporte coletivo de passageiro de média e alta capacidade, classificando-se em:

I. ZCMu-1, Zona Centralidade Municipal 1;

II. ZCMu-2, Zona Centralidade Municipal 2.

§1º. A ZCMu-1 compreende faixa lindeira à Rótula do Corredor Ipitanga que faz a ligação com as rodovias BA-535 e com a BA-526, ligando Salvador com Lauro de Freitas e Camaçari e Simões Filho, devendo ser ocupada com usos sustentáveis e com densidade populacional compatível com a proximidade da área de preservação da Represa de Ipitanga.

§2º. AsZCMu-2compreende as centralidades existentes e estruturadas nas imediações dos corredores de transporte coletivo de passageiro de média capacidade, compreendendo atividades comerciais varejistas diversificadas e de prestação de serviços diversificados e por equipamentos de saúde, educação, dentre outros, de atendimento à população moradora, bem como o uso residencial multifamiliar.

Art. 177. São diretrizes para a ZCMu-1:

I. controle da ocupação do solo em razão da proximidade com a área de preservação das Represas do Ipitanga I e II, por meio de usos sustentáveis diversificados e adequados quanto às exigências de infraestruturas de água, esgoto e de disposição dos resíduos;

II. permissão de usos residenciais e atividades complementares;

III. permissão, ao longo das rodovias BA-526 e BA-535, da implantação de usos industriais limpos, serviços de apoio à indústria, usos de armazenamento de pequeno e médio porte, e atividades comerciais e serviços de apoio rodoviário, atendendo ao zoneamento ambiental da APA Joanes/ Ipitanga;

IV. permissão, nas proximidades da rodovia BA-526,da implantação de novas habitações populares e de interesse social e a instalação de atividades comerciais e de prestação de serviços, dotados de infraestrutura de saneamento básico: água, esgoto, drenagem e disposição de resíduos, com acessibilidade aos modos de transporte, bem como a implantação de equipamentos de educação, saúde, cultura, esporte e lazer;

V. garantia da permeabilidade do solo na implantação de novas edificações.

Art. 178. São diretrizes para as ZCMu-2,situadas em diferentes regiões da cidade:

I. elaboração de planos e projetos específicos, com a participação da comunidade local, objetivando a estruturação/consolidação dascentralidades, tornando obrigatória a existência de equipamentos de segurança pública, atendimentos à saúde e unidades educacionais até o 2º grau;

II. incentivo à diversidade de usos, respeitadas as especificidades locais, favorecendo a consolidação das atividades de comércio e serviços existentes, estimulando usos mistos e atividades culturais e de lazer;

III. possibilitar remembramentos tendo em vista a renovação urbana, o exercício da função social da propriedade e o estímulo à usos mistos e fachadas ativas, em áreas com potencial de transformação e conformadora de centralidades.

IV. controle da expansão das nucleações de comércio e serviços sobre os espaços de uso predominantemente residencial;

V. adequação das condições de acessibilidade, com vistas a garantir o conforto ao usuário, mediante ampliação das calcadas, previsão de áreas para estacionamento de veículos, localização das paradas do transporte coletivo, bem como controle das operações de carga e descarga de mercadorias;

VI. criação, ampliação e tratamento urbanístico adequado dos espaços públicos, qualificando-os para atividades socioculturais e de lazer;

VII. organização do comércio informal, priorizando o bem-estar e conforto para a circulação dos pedestres e a eliminação de conflitos com os fluxos viários;

VIII. conciliação dos usos de lazer e turismo com os usos residenciais, em especial nas centralidades localizadas na Área de Borda Marítima;

IX. fortalecimento das centralidades Periperi, Paripe, Cajazeiras e Pau da Lima mediante a instalação de usos institucionais voltados para a prestação de serviços públicos e de atendimento ao cidadão;

X. criação de novas condições de acessibilidade e circulação de pessoas, veículos e mercadorias na centralidade da Calçada, potencializando as atividades vinculadas à economia do mar;

XI. incentivo à renovação tipológica das edificações na centralidade Liberdade, promovendo a melhoria da qualidade da ocupação do solo e a ampliação dos espaços abertos.

Seção VII – Das Zonas Centralidade Linear (ZCL)

Art. 179. As ZCL são porções do território lindeiras a eixos do sistema viário, caracterizadas por linearidade, destinadas à localização de atividades típicas de centros e subcentros e pela predominância do uso não residencial, admitindo também o uso residencial multifamiliar, classificando-se em:

I. ZCLMe, Zona Centralidade Linear Metropolitana;

II. ZCLMu, Zona Centralidade Linear Municipal.

Art. 180. São diretrizes e proposições para as ZCL:

I. elaborar plano funcional das vias de suporte das zonas centralidades lineares municipais, de bairro, da Orla Marítima e de Ipitanga, de modo a assegurar a fluidez do tráfego com a acessibilidade ao uso do solo lindeiro;

II. dotar de infraestrutura e equipamentos as vias enquadradas como centralidades lineares municipal e de bairro, buscando atender à demanda por espaços bem localizados para serviços empresariais especializados e de alta tecnologia;

III. ordenar o uso e ocupação do solo de modo a:

a) incentivar os empreendimentos característicos dos grandes corredores de tráfego, evitando a penetração de veículos pesados nas áreas centrais;

b) coibir a implantação de empreendimentos de pequeno porte, que contribuem para a fragmentação excessiva do espaço e para a perda de fluidez do tráfego da via de suporte;

c) possibilitar remembramentos tendo em vista a renovação urbana, o exercício da função social da propriedade e o estímulo à usos mistos e fachadas ativas, em áreas com potencial de transformação e conformadora de centralidades.

IV. incentivar, nas zonas centralidades lineares, a ocupação de uso não-residencial no entorno das estações do transporte de massa ou terminais de transporte coletivo;

Art. 181. As Zonas Centralidade Linear Metropolitana (ZCLMe) são porções do território lindeiras às vias estruturais contidas na macroárea de integração metropolitana, apresentando características multifuncionais, com atividades comerciais e de prestação de serviços diversificadas, instituições públicas e privadas de educação, saúde, cultura, esporte e lazer, com atendimento metropolitano, municipal e para as áreas que atravessa, admitindo também o uso residencial multifamiliar.

Art. 182. As Zonas Centralidade Linear Municipal (ZCLMu) são porções do território lindeiras às vias estruturais que fazem a conexão entre bairros e também aquelas estruturadas nas imediações dos corredores de transporte coletivo de passageiros de média capacidade, de atendimento municipal e dos bairros por onde a via passa, compreendendo atividades comerciais, varejistas e de prestação de serviços diversificados, equipamentos de saúde, educação, dentre outros, e admitindo o uso residencial multifamiliar.

Seção VIII – Da Zona de Desenvolvimento Econômico (ZDE)

Art. 183. As ZDE são destinadas à implantação de usos não residenciais diversificados, em especial usos industriais, sendo admitidos usos comerciais, de prestação de serviços e inclusive o uso residencial, aproveitando a infraestrutura rodoviária existente e a localização estratégica às margens do corredor de circulação de transporte de massa de alta capacidade nas modalidades rodoviária e metroviária, classificadas em dois níveis, diferenciados pelo tipo de uso do solo e de intensidade de ocupação do solo:

I. ZDE 1 – Zona de Desenvolvimento Econômico I - Polo Logístico – BR-324

II. ZDE 2 – Zona de Desenvolvimento Econômico II

§1º. A ZDE 1 – Pólo Logístico tem início em Águas Claras, se estende até o limite do Município do Salvador com Simões Filho, apresentando boa mobilidade por rodovias e futuramente por ferrovia, destina-se a abrigar estruturas atacadistas, logísticas, estações aduaneiras, centros de distribuição, serviços de manutenção industrial e comercial, indústrias não poluentes, garagens de empresas de transporte de carga e de passageiros, configurando-se como zonade concentração de atividades geradoras de tributos, empregos e renda, sendo vedado o uso residencial.

§2º. A ZDE 2 – é a porção do território situada a oeste até alcançar a Base Naval de Aratu destinada a atividades industriais, comerciais e serviços diversificados, admitindo inclusive o uso residencial.

Art. 184. São diretrizes para a ZDE 1:

I. promover o desenvolvimento da área situada na confluência da BR-324 com a Avenida 29 de Março até o limite com o Município de Simões Filho, e a Base Naval de Aratu, por meio de investimentos na adequação viária e na implantação de infraestrutura de transporte de carga, inclusive ferroviária, e na extensão do metrô do Retiro até Águas Claras / Cajazeiras, até alcançar a divisa com o município de Simões Filho;

II. implantar Terminal Logístico Rodoferroviário;

III. incentivar a instalação de indústrias não poluentes, serviços de manutenção industrial e comercial, centros logísticos, estações aduaneiras, empresas atacadistas, empresas de transporte de carga e de passageiros, dentre outras;

IV. oferecer condições para a instalação de centros de distribuição de empresas industriais e comerciais;

V. implantar a nova estação rodoviária intermunicipal e interestadual integrada ao metrô na Estação Águas Claras/ Cajazeiras;

VI. viabilizar, por meio das centrais de distribuição de cargas, a distribuição de cargas fracionadas, permitindo dessa forma a regulação da circulação de caminhões pela cidade;

VII. oferecer novos espaços para a relocação de atividades industriais atualmente dispersas pela cidade;

VIII. potencializar os efeitos da articulação entre a BR-324 com a Avenida 29 de Março e o metrô, fortalecendo esta centralidade

IX. levar emprego onde as pessoas moram.

Seção IX – Da Zona de Exploração Mineral (ZEM)

Art. 185. A ZEM é destinada a atividades de extração mineral e beneficiamento de minérios, podendo admitir atividades industriais limpas, serviços de apoio rodoviário e usos de armazenamento de pequeno e médio porte, sendo vedado qualquer tipo de uso incompatível com a atividade de lavra.

Art. 186. As diretrizes para a ZEM são aquelas estabelecidas na Seção IV, do Capítulo II, do Título IV desta lei, que trata das atividades de mineração do Município do Salvador.

Seção X – Das Zonas de Uso Especial (ZUE)

Art. 187. As ZUE são porções do território destinadas a complexos urbanos voltados a funções administrativas, educacionais, de transportes, e de serviços de alta tecnologia, entre outras, classificadas em:

I. ZUE-1 – Centro Administrativo da Bahia, compreendendo o Complexo Administrativo do Estado da Bahia, integrado também por outras instituições públicas;

II. ZUE-2 – Parque Tecnológico, compreendendo atividades destinadas à produção limpa de bens e serviços de alta tecnologia e valor agregado, de pesquisa e desenvolvimento, ensino, manufatura de produtos, institucionais, além de comércio e serviços especializados, de apoio e complementares a estas atividades, inseridos no contexto de criação e ambiente de inovação, que necessitam de localização

estratégica em relação às vias estruturais e de transporte e nas proximidades de universidades;

III. ZUE-3 – Porto de Salvador correspondente ao complexo de instalações hidroportuárias, áreas alfandegadas e terminais de cargas e passageiros administrados pela Companhia de Docas da Bahia (CODEBA);

IV. ZUE-4 – Complexo Aeroportuário de Salvador correspondente às instalações do aeroporto, do terminal aeroportuário de passageiros e de cargas, e da Base Aérea de Salvador;

V. ZUE-5 – Base Naval de Aratu, correspondente ao conjunto de instalações de apoio logístico às forças navais, aeronavais, navios e embarcações da Marinha do Brasil;

VI. ZUE-6 – Central de Abastecimento da Bahia (CEASA);

VII. ZUE-7 – Setor Militar Urbano, compreendendo instalações e atividades do Exército Brasileiro, localizado na Av. Luís Viana (Paralela).

VIII. ZUE-8 – Universidade Federal da Bahia (UFBA), Campus Canela, Campus Federação e Campus Ondina;

IX. ZUE-9 – Universidade do Estado da Bahia (UNEB), Campus Cabula;

X. ZUE-10 – Parque de Exposições Agropecuárias;

XI. ZUE-11 – Aterro Sanitário Metropolitano.

Parágrafo único. O ordenamento do uso e ocupação do solo nas ZUE terá regime próprio, estabelecido de acordo com os Planos Diretores específicos aprovados pelo Executivo Municipal, compatibilizados com as diretrizes e demais normas desta Lei.

Art. 188. São diretrizes as ZUE:

I. para o Parque Tecnológico:

a) incentivo a implantação de empresas de alta tecnologia por meio da isenção da contrapartida referente à outorga onerosa do direito de construir e de incentivos fiscais, de modo a viabilizá-lo;

b) compatibilização do uso e ocupação do solo com a conservação do meio ambiente, em especial das áreas de preservação permanente na bacia do rio Jaguaribe;

c) manutenção da conectividade entre as áreas de preservação permanente identificadas na bacia do rio Jaguaribe e não segregadas por logradouros públicos;

d) respeito à conformação do relevo natural da área como diretriz básica para a infraestrutura do Parque Tecnológico;

e) adoção de modelo urbanístico que viabilize maior preservação de áreas verdes e maior conforto bioclimático, considerando os microclimas locais como direcionadores de soluções de projetos sustentáveis;

f) criação de núcleos de serviços especializados temáticos e de infraestruturas básicas compartilhadas para vocacionar a ocupação de zonas específicas do Parque Tecnológico;

g) criação de organismo específico para a gestão do Parque Tecnológico.

II. para as demais ZUE deverão ser elaborados ou atualizados os respectivos Planos Diretores para aprovação na forma do artigo anterior.

Seção XI – Das Zonas de Uso Sustentável das Ilhas (ZUSI)

Art. 189. As ZUSI são porções do território das ilhas localizadas no entorno dos atracadouros, que devem ser requalificadas para permitir melhor conexão do sistema de barcos ao sistema estrutural de transporte coletivo do Município de Salvador, de modo a ampliar o acesso da população aos serviços públicos de educação, saúde, cultura, esporte e lazer, e possibilitar a oferta no local de serviços qualificados de apoio ao turismo.

Parágrafo único. Os usos permitidos nesta zona deverão ser compatíveis com a sustentabilidade ambiental, socioeconômica e cultural das ilhas e orientados prioritariamente para o atendimento às necessidades de seus moradores.

Seção XII – Da Zona de Interesse Turístico (ZIT)

Art. 190. As ZIT são porções do território com extensão superior a 10.000 m², com boa infraestrutura e associadas a cenários privilegiados, onde serão incentivadas atividades voltadas para o turismo: hotéis, resorts, pousadas, locais para eventos e exposições, restaurantes, cafés, livrarias e atividades comerciais e de prestação de serviços.

Seção XIII – Da Zona de Proteção Ambiental (ZPAM)

Art. 191. A ZPAM destina-se prioritariamente à conservação ambiental, ao uso sustentável dos recursos naturais, admitindo usos residenciais de baixa densidade construtiva e populacional, bem como atividades de recreação e lazer da população.

§1º. O estabelecimento de critérios e restrições de uso e ocupação do solo nas áreas integrantes da ZPAM atenderá às diretrizes gerais definidas para a Macrozona de Conservação Ambiental e pelos critérios específicos estabelecidos pelo SAVAM, no Capítulo VI do Título VIII desta Lei.

§2º. No licenciamento de empreendimentos e atividades em áreas integrantes da ZPAM serão observadas as normas de licenciamento ambiental estabelecidas pelo Município e demais esferas de governo.

CAPÍTULO IV – DAS DIRETRIZES PARA A REVISÃO DA LEGISLAÇÃO DE ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Art. 192. A LOUOS deverá ser revista, de acordo com os princípios e objetivos expressos neste PDDU para o macrozoneamento e respectivas macroáreas, atendendo às seguintes diretrizes:

I. orientação e controle do parcelamento do solo, contemplando dimensões mínimas e máximas de lotes e quadras, relação entre áreas públicas e privadas, e circulação viária;

II. articulação entre espaço público e espaço privado, por meio de estímulos à manutenção de espaços abertos para fruição pública no pavimento de acesso às edificações;

III. criação de incentivos urbanísticos e condições diferenciadas de uso e ocupação do solo, quando necessários ao desenvolvimento de áreas específicas;

IV. estabelecimento de condições especiais para a construção de edifícios-garagem em áreas estratégicas, como as extremidades dos eixos de mobilidade urbana, proximidade das estações de metrô e terminais de integração e de transferência entre modais;

V. simplificação do texto legal para facilitar sua compreensão, aplicação e fiscalização;

VI. imposição de normas, critérios e parâmetros para o uso e ocupação do solo, por meio do zoneamento, que assegurem a implementação das diretrizes da organização territorial definidas no macrozoneamento às diversas regiões da cidade, respeitadas as suas especificidades de cada uma;

VII. estruturação do zoneamento pela predominância de usos, com prioridade para a moradia enquanto função básica da cidade, devendo os demais usos subordinar-se às exigências e restrições determinadas pelo impacto, conforto, higiene e segurança à vida humana, pelo respeito ao meio ambiente e também ao desempenho e funcionalidade da estrutura urbana, com ênfase na mobilidade;

VIII. garantia nas áreas com predominância de uso residencial da miscigenação de usos compatíveis com a moradia, visando à redução de deslocamentos, a racionalização dos custos de produção da cidade e a salvaguarda da qualidade ambiental urbana para ouso predominante;

IX. estímulo à implantação de atividades de comércio e serviço, geradoras de emprego e renda nas regiões da cidade com densidade populacional elevada e baixa oferta de emprego, criando regras para a compatibilidade entre usos residenciais e não residenciais;

X. compatibilização das densidades de ocupação e das tipologias habitacionais com a capacidade de suporte existente e projetada para cada área da cidade;

XI. definição de corredores de comércio e serviços em zonas nas quaiso uso residencial seja predominante, adequando-os às diretrizes de equilíbrio entre os usos residenciais e não residenciais;

XII. atualização periódica das normas de ordenamento do uso e ocupação do solo, incorporando diretrizes de planos urbanísticos aprovados para áreas específicas;

XIII. reconhecimento dos assentamentos precários urbanizáveis, adaptando-os à formalidade por meio do estabelecimento de parâmetros mínimos tecnicamente adequados para regularização urbanística desses assentamentos, a critério do Executivo;

XIV. criação de incentivos à produção de unidades de habitação de interesse social (HIS);

XV. consolidação da policentralidade e multifuncionalidade urbana por meio do estímulo à descentralização de atividades econômicas em áreas especializadas, favorecendo as economias de aglomeração na implantação de usos não residenciais;

XVI. conciliar a fluidez requerida pelos corredores viários de transportes com a oferta de vantagens locacionais para o exercício de atividades econômicas nos terrenos lindeiros aos referidos corredores;

XVII. criar nas áreas onde a rede viária é inadequada uma relação entre usos permitidos e características da via, compatível com o tecido

urbano local, sem impedir a instalação de atividades geradoras de renda e emprego;

XVIII. prever restrições e condicionantes à implantação de empreendimentos nos lotes lindeiros às vias do sistema viário estrutural, para garantir a fluidez de tráfego nessas vias;

XIX. promover o adensamento construtivo e populacional e a concentração de usos e atividades em áreas com transporte coletivo de média e alta capacidade instalado e planejado;

XX. estabelecer limites mínimos e máximos de área construída não computável no coeficiente de aproveitamento, destinada a garagem e estacionamento de veículos;

XXI. oferecimento de vantagens locacionais nas áreas que apresentem condições para o adensamento, associadas ou não a potencialidades para o desenvolvimento de atividades econômicas;

XXII. proporcionar a composição de conjuntos urbanos que superem o lote como unidade de referência da configuração urbana, sendo também adotada a quadra como referência de composição do sistema edificado;

XXIII. promover a articulação entre espaço público e espaço privado, por meio de estímulos à manutenção de espaços abertos para fruição pública no pavimento de acesso às edificações;

XXIV. estabelecimento de largura mínima adequada para que passeios e calçadas atendam às necessidades da livre circulação de pessoas, implantação de mobiliário urbano, paisagismo e arborização;

XXV. assegurar a conservação e uso sustentável das áreas integrantes do SAVAM;

XXVI. promover na Macrozona de Conservação Ambiental, especialmente nas ilhas, atividades ligadas ao ecoturismo e à educação ambiental;

XXVII. assegurar a destinação de áreas reservadas a grandes equipamentos de natureza institucional;

XXVIII. evitar conflitos entre os usos impactantes e sua vizinhança;

XXIX. definição de critérios para a prevenção ou mitigação de impactos causados por atividades ou empreendimentos classificados como pólos geradores de tráfego ou causadores de impacto de vizinhança;

XXX. definição dos empreendimentos e atividades sujeitos à avaliação do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV), bem como dos procedimentos aplicáveis.

Art. 193. A fiscalização do ordenamento do uso e ocupação do solo terá um sentido menos corretivo e repressivo em benefício de um caráter mais pedagógico, de modo a:

I. mobilizar a comunidade a integrar os canais de participação legalmente constituídos;

II. possibilitar que se firmem compromissos e responsabilidades partilhados entre a sociedade civil e a Administração Pública, no controle do ordenamento do uso e ocupação do solo, do agenciamento e da manutenção dos espaços públicos.

Seção I – Da Classificação Dos Usos e Atividades

Art. 194. A LOUOS deverá classificar o uso do solo em:

I. residencial, que envolve a moradia de um indivíduo ou grupo de indivíduos;

II. não residencial, que envolve atividades:

a) comerciais;

b) de serviços;

c) institucionais;

d) industriais.

§1º. As categorias de uso não residencial poderão ser subdivididas em subcategorias com regulação própria.

§2º. O uso não residencial será classificado em subcategorias, segundo níveis de incomodidade e compatibilidade com o uso residencial, em:

I. não incômodas, que não causam impacto nocivo ao meio ambiente urbano;

II. incômodas compatíveis com o uso residencial;

III. incômodas incompatíveis com o uso residencial.

§3º. Os usos e atividades serão classificados de acordo com o disposto no parágrafo anterior, em razão do impacto que possam causar, especialmente:

I. impacto urbanístico em relação à sobrecarga da infraestrutura instalada ou alteração negativa na paisagem urbana;

II. poluição atmosférica sonora, em relação ao conjunto de fenômenos vibratórios que se propagam no entorno próximo pelo uso de máquinas, utensílios ruidosos, aparelhos sonoros ou similares, meios de transporte aéreo, hídrico ou terrestre motorizado, e concentração de pessoas ou animais em recinto fechado ou ambiente externo, que possa causar prejuízo à saúde, ao bem-estar e às atividades dos seres humanos, da fauna e da flora;

III. poluição atmosférica particulada, relativa ao uso de combustíveis nos processos de produção ou lançamento na atmosfera acima do admissível, de material particulado inerte e gases contaminantes prejudiciais ao meio ambiente e a saúde humana;

IV. poluição hídrica, relativa à geração de efluentes líquidos incompatíveis ao lançamento na rede hidrográfica ou sistema coletor de esgotos ou poluição do lençol freático;

V. poluição por resíduos sólidos, relativa à produção, manipulação ou estocagem de resíduos sólidos, com riscos potenciais ao meio ambiente e à saúde pública;

VI. vibração por meio de máquinas ou equipamentos que produzam choque ou vibração sensível além dos limites da propriedade;

VII. periculosidade relativa às atividades que apresentam risco ao meio ambiente e à saúde humana, em função de radiação emitida, da comercialização, uso ou estocagem de materiais perigosos, compreendendo gás natural e liquefeito de petróleo (GLP), explosivos, combustíveis inflamáveis e tóxicos, conforme normas que regulem o assunto;

VIII. geração de tráfego pela operação ou atração de veículos pesados, tais caminhões, ônibus ou geração de tráfego intenso, em razão do porte do estabelecimento, da concentração de pessoas e do número de vagas de estacionamento criadas.

§4º. A revisão da LOUOS poderá criar novas subcategorias de uso e rever a relação entre usos permitidos, zonas e categorias das vias, adequando essa disciplina às diretrizes expressas neste PDDU.

CAPÍTULO V – DA MOBILIDADE URBANA

Seção I – Das Disposições Gerais

Art. 195. A mobilidade urbana decorrente do conjunto organizado e coordenado de modais de transporte que garantem a locomoção de pessoas ou mercadorias no espaço da cidade é efetivada por meio dos Sistemas de Circulação e Transportes, cumprindo a função de articulação intra e interurbana, sendo um dos mais fortes e importantes indutores do desenvolvimento urbano e regional.

Parágrafo único. As conceituações e diretrizes formuladas neste PDDU estão precisamente ajustadas às orientações da Política Nacional de Mobilidade Urbana, determinadas pela Lei Federal No. 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

Art. 196. O sistema de mobilidade compreende a articulação dos diversos modais de transporte, e suas respectivas infraestruturas, serviços, equipamentos e instalações operacionais organizados e coordenados de forma a atender a mobilidade de pessoas e o deslocamento de mercadorias no espaço da cidade, visando assegurar a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção de todos os usuários, em especial, daqueles com deficiência ou com mobilidade reduzida, e vulnerabilidade social, estimulando os diferentes modais a utilizar energia limpa, de forma a contribuir para a mitigação das mudanças climáticas.

Art. 197. A macro estratégia da mobilidade urbana definida nesta Lei tem como objetivo integrar os diversos espaços do Município, proporcionando acessibilidade universal às diversas regiões, mediante a definição de uma rede multimodal hierarquizada, com prioridade de circulação para o transporte coletivo de passageiros, e que possibilite fluidez, conforto e segurança no trânsito de pedestres e de veículos em suas diferentes necessidades de deslocamento.

Art. 198. São componentes do sistema de mobilidade, a infraestrutura e a operação dos serviços de transporte, de forma pública ou privada, relativos a:

I. subsistema viário e de circulação de veículos;

II. subsistema de circulação de pedestre;

III. subsistema cicloviário;

IV. subsistema de estacionamento de veículos;

V. subsistema de transporte urbano de passageiros;

VI. subsistema de transporte de conexão Estadual e Nacional;

VII. subsistema dutoviário;

VIII. subsistema de logística para o transporte de carga;

IX. subsistema de equipamentos de conexão;

X. subsistema de gestão do trânsito e transporte.

Art. 199. São consideradas amplitudes de alcance espacial da mobilidade:

I. abrangência local, correspondente aos deslocamentos realizados dentro de um bairro;

II. abrangência municipal, correspondente aos deslocamentos realizados entre distintas regiões do Município;

III. abrangência metropolitana, correspondente aos deslocamentos realizados entre Municípios integrantes da Região Metropolitana de Salvador (RMS);

IV. abrangência estadual, deslocamentos ocorridos entre Salvador e quaisquer Municípios baianos, que não sejam integrantes da RMS e possuam grande fluxo cotidiano de viagens com a capital;

V. abrangência interestadual, compreendendo os deslocamentos entre Salvador e cidades de outros Estados brasileiros;

VI. abrangência internacional, compreendendo os deslocamentos entre Salvador e cidades de outros países.

Art. 200. Para consolidar a articulação entre os diversos modais dentro do município, o Poder Executivo Municipal deve elaborar um Plano de Mobilidade de Salvador (PlanMob), com abrangência em todo o tecido urbano, inclusive insular e sua conexão continental, balizados pelas diversas diretrizes formuladas neste PDDU e em estrita coerência com as demais condicionantes urbanísticas determinadas nesta Lei.

§1º. O PlanMob deve estar adequado às determinações da Lei Federal nº 12.587 de 2012 e suas complementações.

§2º. O PlanMob deve estar compatibilizado com outros planos setoriais de transporte da RMS e regionais do Estado da Bahia.

§3º. As determinações do PlanMob deverão ser institucionalizadas por nova Lei Municipal específica, complementando este PDDU.

§4º. As indicações constantes dos Mapas 04, 05 e 06 do Anexo 03 desta Lei, devem ser consideradas como diretrizes básicas para a elaboração do PlanMob.

§5º. O PlanMob deve conter, como diretrizes gerais para sua elaboração, aquelas aqui definidas especificamente para cada subsistema que o compõe.

Seção II – Da Articulação Institucional do Setor

Art. 201. A gestão do setor de transportes como um todo, incluindo a implantação e ampliação da infraestrutura viária, a operação do tráfego, a institucionalização e regulamentação dos serviços de transporte de passageiros e de cargas, nos diferentes modais, deve estar articulada institucionalmente entre si e garantir a melhor coesão e fluidez entre suas partes.

Art. 202. São diretrizes para o planejamento institucional do setor:

I. articulação de Salvador com as administrações dos demais municípios da RMS e com a Administração Estadual para elaboração, de forma cooperativa, do Plano Metropolitano de Mobilidade, em consonância com o PlanMob – Plano de Mobilidade Urbana de Salvador;

II. incentivo ao desenvolvimento urbano sustentável, promovendo a racionalização dos fluxos pela malha viária regional, em suas conexões com o sistema viário e de transportes do Município do Salvador;

III. desenvolvimento, de forma articulada com os demais municípios da RMS, de programas preventivos e planos de alternativas emergenciais para as ocorrências físicas, inundações, desabamentos e eventos

geradores de concentração de tráfego, objetivando manter a fluidez e a segurança dos deslocamentos.

Seção III - Da Infraestrutura Viária para Veículos

Art. 203. A infraestrutura viária do Município orienta-se pela definição de uma rede hierarquizada de vias abrangendo todo o território municipal, compatibilizada com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB),e adequada àscaracterísticasfísicas e funcionais das vias existentes, ou planejadas, compreendendo duas categorias:

I. Rede viária estrutural (RVE), composta por:

a) via expressa (VE);

b) via arterial I (VA-I);

c) via arterial II (VA-II);

d) via marginal (VM);

II. Rede viária complementar (RVC),composta por:

a) via coletora de conexão (VCN);

b) via coletora I (VC-I);

c) via coletora II (VC-II);

d) via local (VL);

e) via de pedestre e/ou de transporte não motorizado (VP).

Art. 204. Para efeito da hierarquização do sistema viário do Município são consideradas as seguintes definições:

I. A rede viária estrutural (RVE) deve promover a articulação do município de Salvador com os municípios vizinhos da RMS e sua interligação com os demais municípios do Estado da Bahia e de outros estados da federação, compreendendo o seguinte enquadramento:

a) via expressa (VE), via destinada ao fluxo contínuo de veículos, com a função principal de promover a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano, constituindo-se no sistema de penetração urbana no Município e contemplando faixas de tráfego preferenciais para a circulação do transporte coletivo, que terão prioridade sobre qualquer outro uso projetado ou existente na área destinada à sua implantação;

b) via arterial I (VA-I), com a função principal de interligar as diversas regiões do Município, promovendo ligações intra-urbanas de média distância, articulando-se com as vias expressas e arteriais e com outras de categoria inferior, contando, com faixas de tráfego segregadas para o transporte coletivo, que terão prioridade sobre qualquer outro uso projetado ou existente na área destinada à sua implantação;

c) via arterial II (VA-II), com a mesma função da Via Arterial I, diferindo apenas pelas suas características geométricas, devido à menor capacidade de tráfego em relação à Via Arterial I em razão da impossibilidade física de implantação de via marginal e devendo contar, sempre que possível, com faixas exclusivas ou preferenciais para a circulação do transporte coletivo;

d) via marginal (VM), com função complementar à malha de vias expressas e arteriais, desenvolvendo-se em pista de rolamento

paralela a estas, possibilitando o acesso às propriedades lindeiras, bem como sua interligação com vias hierarquicamente inferiores, e/ou contendo a infraestrutura viária de interconexão com outras vias da RVE.

II. A rede viária complementar (RVC) deve promover a ligação entre a rede viária estrutural e as demais vias do município, compreendendo o seguinte enquadramento:

a) via coletora de conexão(VCN), com a função de articular vias de categorias funcionais distintas, de qualquer hierarquia, atendendo preferencialmente ao trânsito de passagem;

b) via coletora I (VC-I), com a função principal de coletar e distribuir os fluxos do trânsito local e de passagem em percursos entre bairros lindeiros;

c) via coletora II (VC-II), com a função principal de coletar e distribuir os fluxos do trânsito local dos núcleos dos bairros;

d) via local (VL), utilizada estritamente para o trânsito interno aos bairros, tendo a função de dar acesso às moradias, às atividades comerciais e de serviços, industriais, institucionais, a estacionamentos, parques e similares, que não tenham acesso direto pelas vias arteriais ou coletoras;

e) via de transporte não motorizado (VP), incluindo as ciclovias e vias exclusivas para pedestres, onde não é permitida a circulação de veículos automotores, exceto em casos e/ou horários especiais pré-autorizados pelo órgão de gestão do trânsito, para garantir os acessos locais.

§1º. Essa infraestrutura viária do Município está indicada sem distinção de níveis I e II para as vias arteriais e coletoras, no Mapa 04 do Anexo 03 integrante desta Lei.

§2º. A existência de linhas de transporte coletivo, no interior das vias expressas (VE), se provida de paradas intermediárias para atendimento aos usuários, deverão estar localizadas em pistas totalmente segregadas do tráfego geral, ou se situarem, obrigatoriamente, nas vias marginais às pistas de trânsito expresso.

§3º. Se existentes nas vias expressas, estas paradas do transporte coletivo deverão estar acessíveis aos usuários sempre através de passagens em desnível com o fluxo de veículos.

Art. 205. O enquadramento das vias que integram a Rede Viária Estrutural do Município do Salvador nas subcategorias a que se refere o Art. 204será realizado por meio de ato do Executivo,o qual deverá ser atualizado a cada decurso de dois anos, após a promulgação desta lei, atendendo aos critérios funcionais e geométricos definidos nos Quadros 06 e 07 do Anexo 2 desta Lei.

Parágrafo único. Como decorrência da implementação de melhorias físicas nas vias existentes, as mesmas deverão ser reenquadradas na nova subcategoria pertinente, com a edição de decreto para uma regulamentação temporária, até seu enquadramento definitivo, conforme especificado no caput deste artigo.

Art. 206. São diretrizes para a expansão e melhoria da rede viária do Município:

I. elaboração e implementação de Plano do Sistema Viário;

II. consolidação, complementação e promoção da articulação em rede do sistema viário urbano e metropolitano;

III. definição do sistema viário arterial, apoiado na sua conexão com as vias que compõem o sistema de vias expressas no Município: nas rodovias BR-324 e BA-528, na Avenida Luís Viana (Av. Paralela), a VEBTS (Via Expressa da Baia de Todos os Santos) e articulação com as rodovias BA-526 (CIA-Aeroporto) e BA-099 (Estrada do Coco);

IV. complementação das ligações viárias transversais entre a Orla Atlântica e a Orla da Baía de Todos os Santos por meio da implantação de novas vias arteriais, promovendo a sua conexão com as demais vias da Rede Viária Estrutural, conforme indicado no Mapa 04 do Anexo 03 e Quadro 08 do Anexo 02 desta lei;

V. compatibilização das solicitações de abertura de novos arruamentos e ou loteamentos com a estrutura do sistema viário existente, ou planejado, assegurando a continuidade da malha viária em áreas de expansão urbana e respeitando as características físicas definidas no Quadro 07 do Anexo 02 e indicadas no Mapa 04 do Anexo 03 desta lei;

VI. adequação das características físicas das vias e de suas interseções,nas áreas já consolidadas a fim de promover a melhoria operacional dos pontos críticos do trânsito, relacionados no Quadro 08 do Anexo 02 e indicados no Mapa 04 do Anexo 03 desta Lei;

VII. desenvolvimento de estratégias de circulação segura de veículos e pedestres e prover sistemas de sinalização de tráfego (horizontal, vertical e semafórica), adequados à otimização do uso da rede viária e do deslocamento dos veículos, compatíveis com as recomendações do CTB;

VIII. monitorar definição e monitoração de indicadores sobre o desempenho operacional da segurança e fluidez do trânsito;

IX. implantação e manutenção do paisagismo nas áreas livres da redeviária estrutural;

X. definição de indicadores para monitoração, avaliação e controle sistemático dos níveis de poluição ambiental, causados pela emissão de gases, pelos veículos automotores;

XI. valorização do potencial ecológico nos projetos de vias que atravessam ou tangenciam Unidades de Conservação.

§1º. As principais intervenções a serem executadas na rede viária do Município, para adequá-la aos requisitos físicos e operacionais de desempenho requeridos, estão relacionadas no Quadro 08 do Anexo 02 e indicadas no Mapa 04 do Anexo 03 desta Lei.

§2º. Para cada uma das vias já existentes e indicadas no Mapa 04 do Anexo03, o Executivo deverá elaborar um Projeto Funcional de Adequação Viária (PAV) e contemplando as diretrizes urbanísticas deste PDDU e,principalmente, a articulação viária e de transporte, com os sistemas existentes ou planejados para as áreas de entorno.

§3º. Para cada uma das novas ligações viárias e para as vias indicadas para serem duplicadas ou ampliadas, constantes do Quadro 08 do Anexo 02 e Mapas 04 e 05 do Anexo 03, e que passarão a compor a (RVE) Rede Viária Estrutural – vias expressas, arteriais ou marginais ou corredores de transporte – mas que ainda não tiverem Projetos Funcionais definidores e compatíveis quanto às suas operacionalidades para o tráfego geral e de apoio ao transporte coletivo, o Poder Executivo Municipal deverá elaborá-los de acordo com os parâmetros mínimos

fixados no Quadro 07 do Anexo 02, institucionalizando-os por meio de Decretos de Alinhamento Viário, específicos a cada projeto.

Seção IV – Do Deslocamento de Pedestres e de Pessoas com Deficiência ou com Mobilidade Reduzida

Art. 207. As diretrizes para o deslocamento de pedestres têm como premissas básicas a reconquista do logradouro público como espaço de integração social no ambiente urbano, adequando-o à circulação de pessoas, e garantindo da acessibilidade universal, particularmente para aquelas com mobilidade reduzida, cujas necessidades devem ser contempladas adequadamente no planejamento, no projeto, implantação e manutenção de espaços viários e de equipamentos de uso público.

Art. 208. São diretrizes para o deslocamento de pedestres e de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida:

I. garantia da autonomia, segurança e conforto na circulação de pedestres, com adoção de parâmetros ergonômicos nos logradouros públicos e espaços privados de uso público, contemplando a diversidade, a especificidade e as necessidades dos indivíduos de diferentes idades, constituição física, ou com limitações de deslocamento, contribuindo para a mobilidade inclusiva dos mesmos;

II. incentivo à implantação de estruturas para a redução de velocidade do trânsito veicular, em áreas com grande conflito com a circulação de pedestre;

III. planejamento da implementação de vias exclusivas para pedestres e adequação das existentes, obedecendo aos princípios da acessibilidade e do desenho universal,contando com dispositivos de segurança, separando a circulação dos pedestres do trânsito de veículos automotores.

IV. implantação de equipamentos de transposição dos pedestres, em desnível com a circulação de veículos adaptando-os às necessidades das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, assegurando autonomia, segurança e conforto em trechos de vias ou locais que não permitem a interrupção do tráfego de veículos automotores;

V. garantia de que os passeios e calçadas tenham largura adequada para contemplar a circulação de pessoas, a implantação de mobiliário urbano, paisagismo e arborização;

VI. planejamento e implementação da infraestrutura de uso contínuo destinada à circulação de pedestres, integrado aos demais modos de deslocamento, inclusive com a implantação de sistema de circulação vertical interligando as cumeadas dos altiplanos com os vales, possibilitando deslocamentos rápidos e seguros e facilitando a conexão entre os distintos modais de transporte;

VII. manter permanentemente livre e garantir a desobstrução dos espaços públicos destinados à circulação de pessoas;

VIII. prioridade para a circulação de pedestres sobre o trânsito de veículos automotores nas vias em geral, mas especialmente nas vias coletoras e locais;

IX. adoção de meios de sinalização adequados à orientação geral e específica para pessoas com deficiência visual e auditiva nos

logradouros, e suas travessias e nos equipamentos públicos e de uso público;

X. adaptação dos espaços de circulação de pedestres às necessidades dos usuários com necessidades especiais, possibilitando deslocamento continuo e condições favoráveis de mobilidade, especialmente nos logradouros e edificações de uso público;

XI. assegurar junto aos equipamentos de conexão com os modais motorizados, existentes ou planejados, uma adequação da microacessibilidade da região em torno dos mesmos;

XII. consolidação de um subsistema Auxiliar Local de apoio no acesso ao sistema de transporte coletivo, em regiões que não possam ser atendidas pelos subsistemas Convencional e Complementar de transporte coletivo do município de Salvador, considerando a hipótese de equipamentos urbanos, motorizados ou não, como calçadas, passeios, rampas e escadarias especiais, escadas rolantes, ascensores verticais, planos inclinados, teleféricos e similares.

Parágrafo único: Este subsistema Auxiliar Local poderá ter a sua gestão operacionalizada por um agente do setor público ou autorizado.

Seção V – Do Transporte Cicloviário

Art. 209. O transporte cicloviário é caracterizado pela infraestrutura de vias destinadas à circulação segura de bicicletas e outros veículos, não motorizados, através de ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas, devidamente sinalizadas, e de seus equipamentos de apoio, formado por bicicletários, paraciclos e similares.

Parágrafo único. Os componentes do sistema cicloviário são categorizados em:

I. ciclovias, isoladas fisicamente da circulação dos demais veículos motorizados;

II. ciclofaixas, implantadas ao lado das faixas do trânsito geral, contudo separadas do fluxo, valendo-se de sinalização de tráfego especial (definidas pelo CTB);

III. ciclorrotas, consistindo de trechos viários contendo uma simples indicação sinalizando a presença de bicicletas na circulação do tráfego geral;

IV. bicicletários, locais para estacionamento e guarda de bicicletas, de uso público, oneroso ou não;

V. paraciclos, pontos localizados para estacionamento de curta duração, de uso público e gratuito.

Art. 210. São diretrizes para o transporte cicloviário:

I. elaboração e implementação de Plano Cicloviário;

II. continuidade do planejamento,projeto e implantação de rede cicloviária contínua e articulada aos outros modos de transporte, principalmente aos vinculados à Rede Integrada Multimodal do Transporte Coletivo do Salvador;

III. priorização da implantação, junto às estações metroviárias, aos terminais e pontos de conexão intermodal de transportes, de bicicletários dotados de condições de conforto, segurança e boa acessibilidade;

IV. estímulo à implantação de bicicletários nas zonas de centralidades municipais e nos empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego (PGT);

V. desenvolvimento de soluções facilitadoras do uso de bicicletas para pessoas com deficiências ou com mobilidade reduzida, contribuindo para a mobilidade inclusiva;

VI. tratamento preferencial para o trânsito de bicicletas, garantindo a segurança do ciclista em cruzamentos viários e pontos de conversão, com a sinalização de tráfego apropriada;

VII. definição de normas de circulação segura e de conduta do ciclista para o transporte cicloviário cotidiano;

VIII. promoção e regulamentação da implantação de sistemas de compartilhamento de bicicletas para uso da população em geral, em especial junto aos equipamentos de conexão intermodal.

Parágrafo único. As vias que compõem a estrutura básica para elaboração de uma Rede Cicloviária em Salvador, estão indicadas no Mapa 05 do Anexo 03 desta Lei e deverão ser complementadas pelo PlaMob, com a indicação de uma rede de ciclofaixas/ciclorrotas de penetração no interior dos bairros.

Seção VI – Do Estacionamento de Veículos

Art. 211. A realização dos deslocamentos urbanos exige que sejam proporcionados locais adequados para o estacionamento dos veículos, de forma acessível, segura e confortável.

Art. 212. São diretrizes para o estacionamento de veículos:

I. estabelecimento de indicadores de proporcionalidade para empreendimentos imobiliários em relação à intensidade das atividades urbanas, especificando a quantidade mínima de vagas para estacionamento, de curta, média ou longa duração;

II. reserva de vagas exclusivas para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e para usuários com preferência de atendimento – idosos, gestantes, senhoras com criança de colo e outras definidas por legislação específica;

III. garantia de proporcionalidade de vagas destinadas a automóveis de pequeno, médio ou grande porte, em todos os empreendimentos de uso público e nos condomínios multiresidenciais.

IV. definição de áreas de parada rápida de veículos para embarque/desembarque de passageiros junto aos equipamentos de conexão intermodal e aos Pólos Geradores de Tráfego (PGT);

V. estabelecimento de normas de circulação interna e de sinalização de tráfego, para os empreendimentos de uso público.

Seção VII – Do Transporte de Passageiros

Art. 213. O transporte de passageiros no âmbito municipal de Salvador poderá ter a natureza de um serviço operado pelo poder público ou pelo setor privado

§1º. O serviço público de transporte de passageiros deve ser acessível a toda a população e é formado pelo conjunto de modais de uso público identificado por STPP – Sistema de Transporte Público de Passageiros;

§2º. O serviço de transporte privado de passageiros não é aberto ao público para realização de viagens e é composto por modais que proporcionem um relacionamento, de âmbito particular e privativo entre seus operadores e os passageiros.

Art. 214. O STPP tem duas formas de operação:

I. por um Transporte Coletivo, caracterizado pela definição de linhas, de itinerários, com pontos de parada pré-estabelecidos, programação operacional, tipologia da frota de veículos;

II. por um Transporte Individual, caracterizado pelo uso de veículos de aluguel, percorrendo rotas variáveis e de livre acesso a todos os usuários que os solicitarem, realizando viagens individualizadas.

Parágrafo único. Para o funcionamento e remuneração do STPP o Poder Executivo Municipal deverá fixar tarifas de uso pelos passageiros, eventualmente diferenciadas para cada modal de transporte, e considerando distintos sistemas de tarifação integrada, inclusive com o transporte metropolitano.

Art. 215. A Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo de Salvador/RMS, deve ser estruturada em modelo hierarquizado, obedecendo a uma lógica operacional multimodal, com projetos adequados para garantir a acessibilidade universal, possuindo modelo de integração física, operacional e tarifária, considerando todos os modais de transportes, motorizados e não motorizados.

Art. 216. A Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo de Salvador/RMS, compreende os seguintes subsistemas:

I. Subsistema Estrutural de alta capacidade, composto pelas linhas 1 e 2 do Metrô, e de média capacidade, com o uso do sistema VLT, veículo leve sobre trilhos, em substituição ao trem de subúrbio vigente e pelo sistema BRT, Bus Rapid Transit, podendo ainda, fazer uso de outras tecnologias adequadas ao atendimento da demanda;

II. Subsistema Municipal Convencional, de baixa capacidade, que corresponde à rede de serviço regular do transporte coletivo de passageiros, operando sobre pneus, sendo composto por linhas troncais integradas,em terminais de transbordo e que percorrem predominantemente vias arteriais,ou coletoras além das demais linhas de ônibus convencionais no acesso aos centros de bairro.

III. Subsistema Municipal Complementar, que opera em roteiros não atendidos pelos subsistemas Estrutural e Convencional, e com a função de complementá-los localmente;

IV. Subsistema Municipal de Serviços Especiais, que opera com serviços diferenciados, seletivos, executivos, turísticos e destinados ao atendimento de parcela da demanda com necessidades específicas, podendo ter atendimento expresso, total ou parcialmente e com conforto diferenciado no veículo ou para transporte de malas no caso de acesso a aeroportos e rodoviárias;

V. Subsistema Auxiliar Local, motorizado ou não motorizado, de fundamental e estratégica relevância, que tem como função facilitar o acesso em regiões topograficamente acidentadas e garantir a conexão entre os diversos modos de transporte operantes, fornecendo a microacessibilidade em todo o município, tais como passeios, rampas e escadarias especiais, escadas rolantes, ascensores verticais, planos inclinados e teleféricos;

VI. Subsistemas Metropolitano e Intermunicipal, sob a gestão do Estado da Bahia, porém com algum tipo de articulação,integração, complementação ou compartilhamento com os sistemas de transporte e com a infraestrutura viária de Salvador, que poderão adentrar o Município de Salvador apenas até a primeira estação do transporte de alta ou média capacidade, lindeiros aos seus corredores de transporte de penetração no município.

Parágrafo único. A circulação e paradas do subsistema metropolitano e/ou intermunicipal deverá se ater aos percursos e locais de estacionamento e parada dos veículos, pré-definidos pelo órgão gestor do trânsito municipal, e regulamentados pelo Executivo Municipal.

Art. 217. São consideradas para efeito de hierarquização e estruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, as seguintes categorias:

I. Transporte de Alta Capacidade – modalidade de transporte de passageiros que opera em vias totalmente segregadas, alimentado nas estações de transbordo, atendendo a demandas acima de 20.000 (vinte mil) passageiros / hora / sentido;

II. Transporte de Média Capacidade – modalidade de transporte de passageiros que opera em vias parcialmente segregadas ou contendo faixas exclusivas, alimentado de usuários, em pontos de parada, atendendo a demandas entre 10.000 (dez mil) e 30.000 (trinta mil) passageiros / hora / sentido;

III. Transporte de Baixa Capacidade – modalidade de transporte de passageiros, complementar aos sistemas de alta e média capacidade, que opera garantindo a microacessibilidade do sistema de transporte, ao interior dos bairros, circulando em tráfego misto, compartilhando o uso do sistema viário com os demais veículos, atendendo demandas inferiores a 12.000 (doze mil) passageiros / hora/ sentido.

Parágrafo único. Os corredores e eixos de transporte coletivo de passageiros, hierarquizados segundo as categorias de alta, média ou baixa capacidade, são aqueles representados no Mapa 05 do Anexo 03 desta Lei.

Art. 218. São diretrizes gerais para o transporte coletivo de passageiros:

I. elaboração e implementação de Plano do Transporte Coletivo;

II. reestruturação do Subsistema de Transporte Coletivo por Ônibus – STCO, resultante de novo modelo físico-operacional e tarifário no Município, decorrente da implantação dos sistemas estruturais de alta e média capacidade;

III. consolidação do Subsistema Auxiliar Local, garantindo a microacessibilidade dos bairros lindeiros aos sistemas de transporte coletivo em todo o município;

IV. complementação e regulamentação dos Serviços Especiais de forma a minimizar seu impacto na operação do trânsito em geral e nas operações dos sistemas de transporte municipais, promovendo o uso desse modal em substituição ao transporte individual, incluindo o serviço de transporte ao Aeroporto;

V. promoção da gestão da demanda por transportes, aproveitando as densidades do uso e ocupação do solo ao longo dos corredores estruturais de alta e média capacidade, de forma a contribuir para o uso mais equilibrado da oferta dos transportes, principalmente nos períodos de pico, reduzindo os movimentos pendulares e aproveitando melhor a oferta no contra fluxo normalmente ocioso;

VI. caracterização do sistema hierarquizado dos corredores de transporte coletivo, que levará em consideração o crescimento progressivo da demanda ao longo do tempo e os modais de transporte que possam atender a essas demandas crescentes mediante eventual substituição de suas tecnologias;

VII. implantação de vias segregadas do tráfego geral com exclusividade para a circulação do transporte coletivo nos corredores, compatíveis com os níveis de demanda existente ou futura, conforme estabelecido no inciso anterior, e respeitando os parâmetros definidos no artigo 219;

VIII. tratamento preferencial para a circulação dos serviços de transporte coletivo nos projetos do sistema viário, incluindo otimização semafórica nos principais corredores que favoreçam o desempenho do transporte coletivo;

IX. programação operacional, adequando a oferta do serviço à evolução da demanda, mediante a utilização de instrumentos de aferição e gestão;

X. exigência do cumprimento dos requisitos de acessibilidade universal estabelecidos nas normas técnicas específicas pelos veículos de transporte coletivo;

XI. promoção de medidas de melhoria no sistema de informação e comunicação com os usuários do transporte de passageiros;

XII. estímulo à modernização tecnológica utilizando sistemas inteligentes de controle da oferta e uso de veículos de transporte;

XIII. articulação física, operacional e tarifária dos sistemas metropolitano e municipal de transportes coletivo, visando à racionalização da circulação das linhas, nas vias, estações de transbordo e terminais de Salvador e agilizando a forma de cobrança tarifária dos passageiros;

XIV. regulamentação dos serviços de fretamento de forma a minimizar seu impacto na operação do trânsito em geral e nas operações dos sistemas de transporte municipais, considerando as adequadas conexões para integração e estacionamento dos veículos utilizados.

XV. consolidação da articulação dos terminais marítimos e aeroportuário de passageiros à Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo de Salvador/RMS;

XVI. definição e implantação de política de transportes de passageiros para as ilhas do Município, integrada ao sistema continental;

XVII. adoção de medidas que minimizem os impactos ambientais na implementação dos modais de transporte, como o uso de fontes renováveis de energia e soluções menos poluentes, uso racional da água e instalações sanitárias adequadas.

Art. 219. São diretrizes para a determinação da macroestrutura dos subsistemas de transporte de alta e média capacidade:

I. conclusão da implantação da Linha 01 do Metrô, Lapa/Pirajá, e sua expansão até a região de Águas Claras;

II. continuidade da construção da Linha 02 do Metrô, Acesso Norte/ Lauro de Freitas;

III. articulação, por meio do subsistema de alta e média capacidade, da conexão com as linhas de transporte dos Município das RMS;

IV. implantação de vias segregadas para a circulação do transporte coletivo nos corredores estruturais, compatibilizando-os com as demandas existentes e futuras, numa forma progressiva para seu atendimento e adequando a tecnologia veicular às mesmas;

V. implantação do Corredor Longitudinal Multimodal da Orla da Baía de Todos os Santos, utilizando sistema de média capacidade em substituição à infraestrutura do trem de subúrbio existente, para atendimento às regiões do Comércio e da Lapa,com ramal interligando a região da Calçada à Ribeira;

VI. análise da viabilidade técnica da implantação de subsistema de média capacidade para a estruturação do Corredor Longitudinal Multimodal da Orla Atlântica, interligando o bairro de Itapuã ao Centro Antigo;

VII. implantação de subsistema de média capacidade nos principais corredores de transporte coletivo da Macroárea de Urbanização Consolidada, em especial nas interligações: Aeroporto/ Pituba; Pituba/ Comércio e Lapa/ Iguatemi;

VIII. implantação dos Corredores Transversais à Macroárea de Estruturação Urbana, interligando a Orla da Baía de Todos os Santos e a Orla Atlântica, com a operação de subsistema de média capacidade através das diretrizes das avenidas: Luiz Eduardo Magalhães/ San Martin; Gal Costa/ Pinto de Aguiar; 29 de Março/ Orlando Gomes; São Cristóvão/ Dorival Caymmi;

IX. estabelecimento de tratamentos preferenciais ao ônibus na circulação do tráfego pelas vias indicadas como corredores secundários, atuais ou a serem implementados;

X. promoção de medidas de eficiência física e operacional na integração multimodal nos equipamentos de conexão;

XI. previsão nos projetos das estações metroviárias e dos pontos de parada de VLT e BRT de áreas contíguas para o estacionamento de veículos do transporte individual,para bicicletários e áreas de parada rápida destinada ao embarque e desembarque de passageiros de automóveis e pontos de taxi;

XII. fomento à utilização de fontes de energias renováveis nos veículos que operem o subsistema BRT ou outra tecnologia ajustada à demanda.

Parágrafo único. A macroestrutura dessa Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo de Salvador está indicada no Mapa 05 do Anexo 03.

Art. 220. São diretrizes para o transporte de baixa capacidade:

I. consolidação da reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus – STCO, de acordo com a legislação de concessão dos serviços;

II. consolidação dos demais corredores de transporte, interligando as regiões atendidas pelo sistema Convencional e equacionando a integração com os serviços de alta e média capacidades;

III. adoção de medidas que priorizem a circulação do transporte coletivo nos corredores, em relação ao tráfego geral, de acordo com a evolução da demanda;

IV. fomento à utilização de energias renováveis nos veículos que operem os subsistemas convencional e complementar;

V. integração físico-operacional e tarifária do transporte de baixa capacidade à Rede Integrada e Multimodal do Transportes Coletivo de Salvador;

VI. implantação dos serviços de transporte coletivo do subsistema Complementar nas ilhas do Município, articulado à Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo de Salvador por meio do Sistema Hidroviário;

VII. institucionalizar e regulamentar o transporte hidroviário como componente da Rede Integrada e Multimodal de Transportes Coletivo de Salvador/RMS.

Art. 221. O subsistema de transporte Metropolitano por ônibus deverá possuir seus percursos, internamente a Salvador, se apoiando somente nas vias indicadas no Mapa 05 do Anexo 03 desta Lei, tendo seus pontos terminais localizados em equipamentos de conexão situados junto a uma estação dos subsistemas elencados como de alta ou média capacidades, na primeira estação de contato com os mesmos, ao se adentrarem no município de Salvador.

Art. 222. Os principais eixos de transporte coletivo de passageiros que deverão conter uma infraestrutura comportando os subsistemas de alta ou média capacidades, em pistas exclusivas a esses modais, ou com tratamento preferencial na circulação adequado às suas tecnologias, estão indicados no Mapa 05 do Anexo 03 desta Lei.

§1º. Os corredores de transporte indicados nesse Mapa 05, para serem suporte de linhas de transporte de alta ou média capacidade e do subsistema auxiliar local, deverão ter determinados seus portes, tecnologia veicular e épocas de implementação.

§2º. As indicações contidas nesse Mapa 05 do Anexo 03, referentes aos pontos de integração modal entre os subsistemas contém os locais aproximados do equipamentos de conexão modal – terminais de ônibus, ascensores, planos inclinados, estações náuticas e teleféricos.

§3º. As indicações do Mapa 05 do Anexo 03 relacionadas quanto às vias de apoio aos percursos dos subsistemas do STCO ou Complementar, deverão ser ajustadas à medida que novos arruamentos ou loteamentos forem sendo agregados ao sistema viário municipal.

Seção VIII – Do Transporte Público Individual

Art. 223. É considerado, como componente do transporte público individual, os serviços de táxis, característico de veículo de aluguel, de uso pela população em geral, com liberdade de definição do roteiro da viagem, de horários, de condições de conforto e com veículos com capacidade máxima de 5 (cinco) passageiros;

Art. 224. Os serviços de táxi poderão ser prestados por condutores autônomos, isoladamente ou vinculados a cooperativa específica, ou ainda, a empresas operadoras, em cada categoria desses serviços, necessariamente cadastrados, previamente à execução dos serviços, junto ao órgão público municipal responsável pelo setor, conforme legislação específica definida pelo Executivo Municipal.

Art. 225. São diretrizes gerais para o transporte público individual de passageiros:

I. definição da operação dos serviços de taxi, como uma permissão do Executivo Municipal;

II. fixação de proporcionalidade de alvarás de permissão à frota de taxis, em função da população residente em Salvador e reajustá-la a cada quatro anos;

III. aperfeiçoamento dos serviços de transporte por táxi em termos físicos e operacionais;

IV. estabelecimento dos requisitos mínimos de segurança veicular e dos usuários, complementares às exigências fixadas no CTB;

V. definição e regulamentação das características mínimas para operação dos serviços, conforme suas condições específicas de utilização;

VI. estabelecimento de padrão visual dos veículos, e de identificação dos condutores característico para cada categoria;

VII. estabelecimento regulamentação para normatizar o uso pelos passageiros, a conduta dos operadores e editar um manual de fiscalização, com definição dos direitos, deveres e sanções, regulamentados pelo órgão municipal responsável pela gestão do setor.

Seção IX – Do Sistema de Transporte de Conexão Estadual e Nacional

Art. 226. São consideradas como componentes do Sistema de Mobilidade de Salvador os diferentes subsistemas geridos por outras instâncias de Governo (Estaduais ou Federal), mas que tenham seus modais de transporte e respectivas infraestruturas situadas no município, tanto para o transporte de passageiros como de carga – compreendendo o Rodoviário, Ferroviário, Marítimo e Aeroviário.

Art. 227. São diretrizes para o Sistema de Transporte Rodoviário:

I. utilização, quando no interior da cidade, de rotas apoiadas nas vias expressas municipais com pontos de parada predefinidos e regulamentados pelo órgão de gestão do trânsito municipal;

II. implantação de novo Terminal Rodoviário de Passageiros, nas proximidades da interseção da BR-324 com a Av. 29 de Março, em Águas Claras, para o atendimento às demandas de viagens intermunicipais de média e longa distâncias, conectado a linha de transporte de alta capacidade do Município.

Art. 228. São diretrizes para o Transporte Ferroviário:

I. definição de local e fomento à implantação de estação Rodoferroviária junto ao Pólo Logístico de Valéria/Água Claras, nas proximidades da interseção da BR-324 e corredor da Av. 29 de Março;

II. implementação de traçado ferroviário interligando a antiga ferrovia de Alagoinhas até atingir a região do Pólo Logístico planejado;

III. garantia das travessias da nova ferrovia pelos pedestres e de veículos, da nova ferrovia, sempre em desnível, e devidamente protegidas.

Art. 229. São diretrizes para o Transporte Marítimo:

I. ampliação e consolidação das instalações portuárias para atender o transporte de passageiros de longo percurso;

II. implementação, ampliação e consolidação do sistema de navegação turístico-recreativa;

III. implantação, ampliação e consolidação das instalações hidroviárias no Município;

IV. estabelecimento da localização e características para implementação dos atracadouros/*píeres* vinculados a via náutica da Baia de Todos os Santos;

V. regulamentação dos serviços hidroviários de passageiros entre as ilhas, e destas com a parte continental do Município, articulada com a Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo de Salvador;

VI. implantação, nas áreas de tráfego hidroviário regular, de sinalização indicativa das rotas de transporte, zonas de fundeio e áreas de proibição de pesca e mergulho.

Art. 230. São diretrizes para o Transporte Aeroviário:

I. análise e consolidação, no âmbito municipal, do Plano de Expansão das Instalações Aeroportuárias de Salvador, elaborado pelo Governo Federal;

II. fomento à implantação de transporte especial para articulação do terminal de passageiros com a estação metroviária da Linha 2, junto ao Aeroporto/BA-099;

III. criação de serviços especiais de transporte para atender diretamente pontos de interesse turístico da cidade, a partir do Aeroporto;

IV. definição e monitoramento dos locais de pouso, decolagem e circulação no espaço aéreo urbano de helicópteros, hidroaviões e veículos aerostáticos.

Seção X – Do Transporte de Cargas

Art. 231. A organização funcional da circulação de cargas no território do Município compreende:

I. a estruturação,hierarquização e regulamentação da rede multimodal de transporte de carga, compartilhando ou não o viário com o trânsito em geral;

II. a preferência de tratamento na circulação do tráfego para os corredores de maior fluxo de carga e que ofereçam maiores riscos, possibilitando um melhor desempenho operacional e acessibilidade aos pontos de transbordo de carga, com redução de custos e efeitos negativos sobre o trânsito, a comunidade e o meio ambiente.

Art. 232. Para efeito da hierarquização do sistema de transporte de cargas são consideradas as seguintes categorias de corredores:

I. Corredor Primário (CPR), destinado ao tráfego de cargas a partir de 15 (quinze) toneladas de Peso Bruto Total (PBT), e veículos de grande porte;

II. Corredor Secundário (CSE), destinado ao tráfego de cargas entre 04 (quatro) e 15 (quinze) toneladas de Peso Bruto Total (PBT), usando caminhões trucados de até 12 metros de comprimento;

III. Corredor Terciário (CTE), destinado ao tráfego de cargas, transportada em veículos urbanos de carga (VUC) de até 4 (quatro) toneladas de carga útil ou utilitários / caminhonetes, compreendendo às demais vias do município.

§1º. O transporte de cargas no Município do Salvador estrutura-se de acordo com as rotas e pistas de circulação preferencial de caminhões / carretas indicadas vias exclusivas definidas no Mapa 06 do Anexo 03 desta Lei.

§2º. O Executivo baseado nas diretrizes deste PDDU regulamentará o transporte de cargas no território do Município de Salvador.

Art. 233. As diretrizes para o transporte de cargas são:

I. elaboração do Plano Diretor de Transporte de Cargas (PDCG), seguindo as diretrizes determinadas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Salvador e pelo Plano Estadual de Logística da Bahia (PELT), concebendo o serviço de transportes de carga no município, com modelo hierarquizado para o uso de corredores de carga, indicados no Mapa 06 do Anexo 03;

II. incorporação da gestão mista de riscos, público e privado, ao planejamento do setor, envolvendo avaliação de danos, protocolos de operações de carga descarga e transporte, locais e períodos de livre trânsito,monitoração, planos de contingenciamento e emergência;

III. atualização, adequação e fiscalização do transporte de cargas perigosas no território municipal e definir as normas incidentes sobre as operações de transporte de cargas perigosas e especiais nos diversos modais;

IV. garantia da integração física e operacional do transporte das cargas geradas e/ou destinadas no interior do Estado da Bahia com o porto marítimo e com o terminal aeroportuário de carga de Salvador;

V. atualização de planos específicos para as cargas rotineiras, principalmente para a coleta, transporte e destinação de lixo doméstico, industrial e hospitalar e da limpeza urbana em geral;

VI. garantia da integração intermodal do sistema de transporte de cargas, com a implantação de novos terminais logísticos e pontos de transbordo, nas proximidades das rodovias estaduais e federais;

VII. promoção da articulação dos centros logísticos com os subsistemas de transporte coletivo, garantindo as condições de acesso dos trabalhadores a tais estabelecimentos;

VIII. revitalização das instalações industriais às margens da rodovia BR-324 para uso como retroportomarítimo;

IX. concepção e implantação do pólo logístico nas margens da BR-324, no extremo norte do Município e próximo à interseção com o Corredor Transversal 29 de Março;

X. avaliação de alternativas para a implantação de outros polos logísticos, em especial, nas redondezas do aeroporto internacional e da região do Porto de Aratu;

XI. qualificação o sistema logístico no entorno do Porto de Salvador;

XII. requalificação do serviço ferroviário e conexão do novo Pólo Logístico com o Porto de Salvador, fomentando a expansão dos serviços de importação e exportação com abrangência nacional e internacional;

XIII. definição de política de distribuição de cargas fracionadas nas zonas de centralidades metropolitanas, municipais e de bairro, com a utilização dos veículos urbanos de carga (VUC), caminhonetes e ou caminhões para até 4 toneladas de carga útil;

XIV. definição da localização e estruturação dos equipamentos complementares de suporte logístico aos sistemas de transporte de cargas, visando à racionalidade das viagens no Município.

Seção XI– Do Transporte Dutoviário

Art. 234. São diretrizes para o transporte por dutos:

I. Elaboração do plano de estruturação do transporte dutoviário no Município, como parte integrante do PDCG, com vistas à ampliação do uso do sistema e à consequente redução de custos operacionais, racionalização do tráfego de superfície e gestão dos riscos de desastres no transporte de produtos perigosos;

II. Integração de terminais do sistema dutoviário aos demais elementos do sistema de transporte de cargas;

III. definição e implementação de normas de segurança para o transporte dutoviário no Município, e incorporá-las às normas de uso e ocupação do solo e de edificações;

IV. integração dos sistemas técnicos de segurança das autovias aos sistemas de informação permanente da defesa civil municipal;

V. elaboração de cadastro técnico da rede de dutos do Município com a identificação do produto transportado, do tipo de material e qualidade dos dutos, das pressões operacionais e, dispositivos de segurança para alívio das pressões, das interferências no sistema viário, das vizinhanças e respectivas vulnerabilidades, e do respectivo plano de contingenciamento.

Seção XII – Dos Equipamentos de Conexão Intra e Intermodal

Art. 235. São considerados equipamentos de conexão:

I. Terminais: equipamentos destinados ao embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas, localizados nas extremidades dos roteiros de transporte ou que concentrem pontos finais de transporte de passageiros;

II. estações de transbordo: equipamentos destinados ao embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas, onde se interceptam um ou mais roteiros de transporte, com o objetivo de permitir a transferência de passageiros e/ou cargas de um roteiro para outro ou entre distintos modais de transporte;

III. estacionamentos e bicicletários: espaços públicos ou privados destinados à guarda ou permanência prolongada de veículos automotores de transporte de carga ou de passageiros e de bicicletas;

IV. ascensores: equipamentos tracionados por cabos, utilizados para o transporte de passageiros e mercadorias, que possibilitam o deslocamento no plano vertical ou inclinado, interligando locais de diferentes níveis altimétricos por meio de uma estrutura fixa;

V. atracadouros ou hidroporto: equipamentos utilizados para o embarque e desembarque de passageiros e de cargas do transporte hidroviário;

VI. heliportos: equipamentos utilizados para o embarque e desembarque de passageiros e de cargas do transporte aeroviário realizado por meio de helicópteros;

VII. aeroporto: equipamento utilizado para o embarque e desembarque de passageiros e cargas do transporte aeroviário, nacional e internacional.

Art. 236. São diretrizes para os equipamentos de conexão:

I. adequação gradativa da micro acessibilidade dos equipamentos de conexão já existentes ou em projeto, inclusive do seu entorno imediato,

segundo os critérios de acessibilidade universal e promoção da articulação destes, física, operacional e tarifária, com os diferentes modais de transporte, que a eles estejam associados;

II. adoção de equipamentos e mecanismos que melhorem as condições e que reduzam o tempo de integração nos ambientes de transbordo, garantindo eficácia e funcionalidade ã integração e fornecendo conforto e segurança ao usuário;

III. implantação de terminais rodoviários de transbordo, vinculados às estações das linhas do transporte coletivo de alta e média capacidade;

IV. aproveitamento do potencial construtivo proporcionado pelos empreendimentos vinculados aos sistemas de transportes, valendo-se de instrumentos urbanísticos para reverter os recursos decorrentes da mais valia para sua aplicação nos próprios subsistemas de transportes vinculados, destinados a custeio ou novos investimentos.

Seção XIII– Do Transporte Privado de Passageiros

Art. 237. Os serviços de transporte privado de passageiros podem ser efetivados com o uso de veículos particulares, individual ou coletivamente e com remuneração ao operador, não abertos ao público em geral.

Parágrafo único. Como transporte motorizado particular e individual consideram-se as diferentes formas de locomoção no território do município, realizadas em veículos próprios e sem ônus tarifário a qualquer de seus ocupantes, restringindo-se unicamente às determinações do CTB.

Art. 238. São diretrizes para o transporte motorizado particular e individual:

I. incentivo à utilização do transporte solidário, com o uso do veículo de transporte individual particular de maneira compartilhada com mais de um passageiro em viagens com itinerários comuns;

II. incentivo à consolidação de sistemas comerciais de locação para compartilhamento de automóveis no uso – *carpool ou van pool,* junto aos equipamentos de conexão e nas zonas de centralidades;

III. consolidação de rede de estacionamentos públicos e privados, compatível com a gestão da demanda por automóveis, promovendo a integração com os subsistemas de transporte coletivo e minimizando os impactos no trânsito para o acesso às zonas de centralidades de empregos e de serviços;

IV. desenvolvimento de campanha permanente de priorização e valorização do pedestre junto aos condutores de veículos automotores e bicicletas;

V. estabelecimento de parâmetros para a implantação do controle permanente da emissão de poluentes veiculares.

Art. 239. Como transporte privado de uso coletivo são considerados os serviços efetivados a usuários específicos, pré-cadastrados junto aos operadores, para realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e condicionantes da demanda, de abrangência intraurbana ou intermunicipal que se destinem a Salvador.

Art. 240. São considerados como componentes do transporte privado coletivo as categorias:

I. escolares, para uso de passageiros pré-cadastrados junto ao próprio operador, com liberdade para definição do percurso, de cobertura dos custos para prestação do serviço, de fixação de horários e,

necessariamente, usando veículos com caracterização própria e pré-vistoriados pelo órgão gestor do setor;

II. fretamento, para uso de passageiros pré-cadastrados junto aos próprios operadores desse subsistema, mas usando rotas e locais de acesso regulamentados pelo órgão de gestão do trânsito municipal, e com liberdade aos operadores para fixação de custos/tarifas, horários e tipo de veículos;

III. turístico, para uso de passageiros selecionados pelo próprios operadores, com liberdade de fixação de percursos, custos, fixação de horários e tipos de veículos com características especiais de conforto e comodidade aos usuários.

Art. 241. São diretrizes para o transporte coletivo de caráter privativo:

I. Cadastramento dos veículos a serem usados na prestação desses serviços especiais, junto ao órgão municipal de gestão do setor;

II. Cadastramento dos veículos especiais e operadores dos serviços de transporte escolar, especificamente caracterizados, conforme regulamentação própria, e vistoriados anualmente;

III. treinamento específico aos condutores e auxiliares do transporte escolar.

Seção XIV – Da Gestão do Trânsito Veicular e de Pedestres

Art. 242. A gestão do trânsito deverá ser feita por órgão vinculado ao Executivo e incorporado ao Sistema Nacional de Trânsito com as atribuições definidas no CTB no art. 5º, da Lei Federal Nº 9.503 de 1997 e suas complementações posteriores.

Art. 243. São diretrizes para a gestão do trânsito:

I. elaboração e implementação do Plano Diretor de Gestão do Trânsito (PDGT);

II. promoção da racionalização da demanda, primordialmente através de:

a) reorganização dos deslocamentos, evitando viagens desnecessárias, promovendo a redução das distâncias e promovendo a redistribuição das viagens ao longo do dia.

b) promoção hierárquica do uso dos sistemas mais sustentáveis como transporte não motorizado, motorizado coletivo e motorizado individual;

III. formulação e aplicação do Plano de Monitoramento do Tráfego no Município;

IV. elaboração decenal de Pesquisa Domiciliar de Origem-Destino (OD) de passageiros e de carga, adotando-a como instrumento de planejamento e monitoramento da mobilidade urbana tanto para o transporte de passageiros como para o transporte de carga;

V. aplicação anual de pesquisas de contagens e velocidade do tráfego nos principais corredores, para a atualização permanente das matrizes OD das viagens cotidianas e de avaliação do desempenho do trânsito;

VI. elaboração, implementação e manutenção de programas de educação para o trânsito, envolvendo a realização de campanhas abrangentes, com medidas preventivas e corretivas, inclusive nas escolas, e outras especificamente voltadas para o tráfego e operações de carga / descarga;

VII. promoção de campanhas educativas visando à conscientização da população em geral sobre a não ocupação das vagas preferenciais de estacionamento e de uso de assentos e lugares nos sistemas de transporte coletivo, reservados às pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida;

VIII. estabelecimento do controle permanente da emissão de poluentes veiculares e uso de fontes de energia renovável;

IX. adoção de campanha permanente de ordenação disciplinar específica para os condutores de veículos de transporte coletivo de passageiros e/ou de cargas, e para condutores de veículos automotores de duas ou três rodas, visando à redução de acidentes e a segurança coletiva;

X. realização da avaliação do transporte permanente do transporte de cargas no Município, com ênfase no transporte de cargas perigosas;

XI. implantação de centrais de controle do tráfego, em tempo real, visando à implementação de melhorias operacionais no sistema, com integração com todos os demais sistemas de transporte;

XII. divulgação das informações sobre a qualidade operacional do trânsito no Município, em tempo real, para todos os usuários dos sistemas de transporte de passageiros e de cargas;

XIII. implantação de estratégias de atuação para adequação das novas tecnologias para os dispositivos de sinalização viária, segurança e controle do trânsito;

XIV. definição sistemática e regulamentar,por ato do Executivo, da elaboração e análise de relatórios de impactos (RITs) no tráfego, previamente à implantação de grandes pólos geradores de tráfego (PGTs).

CAPITULO VI– DO SISTEMA DE ÁREAS DE VALOR AMBIENTAL E CULTURAL (SAVAM)

Seção I – Da Estruturação Geral do Sistema

Art. 244. O Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM) compreende as áreas do Município do Salvador que contribuem de forma determinante para a qualidade ambiental urbana e para as quais o Município, no âmbito de sua competência, estabelecerá planos e programas de gestão, ordenamento e controle, visando à proteção ambiental e cultural, de modo a garantir a perenidade dos recursos e atributos existentes.

Parágrafo único. São integrantes do SAVAM as áreas apresentadas no Mapa 07 e no Mapa 7Ado Anexo 03 desta Lei, sem prejuízo do enquadramento de novas áreas que venham a ser identificadas e institucionalizadas por lei.

Art. 245. O SAVAM é composto de:

I. Subsistema de Unidades de Conservação, constituído por áreas de relevante valor ecológico e sociocultural, de grande importância para a qualidade ambiental do Município, por conformarem sítios naturais raros, singulares, de notável beleza cênica e diversidade biológica, com funções de proteção aos mananciais e à qualidade dos recursos hídricos, controle da erosão, equilíbrio climático e conservação de espécies da flora e fauna específicas;

II. Subsistema de Áreas de Valor Urbano-Ambiental, constituído por áreas cujos valores naturais encontram-se parcialmente descaracterizados em relação às suas condições originais, mas que contribuem para a

manutenção da permeabilidade do solo, para o conforto climático, sonoro e visual no ambiente urbano, e também áreas que compreendem elementos, cenários e marcos de referência vinculados à imagem, história e cultura local, e ainda espaços abertos urbanizados utilizados para o lazer e recreação da população.

Seção II – Do Subsistema de Unidades de Conservação

Subseção I – Das Disposições Gerais

Art. 246. As Unidades de Conservação configuram um espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção, conforme o Sistema Nacional de Unidades de conservação (SNUC), criado pela Lei Federal nº 9.985 de 18 de julho de 2000 e o Sistema Estadual de Unidades de Conservação (SEUC), estabelecido pela Lei Estadual nº 10.431 de 20 de dezembro de 2006.

Art. 247. O Subsistema de Unidades de Conservação é composto por dois grupos de áreas com características específicas:

I. Unidades de Proteção Integral;

II. Unidades de Uso Sustentável.

§1º. As Unidades de Proteção Integral têm por objetivo preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais, e compreendem as seguintes categorias:

I. Estação Ecológica;

II. Reserva Biológica;

III. Parque Nacional, Estadual ou Municipal;

IV. Monumento Natural;

V. Refúgio de Vida Silvestre.

§2º. As Unidades de Uso Sustentável têm por objetivo compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais, e compreendem as seguintes categorias:

I. Área de Proteção Ambiental;

II. Área de Relevante Interesse Ecológico;

III. Floresta Nacional, Estadual ou Municipal;

IV. Reserva Extrativista;

V. Reserva de Fauna;

VI. Reserva de Desenvolvimento Sustentável;

VII. Reserva Particular do Patrimônio Natural.

Art. 248. A criação e a regulamentação de Unidades de Conservação no Município do Salvador, bem como a ampliação ou redução dos limites originais, atenderão aos critérios e procedimentos definidos na Legislação pertinente ao SNUC e ao SEUC, complementadas pelas disposições da Legislação Municipal nº 8.915 de 25 de setembro de 2015.

Parágrafo único: Denominam-se Unidades de Conservação de Domínio Municipal (UCM) aquelas criadas no território de Salvador por atos do Executivo Municipal.

Art. 249. São passíveis de enquadramento como Unidades de Conservação no Município do Salvador, mantidas as existentes, as áreas integrantes da Macrozona de Conservação Ambiental, conforme o disposto na Seção II do Capítulo II, do Título VIII desta Lei, mediante estudos específicos desenvolvidos para cada caso.

Art. 250. Visando á constituição de UCM, indicam-se estudos específicos para as áreas demarcadas com esta finalidade no Mapa 07 Anexo 03 desta lei, especificamente:

I. Parque Ecológico do Vale Encantado;

II. Aratu;

III. Dunas de Armação;

IV. Parque de Pirajá;

V. Parque Marinho da Barra;

VI. Ilha dos Frades (Fazenda Tobá);

VII. Manguezal do Rio Passa Vaca.

Art. 251. O Município elaborará e implementará planos de manejo, programas de gestão, ordenamento e controle, visando à conservação ambiental das Unidades de Conservação integrantes do SAVAM, por ele instituídas, de modo a garantir a perenidade dos ecossistemas e demais atributos protegidos.

Art. 252. As Unidades de Conservação criadas pelo Estado da Bahia ou pela União, total ou parcialmente localizadas no território do Município, também integrarão o SAVAM, que recepcionará as normas específicas instituídas pelos órgãos gestores, complementando-as no limite da competência municipal nos assuntos de interesse local.

Art. 253. O Município promoverá gestões para a municipalização gradativa da administração das Unidades de Conservação instituídas por outros níveis de governo que estejam integralmente inseridas no seu território, bem como para o planejamento e gestão compartilhada de Unidades de Conservação, parcialmente localizadas em Salvador, por meio de convênios ou de consórcios intermunicipais.

Subseção II – Das Áreas de Proteção Ambiental(APA)

Art. 254. A APA é uma porção territorial em geral extensa, com certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais especialmente importantes para a qualidade de vida e o bem-estar das populações humanas, e tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais.

§1º. A APA pode ser constituída por terras públicas ou privadas.

§2º. Respeitados os limites constitucionais, podem ser estabelecidas normas e restrições para a utilização de uma propriedade privada localizada em uma Área de Proteção Ambiental.

§3º. As condições para a realização de pesquisa científica e visitação pública nas áreas sob domínio público serão estabelecidas pelo órgão gestor da unidade.

§4º. Nas áreas sob propriedade privada, cabe ao proprietário estabelecer as condições para pesquisa e visitação pelo público, observadas as exigências e restrições legais.

§5º. A APA disporá de um Conselho presidido pelo órgão responsável por sua administração e constituído por representantes dos órgãos públicos, de organizações

da sociedade civil e da população residente, conforme se dispuser no regulamento aprovado por lei.

Art. 255. Por Atos do Governo do Estado da Bahia, estão instituídas as seguintes APA, total ou parcialmente inseridas no território do Município do Salvador, conforme representadas no Mapa 07 do Anexo 03 desta Lei:

I. Área de Proteção Ambiental das Lagoas e Dunas de Abaeté, instituída pelo Decreto Estadual nº 351, de 22 de setembro de 1987, e alterada pelo Decreto Estadual n° 2.540, de 18 de outubro de 1993, com Plano de Manejo e Zoneamento aprovado pela Resolução do Conselho Estadual do Meio Ambiente, CEPRAM, nº 1.660, de 22 de maio de 1998;

II. Área de Proteção Ambiental Baía de Todos os Santos, instituída pelo Decreto Estadual nº 7.595, de 5 de junho de 1999;

III. Área de Proteção Ambiental Joanes / Ipitanga, instituída pelo Decreto Estadual nº 7.596, de 5 de junho de 1999, com Zoneamento Ecológico-Econômico aprovado pela Resolução CEPRAM nº 2.974, de 24 de maio de 2002;

IV. Área de Proteção Ambiental Bacia do Cobre/ São Bartolomeu, instituída pelo Decreto Estadual nº 7.970, de 5 de junho de 2001.

Art. 256. São diretrizes para as áreas incluídas na APA das Lagoas e Dunas do Abaeté:

I. recuperação e preservação da vegetação de restinga, em especial no maciço de dunas;

II. compatibilização da conservação ambiental com usos de lazer, turismo ecológico, atividades culturais e como centro de referência para a educação ambiental;

III. manutenção de padrões de ocupação do solo de baixa/média densidade, em especial nos espaços urbanizados implantados na proximidade dos ambientes de lagoas e de dunas;

IV. proteção aos cones de aproximação do Aeroporto de Salvador, mediante controle rigoroso sobre a altura das edificações nas áreas afetadas pelas normas de segurança de voo;

V. restrição ao uso residencial nas zonas de maior intensidade de ruído resultantes da operação do aeroporto.

Art. 257. São diretrizes para as áreas da APA da Baía de Todos os Santos, inseridas no território de Salvador, especificamente as ilhas dos Frades, de Maré, do Bom Jesus dos Passos, de Santo Antônio e as ilhotas:

I. promoção de gestões junto ao Governo do Estado para conclusão do zoneamento ambiental da APA e do Plano de Manejo da Ilha de Maré, com a participação do Município de Salvador nos assuntos pertinentes ao seu território;

II. implementação de política de desenvolvimento sustentável que concilie a conservação do ambiente natural com a proteção das características socioculturais das populações nativas, resguardando a característica das ilhas como espaços singulares e diferenciados do restante do Município, preservando os núcleos de pesca e veraneio, turismo e incentivando a produção econômica artesanal;

III. elaboração de estudos ambientais específicos para a constituição de Unidade de Conservação Integral na Ilha dos Frades, de modo à

preservar a vegetação de Mata Atlântica, que mantém grande qualidade ecológica;

IV. enquadramento dos assentamentos precários existentes comoZEIS, nos termos desta Lei, objetivando a regularização fundiária e o atendimento das demandas básicas de infraestrutura e serviços urbanos em cada localidade;

V. tratamento específico na regularização fundiária – urbanística e jurídica legal – das comunidades da Ilha de Maré, que possuem certificação ou auto atribuição como quilombolas;

VI. acompanhamento, fiscalização e controle efetivo da expansão dos assentamentos existentes, com a participação e comprometimento da comunidade local;

VII. controle rigoroso do Poder Público Municipal sobre:

a) a ocupação da faixa de praia, especialmente por edificações e outras obras de caráter permanente;

b) a instalação de sistemas de esgotos e depurações incompletas que impliquem na contaminação das praias, manguezais e lençol freático;

c) empreendimentos que comportem desmatamento, queimada e terraplanagem, capazes de desencadear processos erosivos e que resultem na desfiguração da morfologia do sítio e da paisagem.

VIII. para a ilha de Bom Jesus dos Passos elaboração de plano urbanístico, contemplando sua estruturação espacial, complementação da infraestrutura e serviços, e estabelecimento de normas específicas de uso e ocupação do solo.

Art. 258. São diretrizes para as áreas do Município incluídas na APA do Joanes/ Ipitanga:

I. nas áreas integrantes da ZPAM, permissão de parcelamento apenas em grandes lotes, destinados preferencialmente a usos residenciais, de lazer, atividades agrícolas, extrativistas, de criação de animais de pequeno porte e serviços que não impliquem em poluição ambiental ou atração de grande contingente populacional;

II. implementação de programas de recuperação e preservação ambiental, compreendendo a urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta lei e o reassentamento daqueles não urbanizáveis, a critério do Executivo,e das atividades incompatíveis localizadas na faixa de proteção das represas do rio Ipitanga;

III. controle da exploração mineral nas áreas outorgadas, mantendo-a em níveis compatíveis com a capacidade de recuperação do ambiente e condicionando-a a reconstituição da paisagem na medida em que forem encerradas as atividades de lavra, por meio da elaboração e execução do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas – PRAD;

IV. controle rigoroso do Poder Público sobre a expansão dos assentamentos existentes nas áreas de contribuição da bacia hidráulica das represas do rio Ipitanga, especialmente na faixa de proteção permanente de 100 metros em relação à linha d´água;

V. proibição de empreendimentos que comportem desmatamento, queimada e terraplanagem, capazes de desencadear processos erosivos ou interferir no sistema hídrico;

VI. monitoração permanente da operação e do impacto do Aterro Sanitário Metropolitano sobre o meio ambiente, em especial sobre a qualidade das águas do manancial, bem como sobre os usos na vizinhança.

Art. 259. São diretrizes para as áreas incluídas na APA da Bacia do Cobre/São Bartolomeu:

I. promoção de gestões junto ao Governo do Estado da Bahia para conclusão do zoneamento ambiental da APA, com a participação do Município;

II. atualização do enquadramento e da legislação de proteção ao Parque de Pirajá/São Bartolomeu, compatibilizando-os com as normas ambientais vigentes e com as diretrizes desta Lei;

III. elaboração de estudos ambientais específicos para constituição de Unidade de Proteção Integral abrangendo a área de proteção à represa do Rio do Cobre, de modo a preservar a vegetação que mantém grande qualidade ecológica;

IV. elaboração de estudos específicos para recuperação do Parque São Bartolomeu, compatibilizando a conservação ambiental com o valor simbólico atribuído a esta área pelas religiões afro-brasileiras, que institui sua sacralidade e uso para fins ritualísticos, e também com usos de lazer de contato com a natureza, turismo ecológico, atividades culturais e como centro de referência para a educação ambiental;

V. controle sobre a ocupação intensiva do solo nas áreas de contribuição das nascentes do rio do Cobre e na vizinhança do Parque Pirajá/São Bartolomeu;

VI. implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta lei e o reassentamento daqueles não urbanizáveis, a critério do Executivo, e das atividades econômicas incompatíveis localizadas no Parque Pirajá/São Bartolomeu;

VII. controle da exploração mineral na área outorgada, mantendo-a em níveis compatíveis com a capacidade de recuperação do ambiente e condicionando-a a reconstituição da paisagem na medida em que forem encerradas as atividades de lavra, por meio da elaboração e execução do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD).

Subseção I – Das Unidades de Conservação de Domínio Municipal (UCM)

Art. 260. O Parque Natural Municipal das Dunas, instituído por meio do Decreto Municipal nº 22.906 de 24 de maio de 2012, fica definido como UCM de proteção integral, sendo os seus limites territoriais aqueles representados no Mapa 07 do Anexo 03 desta Lei.

§1º. O uso do Parque das Dunas é limitado aos fins científicos, culturais, educativos, turísticos e recreativos compatíveis com a conservação da integridade dos ecossistemas naturais existentes.

§2º. Nos termos do art. 254 desta Lei, deverão ser elaborados o plano de manejo e definidos programas de gestão visando a conservação ambiental da UCM.

Seção III– Do Subsistema de Áreas de Valor Urbano-Ambiental

Subseção I – Das Disposições Gerais

Art. 261. Áreas de Valor Urbano-Ambiental são espaços públicos ou privados, dotados de atributos materiais e/ou simbólicos relevantes do ponto de vista ambiental e/ou cultural, significativos para o equilíbrio e o conforto ambiental, para a conservação da memória local, das manifestações culturais e também para a sociabilidade no ambiente urbano.

Art. 262. As Áreas de Valor Urbano-Ambiental subdividem-se em:

I. Áreas de Proteção de Recursos Naturais (APRN);

II. Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP);

III. Áreas de Borda Marítima (ABM);

IV. Parques Urbanos;

V. Parques de Bairro;

VI. Praças e Largos;

VII. Áreas de remanescentes do Bioma Mata Atlântica (RMA).

Art. 263. As Áreas de Proteção de Recursos Naturais (APRN) e as Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP) serão regulamentadas por lei específica baseada nesta Lei, da qual deverá constar:

I. a delimitação da área;

II. o zoneamento, quando couber, estabelecendo as áreas de proteção rigorosa e áreas de amortecimento;

III. os critérios para proteção dos elementos naturais ou bens culturais inseridos na área;

IV. os critérios e restrições incidentes de uso e ocupação do solo, inclusive para parcelamento, quando for o caso;

V. orientações para aplicação dos instrumentos de Política Urbana;

VI. normas específicas para o licenciamento urbanístico e ambiental que se fizerem necessárias.

Parágrafo único. Uma vez instituídas, as APRN e as APCP, não são susceptíveis de desafetação das categorias respectivas.

Subseção II – Das Áreas de Proteção de Recursos Naturais (APRN)

Art. 264. As APRN são destinadas à conservação de elementos naturais significativos para o equilíbrio e o conforto ambiental urbano, compreendendo:

I. áreas representativas de ecossistemas singulares remanescentes no território do Município;

II. áreas cujos valores naturais encontram-se parcialmente descaracterizados em relação às suas condições originais, mas que justificam proteção em razão das funções desempenhadas no ambiente urbano;

III. áreas localizadas no entorno de Unidades de Conservação, nas quais a intensidade ou as características do uso e a ocupação do solo podem interferir no equilíbrio ambiental dessas Unidades;

IV. áreas parcialmente urbanizadas ou em processo de urbanização que requeiram a adoção de critérios e restrições específicos de modo a

conciliar o uso e ocupação do solo com a preservação dos atributos ambientais existentes.

§1º. As APRN poderão vir a constituir ou comportar,dentro dos seus limites, Unidades de Conservação, Parques Urbanos ou Parque de Bairro, na medida em que sejam identificados atributos ambientais que justifiquem proteção mais rigorosa, atendidas as disposições desta Lei.

§2º. Os limites das APRN, de que trata o inciso IV deste artigo, deverão ser compatibilizados com os objetivos estabelecidos para a politica urbana, relativas ao ordenamento territorial, inclusive aqueles definidos por macroárea.

Art. 265. Sem prejuízo do enquadramento e da delimitação de outras áreas por lei específica, constituem APRN aquelas delimitadas no Mapa 07 do Anexo 03 integrante desta Lei, especificamente:

I. APRN das Dunas de Armação;

II. APRN dos Vales do Cascão e Cachoeirinha;

III. APRN de Pituaçu;

IV. APRN dos Vales da Mata Escura e do Rio da Prata;

V. APRN do Vale do Paraguari

VI. APRN de São Marcos;

VII. APRN do Manguezal do Rio Passa Vaca;

VIII. APRN de Jaguaribe;

IX. APRN da Bacia do Rio do Cobre;

X. APRN de Aratu;

XI. APRN das Dunas da Bolandeira;

XII. APRN de Águas Claras.

XIII. APRN da Lagoa da Paixão;

XIV. APRN Fazenda Grande e Boca da Mata;

XV. APRN do Parque Marinho da Barra;

XVI. APRN de Brotas;

XVII. APRN de Cajazeiras VIII.

§1º. O órgão de planejamento urbano, em articulação com o órgão responsável pela gestão ambiental do Município, elaborará lei especifica definindo o uso sustentado das áreas enquadradas como APRN, segundo as particularidades de cada uma.

§2º. Planos urbanísticos e setoriais baseados no Plano Diretor poderão indicar novas áreas do Município a serem enquadradas na categoria de APRN, mediante estudos específicos.

Art. 266. São diretrizes para as APRN:

I. para a APRN das Dunas de Armação:

a) realização de estudos ambientais de viabilidade para institucionalização da área correspondente à APRN como Unidade de Conservação, na categoria de Refúgio da Vida Silvestre, considerando a fragilidade do ambiente de dunas e sua função como refúgio de aves migratórias no ambiente urbano;

b) restrição de qualquer uso nesta área até que se concluam os estudos ambientais indicando as formas possíveis de manejo;

II. para a APRN dos Vales do Cascão e Cachoeirinha:

a) zoneamento da APRN, com delimitação das áreas de preservação permanente e áreas de amortecimento, considerando o uso e ocupação do solo existente;

b) realização de estudos ambientais para institucionalização da área de floresta, remanescente de Mata Atlântica, como Unidade de Conservação, atendidos os critérios da legislação pertinente;

III. para a APRN de Pituaçu:

a) revisão dos critérios e restrições de ocupação do solo para as áreas particulares localizadas no entorno do Parque Urbano, compatibilizando o uso do solo com a proteção ambiental, especialmente no que diz respeito à preservação da cobertura vegetal e permeabilidade do solo;

b) expedição de alvarás para implantação de empreendimentos nas áreas passíveis de ocupação apenas após o licenciamento ambiental pelo órgão competente;

c) implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta lei e o reassentamento das áreas não urbanizáveis, a critério do Executivo.

IV. para a APRN dos Vales da Mata Escura e do Rio da Prata:

a) zoneamento da APRN, com delimitação das áreas de preservação permanente e áreas de amortecimento, considerando o uso e ocupação do solo existente;

b) preservação da vegetação remanescente da Mata Atlântica, dos rios e áreas alagadiças, de forma compatibilizada e controlada com os usos de lazer, turismo ecológico, atividades culturais e como centro de referência para educação ambiental;

c) realização de estudos para implantação de Parque Urbano, com tratamento urbanístico e implantação de equipamentos de recreação e lazer na área próxima à BR-324, integrados à Estação Bom Juá do Metrô;

d) implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta lei e o reassentamento das áreas não urbanizáveis, a critério do Executivo;

V. para a APRN do Vale do Paraguari:

a) delimitação das áreas de preservação permanente, em especial as faixas de proteção às nascentes e áreas úmidas nas margens do Rio Paraguari;

b) estabelecimento de critérios e restrições específicos para controle do adensamento das áreas habitacionais incluídas na APRN, compatibilizando o uso do solo com a proteção ambiental;

c) implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta lei e o reassentamento das áreas não urbanizáveis, a critério do Executivo.

VI. para a APRN de São Marcos:

a) zoneamento e estabelecimento de critérios e restrições específicos de ocupação para as áreas urbanizadas ou passíveis de urbanização, compatibilizando o uso do solo com a proteção ambiental;

b) viabilização, mediante a utilização dos instrumentos de política urbana, de preservação de parte da área densamente arborizada, integrando-a ao domínio público;

c) integração das áreas de conservação ambiental com o Parque Urbano de Canabrava;

VII. para a APRN do Manguezal do Rio Passa Vaca:

a) preservação permanente do manguezal, com restrição de qualquer uso que possa comprometer o ecossistema;

b) desenvolvimento de ações para recuperação ambiental da APRN, de modo a assegurar sua conservação no ambiente urbano;

c) elaboração de estudos ambientais para instituição da área como Unidade de Conservação Municipal (UCM);

d) estabelecimento de parcerias com instituições de pesquisa para implantação de núcleo de educação ambiental na área;

VIII. para a APRN de Jaguaribe:

a) estabelecimento de zoneamento para a APRN, com delimitação das áreas de preservação permanente, em especial as faixas de proteção às nascentes e margens do Rio Jaguaribe e de seus afluentes, e as áreas de ocupação sustentável contíguas;

b) estabelecimento de critérios e restrições específicos de ocupação para as áreas urbanizadas ou passíveis de urbanização, compatibilizando o uso do solo com a proteção ambiental;

c) definição de critérios especiais para a implantação da Avenida 29 de Março, com especial atenção para a manutenção da permeabilidade do solo nas áreas de inundação do Rio Jaguaribe;

d) expedição de alvarás para implantação de empreendimentos de urbanização pelo Município, apenas após o licenciamento pelo órgão ambiental competente, em observância à legislação ambiental e, especialmente o estabelecido na Lei Federal nº 11.428/06;

e) implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta lei e o reassentamento das áreas não urbanizáveis, a critério do Executivo;

IX. para a APRN da Bacia do Rio do Cobre:

a) monitoração do impacto ambiental do uso e ocupação do solo das áreas densamente ocupadas integrantes da APRN, que são contíguas à APA da Bacia do Cobre/ São Bartolomeu.

b) delimitação das áreas de preservação permanente, em especial as faixas de proteção às nascentes e margens do rio do Cobre e de seus afluentes;

c) definição de critérios para monitoração da extração de minérios na proximidade da represa do Cobre, de modo a reduzir o dano ambiental resultante da atividade;

d) estabelecimento de critérios e restrições específicos para controle do adensamento das áreas habitacionais incluídas na APRN, compatibilizando o uso do solo com a proteção ambiental;

e) implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a implantação de saneamento básico e urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta lei e o reassentamento das áreas não urbanizáveis, a critério do Executivo;

X. para a APRN de Aratu:

a) zoneamento da APRN, com delimitação das áreas de preservação permanente e áreas de amortecimento, considerando o uso e ocupação do solo existente;

b) realização de estudos ambientais para institucionalização, como Unidade de Conservação, das áreas de mangues e de floresta densa associadas ao domínio de Mata Atlântica integrantes da APRN, atendidos os critérios da legislação pertinente;

c) definição de critérios especiais de uso e ocupação do solo para as áreas urbanizadas ou de ocupação espontânea adjacentes às áreas de proteção rigorosa;

d) compatibilização dos usos industriais com a conservação ambiental;

e) implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta lei e o reassentamento das áreas não urbanizáveis, a critério do Executivo;

XI. para a APRN das Dunas da Bolandeira:

a) desenvolvimento de ações para recuperação ambiental e realização de estudos ambientais para avaliação dos usos compatíveis, considerando a fragilidade do ambiente de dunas, visando à sua preservação;

b) estabelecimento de parcerias com instituições educacionais para implantação de núcleo de educação ambiental na área.

XII. para a APRN de Águas Claras:

a) zoneamento da APRN, com delimitação das áreas de preservação permanente e áreas de amortecimento, considerando o uso e ocupação do solo existente;

b) implantação de núcleo de educação ambiental na área.

XIII. Para a APRN da Lagoa da Paixão:

a) delimitação das áreas de preservação permanente, em especial as faixas de proteção às nascentes rio do Cobre e de seus afluentes;

b) desenvolvimento de ações para recuperação ambiental de modo a assegurar a recarga da lagoa e a manutenção da sua qualidade hídrica;

c) implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a implantação de saneamento básico e urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta lei e o reassentamento das áreas não urbanizáveis, a critério do Executivo;

d) implantação de Parque Urbano abrangendo as águas e margens da lagoa, com tratamento urbanístico e implantação de equipamentos de recreação e lazer.

XIV. para a APRN de Fazenda Grande e Boca da Mata:

a) estabelecimento de zoneamento, com delimitação das áreas de preservação permanente, em especial as faixas de proteção às nascentes e margens dos rios, os remanescentes de Mata Atlântica e as áreas de ocupação sustentável contíguas;

b) estabelecimento de critérios e restrição de ocupação nas as áreas urbanizadas ou passiveis de urbanização, compatibilizando o uso do solo com a proteção ambiental;

c) expedição para empreendimento de urbanização apenas após o licenciamento pelo órgão municipal competente, em observância a legislação ambiental e, especialmente, o estabelecido na Lei federal nº 11.428/06;

d) implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo os assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta lei e o reassentamento das áreas não urbanizáveis a critério do Executivo.

XV. para a APRN do Parque Marinho da Barra:

a) realização de estudos ambientais para implantação do Parque Marinho, estabelecendo a sua abrangência territorial, os atributos existentes e as formas de manejo sustentável;

b) elaboração de estudos específicos para enquadramento do Parque Marinho como UCM

XVI. para a APRN de Brotas:

a) zoneamento da APRN, com delimitação das áreas de preservação permanente e áreas de amortecimento, considerando o uso e ocupação do solo existente no entorno;

b) realização de estudos ambientais, urbanísticos e de viabilidade dominial, considerando tratar-se de propriedade da União e uma das últimas áreas livres de Brotas, para institucionalização da APRN como Parque de Bairro.

XVII. para a APRN de Cajazeira VIII:

a) zoneamento da APRN, com delimitação das áreas de preservação permanente e áreas de amortecimento, considerando o uso e ocupação do solo existente no entorno;

b) realização de estudos ambientais e urbanísticos para institucionalização da APRN como Parque de Bairro, atendendo à comunidade das Cajazeiras;

c) controle rigoroso sobre o uso e ocupação do solo e de invasões, especialmente por se tratar de área de influência direta da Avenida 29 de Março, em implantação.

Subseção III - Das Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP)

Art. 267. As APCP são destinadas à conservação de elementos significativos do ponto de vista cultural, associados à memória, pluralidade e diversidade de

manifestações e formas de expressão das identidades da sociedade local, e para a imagem ambiental urbana, compreendendo:

I. sítios integrados por conjuntos monumentais ou monumentos individuais e seu entorno, de valor histórico e/ou cultural reconhecido pela União, pelo Estado ou pelo Município;

II. áreas com tipologias de edificações e ambiências de valor simbólico e/ou significativo para a fixação da memória e a cultura da cidade, ou de um determinado grupo social, religioso ou étnico;

III. áreas de interesse arqueológico, constituídas por segmentos do meio físico modificados pela ação humana segundo comportamentos culturalmente determinados e manifestações materiais que têm potencial informativo sobre relações e processos socioculturais passados, incluindo:

a) os espaços em que há superposições de ocupações;

b) conjuntos de edifícios com unidade cronológica e funcional, vestígios únicos de dado momento de construção histórica da cidade ou representantes de um determinado grupo social, religioso ou étnico;

c) locais identificados ou com probabilidade de existência de material indígena, no subsolo, com base em notícias documentais e bibliográficas de aldeamentos indígenas, áreas de antiga ocupação colonial e pós-colonial degradadas, ruínas, áreas de eliminação de vestígios comprovadas;

IV. elementos de paisagem natural, como flora, formação geológica e geomorfológica, espelhos d'água ou outras condições naturais que configurem referencial cênico e/ou simbólico.

Parágrafo único. As APCP poderão incluir, no ato de sua regulamentação, o entorno paisagístico no qual deverão ser preservadas as visuais do exemplar ou do conjunto a ser protegido.

Art. 268. Sem prejuízo do enquadramento e delimitação de outras áreas por lei específica, são enquadradas como APCP aquelas delimitadas no Mapa 07 do Anexo 03, integrante desta Lei:

I. APCP compreendendo o Centro Antigo de Salvador e outras áreas indicadas, instituída pela Lei nº 3.289, 21 de setembro de 1983;

II. APCP Ilê Iyá Omin Iyámassê (Terreiro do Gantois), instituída pela Lei nº 3.590, de 16 de dezembro de 1985;

III. APCP compreendendo os candomblés Ilê Axé Iyá Nassô Oká (Terreiro da Casa Branca do Engenho Velho), Ipatitió Gallo (Terreiro São Jerônimo), e Zoôgodô Bogun Malê Rundô (Terreiro do Bogun), instituída pela Lei nº 3.591, de 16 de dezembro de 1985;

IV. APCP Ilê Axé Opô Afonjá (Terreiro de São Gonçalo do Retiro), instituída pela Lei nº 3.515, de 22 de julho de 1985;

V. APCP Ilê Asipá, instituída pela Lei nº 5.773, de 23 de agosto de 2000;

VI. APCP Nossa Senhora do Resgate, instituída pela Lei n°5.860, de 29 de dezembro de 2000;

VII. APCP do Morro do Gavazza;

VIII. APCP Ladeira da Barra/ Santo Antonio da Barra;

IX. APCP do Morro Clemente Mariani;

X. APCP da Encosta da Vitória;

XI. APCP da Encosta do Canela;

XII. APCP da Encosta de Ondina/São Lázaro;

XIII. APCP do Rio Vermelho;

XIV. APCP de Monte Serrat;

XV. APCP da Colina e Baixa do Bonfim;

XVI. APCP da Penha/Ribeira;

XVII. APCP Terreiro de Candomblé do Bate Folha Manso Banduquemqué;

XVIII. APCP do Parque Histórico de Pirajá;

XIX. APCP Onzó Ngunzo Za Nkisi Dandalunda Ye Tempo (Terreiro Mokambo);

XX. APCP de Nossa Senhora de Escada;

XXI. APCP de São Tomé de Paripe;

XXII. APCP de Nossa Senhora das Neves, na Ilha de Maré;

XXIII. APCP de Nossa Senhora de Guadalupe, na Ilha dos Frades;

XXIV. APCP de Nossa Senhora de Loreto, na Ilha dos Frades;

XXV. APCP do Bom Jesus dos Passos, na Ilha do Bom Jesus dos Passos;

XXVI. APCP Jardim de Allah;

XXVII. APCP de Jaguaribe e Piatã;

XXVIII. APCP do Farol de Itapuã;

XXIX. APCP de Plataforma;

XXX. APCP da Encosta da Ladeira da Barra;

XXXI. APCP da Orla da Barra;

XXXII. APCP Candomblé Ilê Axé Oxumarê (Terreiro Oxumarê);

XXXIII. APCP Candomblé Ilê Odó Ogé (Terreiro Pilão de Prata);

XXXIV. APCP Candomblé Mansu Dandalungua Cocuazenza;

XXXV. APCP do Dique do Tororó;

XXXVI. APCP do Parque do Queimado;

XXXVII. APCP da Escola Parque.

XXXVIII. APCP da Graça;

XXXIX. APCP da Orla Boca do Rio e Pituaçu.

Art. 269. São diretrizes gerais para as APCP:

I. regulamentação, mediante legislação específica, das áreas enquadradas nesta Lei para institucionalização como APCP;

II. identificação, mapeamento e delimitação de novas áreas do Município, passíveis de enquadramento como APCP, que serão institucionalizadas mediante lei especifica;

III. atualização, ampliação e/ou complementação da legislação municipal vigente, em parceria com órgãos públicos de outros níveis de governo com competência correlata na proteção do patrimônio cultural, abrangendo as áreas de interesse cultural e paisagístico no Município;

IV. preservação e valorização dos sítios, dos monumentos e seu entorno quanto a modificações na morfologia, volumetria das edificações, visuais internas e externas, ambiência e silhueta urbana;

V. elaboração de projetos urbanísticos, normas, procedimentos específicos e programas de intervenção, com a participação da comunidade, priorizando o uso para o lazer, atividades educativas, culturais e turísticas;

VI. definição de projetos estruturantes que possam funcionar como catalisadores de desenvolvimento para áreas em processo de deterioração do tecido urbano, com ênfase na questão habitacional;

VII. estabelecimento de parcerias com instituições públicas e privadas para a conservação, recuperação e gestão dos bens culturais integrantes das APCP;

VIII. para as áreas de interesse arqueológico:

a) complementação da legislação municipal vigente, com vistas a disciplinar as pesquisas e intervenções nas áreas de interesse arqueológico;

b) exigência de Termo de Responsabilidade para licenciamento de empreendimentos em sítios arqueológicos;

c) controle da integridade dos elementos e áreas de interesse arqueológico, e recuperação daqueles degradados.

Art. 270. A APCP da Encosta de Ondina/São Lázaro é considerada área não-edificável, sendo vedadas quaisquer formas de ocupação ou utilização que possam comprometer a integridade do sítio.

Subseção IV - Da Área de Borda Marítima (ABM)

Art. 271. A ABM é a faixa de terra de contato com o mar, compreendida entre as águas e os limites por trás da primeira linha de colinas ou maciços topográficos que se postam no continente, em que é definida a silhueta da Cidade.

§1º. Para efeito desta Lei, a ABM compreende dois ambientes distintos, subdivididos nos trechos representados no Mapa 07 do Anexo 03 desta Lei:

I. Borda da Baía de Todos os Santos, compreendendo:

a) Trecho 1 - Canal de Cotegipe até a Enseada do Cabrito;

b) Trecho 2 - Enseada dos Tainheiros até a Calçada;

c) Trecho 3 - São Joaquim até a rampa do antigo Mercado Modelo;

d) Trecho 4 - Conceição até a Encosta da Vitória;

e) Trecho 5 - Encosta da Ladeira da Barra até o Farol da Barra;

II. Borda Atlântica, compreendendo:

a) Trecho 6 - Praia do Farol da Barra até o Morro da Aeronáutica (Ondina);

b) Trecho 7 - Ondina até a Praia da Bacia das Moças;

c) Trecho 8 - Alto da Sereia até Amaralina;

d) Trecho 9 - Pituba até a foz do Rio Camaragibe;

e) Trecho 10 -Jardim de Allah até Jaguaribe;

f) Trecho 11 - Piatã até Itapuã;

g) Trecho 12 - Stella Maris até Ipitanga.

§2º. Quando um terreno estiver secionado pelo limite da ABM prevalece as disposições da ABM desde que a maior parte do terreno esteja inserido nela.

Art. 272. As edificações a se implantar nas Áreas de Borda Marítima ficam sujeitas à restrição de altura máxima, em decorrência de critérios relativos ao patrimônio cultural e ambiental, conforto do ambiente urbano, insolejamento das praias e demais disposições estabelecidas nesta lei e na legislação de ordenamento do uso e ocupação do solo.

Art. 273. São diretrizes para a Borda da Baía de Todos os Santos:

I. valorização e aproveitamento do potencial turístico e de lazer da Baía de Todos os Santos, com estímulo ao desenvolvimento de atividades náuticas e aquelas de apoio, bem como à implantação de complexos ou empreendimentos de entretenimento e lazer, e atividades voltadas para a cultura, o esporte e o turismo, como hotéis, marinas, restaurantes, museus e teatros, resguardando as características da paisagem e as funções urbanas predominantes em cada trecho;

II. valorização e requalificação dos espaços e equipamentos de uso público e tratamento específico para o uso e a ocupação nas áreas de entorno dos monumentos arquitetônicos e históricos contidos em cada trecho da Orla da Baía;

III. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários urbanizáveis e reassentamento das áreas não urbanizáveis, especialmente nos casos de encostas íngremes e instáveis, nas áreas de influência das marés, em áreas inundáveis e de preservação permanente.

§1º. São diretrizes específicas para o Trecho 1 – Canal de Cotegipe até a Enseada do Cabrito:

I. estímulo ao desenvolvimento econômico da área, mediante a criação de condições para a geração de economias de aglomeração, tendo como eixos a requalificação da linha ferroviária, em especial do leito e das estações, e a valorização e o aproveitamento dos espaços de contato direto com a Baía de Todos os Santos;

II. implementação de programas para a instalação de centros de cultura, entretenimento, lazer e turismo, a exemplo de marinas, complexos esportivos e centros educacionais;

III. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários urbanizáveis aliada à recuperação ambiental;

IV. recuperação da qualidade ambiental da Enseada do Cabrito.

§2º. São diretrizes específicas para o Trecho 2 – Enseada dos Tainheiros até a Calçada:

I. preservação da paisagem da Península de Itapagipe, assegurando a visualização de marcos importantes para a imagem da Cidade do Salvador, a exemplo da Colina do Bomfim, das praias da Boa Viagem, da Penha e da Ribeira e da Ponta de Humaitá;

II. aproveitamento do potencial náutico da Península de Itapagipe, mediante incentivo para implantação de marinas, atracadouros e equipamentos de apoio às atividades relacionadas à economia do mar;

III. implementação de programas para a instalação de centros de cultura e de entretenimento nas antigas estruturas industriais existentes, a

exemplo de complexos esportivos e centros educacionais, funcionando como elementos de atratividade integrados aos circuitos de turismo e lazer;

IV. recuperação e conservação da qualidade ambiental da Enseada dos Tainheiros;

V. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários urbanizáveis e reassentamento das áreas não urbanizáveis, principalmente aqueles em áreas de influência das marés;

VI. tratamento urbanístico e paisagístico da linha férrea existente, privilegiando as funções de lazer, turismo e moradia, evitando a desvalorização das áreas adjacentes aos corredores.

§3º. São diretrizes específicas para o Trecho 3 – São Joaquim até a rampa do antigo Mercado Modelo:

I. recuperação ambiental com revegetação e controle da ocupação em toda a área de influência da Falha Geológica, especialmente na encosta do Centro Antigo e adjacências, e valorização das áreas da parte alta, com requalificação dos mirantes e melhoria da acessibilidade;

II. valorização da área do Porto e da Feira de São Joaquim, permitindo a visualização e ampliando o acesso para o mar;

III. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários urbanizáveis e reassentamento das áreas não urbanizáveis;

IV. intervenção urbanística e melhoria dos equipamentos urbanos, no bairro do Comércio, com vistas à valorização da área, criando condições de conforto para a circulação de pedestres e de veículos não motorizados.

§4º. São diretrizes específicas para o Trecho 4 – Conceição até a Encosta da Vitória:

I. valorização do trecho Conceição / Gamboa / Aflitos, garantindo o acesso e a acessibilidade à praia, a preservação do perfil da área e da tipologia da ocupação, e incentivo à utilização das edificações para atividades mistas e de uso público, tirando partido dos recursos de paisagem de modo sustentável;

II. incentivo às atividades voltadas para a cultura e turismo, como hotéis, restaurantes, museus e teatros, ressalvando as características da paisagem e das funções urbanas;

III. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários urbanizáveis e reassentamento das áreas não urbanizáveis;

IV. controle do uso e ocupação da encosta e promoção de acessos públicos às praias.

§5º. São diretrizes específicas para o Trecho 5 – Encosta da Ladeira da Barra até o Farol da Barra:

I. preservação da paisagem, assegurando a visualização de marcos importantes para a imagem da Cidade, a exemplo da Colina de Santo Antônio da Barra, mirantes do Iate Clube e da Ladeira da Barra, encosta da Ladeira da Barra, Morro de Clemente Mariani, fortificações a beira-mar e outras edificações de valor cultural;

II. requalificação urbanística na área da Ladeira e Porto da Barra, com valorização dos mirantes, melhoria da circulação de pedestres e renovação das construções deterioradas, privilegiando a implantação de

equipamentos que abriguem serviços de apoio à cultura, ao lazer e turismo.

Art. 274. São diretrizes para a Borda Atlântica:

I. incentivo à diversidade de usos, admitindo residências, atividades comerciais e de prestação de serviços, lazer e turismo, que estimulem o trânsito e a mobilidade de pedestres e garantam a dinâmica urbana;

II. requalificação da urbanização nos espaços compreendidos entre a faixa de praia e a primeira quadra edificada, especialmente dos espaços públicos, dotando-os de equipamentos e mobiliário adequado;

III. controle da altura das edificações ao longo da ABM, visando ao controle do sombreamento da praia no período das 8 (oito) horas até as 15 (quinze) horas e resguardando o conforto ambiental urbano.

IV. incentivo à regeneração urbana por meio da substituição de edificações deterioradas ou ocupação dos espaços subutilizados localizados nas quadras próximas ao mar representados pela ABM no Mapa 07 do Anexo 03 desta Lei, permitindo superar o limite de gabarito em até 50% (cinquenta por cento) daquele estabelecido,mediante pagamento de potencial construtivo até o CAM para a zona de uso e de contraprestação financeira por utilização de parâmetro mais permissivo, a critério da Comissão Normativa da Legislação Urbanística, após manifestação do órgão competente do Executivo de que não haverá prejuízo urbanístico.

§1º. São diretrizes específicas para o Trecho 6 – Praia do Farol da Barra até o Morro da Aeronáutica:

I. incentivo à substituição de edificações deterioradas e à ocupação de espaços subutilizados localizados nas quadras próximas ao mar;

II. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários urbanizáveis e reassentamento das áreas não urbanizáveis;

III. ampliação das calçadas à beira-mar, favorecendo a circulação de pessoas, de ciclistas e a prática de esportes.

§2º. São diretrizes específicas para o Trecho 7 – Ondina até a praia da Bacia das Moças:

I. melhoria das condições de habitação, com a regularização da ocupação e controle sobre a expansão dos assentamentos de São Lázaro, Alto de Ondina e Alto da Alegria e Alto da Sereia;

II. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários urbanizáveis e reassentamento das áreas não urbanizáveis;

III. ampliação das calçadas à beira-mar, favorecendo a circulação de pessoas, particularmente pessoas idosas, pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, de ciclistas e a também a prática de esportes.

IV. incentivo à substituição de edificações deterioradas e ocupação de espaços subutilizados localizados nas quadras próximas ao mar.

§3º. São diretrizes específicas para o Trecho 8 – Alto da Sereia até Amaralina:

I. adoção de solução viária que confira maior integração à área no trecho entre a Paciência e Amaralina, criando espaços que possibilitem a livre circulação e convívio de pessoas, de acordo com a vocação turística e de lazer;

II. proteção aos marcos referenciais e à paisagem, contemplando a visão e preservação da Praia da Paciência com sua secular balaustrada, sítios e

edificações de valor cultural, entre os quais o Largo de Santana, a Casa do Peso, os Mirantes do Alto da Sereia e Alto da Enseada, os exemplares arquitetônicos remanescentes do final do século XIX e início do século XX e os cenários de eventos importantes para a cultura local, como a tradicional Festa do Rio Vermelho;

III. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários urbanizáveis e reassentamento das áreas não urbanizáveis;

IV. incentivo para implantação de novos usos residenciais nas quadras próximas ao mar localizadas entre a Av. Visconde de Itaboraí e a Av. Otávio Mangabeira;

V. incentivo à substituição de edificações deterioradas e ocupação de espaços subutilizados localizados nas quadras próximas ao mar.

§4º. São diretrizes específicas para o Trecho 9 – Pituba até a Foz do Rio Camaragibe:

I. requalificação urbanística dà Avenida Otávio Mangabeira e da Rua Minas Gerais com prioridade para o pedestre e o transporte não motorizado e intensificação da arborização nos logradouros públicos e na faixa de praia;

II. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários urbanizáveis e reassentamento das áreas não urbanizáveis;

III. incentivo para implantação de usos residenciais e empreendimentos voltados ao lazer e turismo.

§5º. São diretrizes específicas para o Trecho 10 – Jardim de Allah até Jaguaribe:

I. revisão dos padrões de ocupação do solo, favorecendo a substituição de estruturas deterioradas e subutilizadas por novos usos residenciais e atividades econômicas vinculadas à cultura, ao lazer e turismo;

II. integração paisagística do Parque de Pituaçu à Orla Atlântica, com a qualificação do espaço compreendido entre as duas pistas de tráfego.

§6º. São diretrizes específicas para o Trecho 11 – Piatã até Itapuã:

I. requalificação urbanística e arquitetônica dos espaços de circulação e equipamentos localizados na faixa de praia, privilegiando o livre acesso e a visualização do mar, especialmente em Piatã e Itapuã;

II. criação de espaços para circulação de pedestres e ciclistas no trecho entre a Av. Orlando Gomes até a Av. Dorival Caymmi;

III. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários urbanizáveis e reassentamento das áreas não urbanizáveis;

IV. reurbanização do centro de Itapuã e do entorno do Farol de Itapuã e Lagoa do Abaeté.

§7º. São diretrizes específicas para o Trecho 12 – Stella Maris até Ipitanga:

I. incentivo para a localização de empreendimentos de hotelaria,aproveitando as condições da área para a implantação de resorts e equipamentos similares;

II. regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários urbanizáveis e reassentamento das áreas não urbanizáveis;

III. redefinição do sistema viário nos loteamentos Alamedas da Praia e Praias do Flamengo, visando o atendimento às demandas de tráfego

atuais e futuras, decorrentes da implantação de equipamentos de turismo e lazer;

IV. incentivo à substituição de edificações deterioradas e ocupação de espaços subutilizados localizados nas quadras próximas ao mar.

V. estímulo à implantação de empreendimentos de uso misto, com atividades voltadas preferencialmente ao turismo e hotelaria, em áreas de terrenos superior a 10.000 m² na faixa compreendida entre a praia e os Parques do Abaeté e das Dunas de Abaeté.

Subseção V - Dos Parques Urbanos

Art. 275. Parque Urbano é a área pública extensa, dotada de atributos naturais, ou entronizados, significativos para a qualidade do meio urbano, para a composição da paisagem da cidade e como referência para a cultura local, destinando-se ao lazer ativo e contemplativo, à pratica de esportes, atividades recreativas e culturais da população, à educação ambiental, e eventualmente, à pesquisa científica.

Parágrafo único: Os parques urbanos poderão incluir na sua concepção trechos urbanizados, dimensionados de acordo com a extensão territorial e as características ambientais, e funcionais de cada área, e serão dotados de mobiliário e equipamentos de apoio aos usuários que favoreçam a visitação o desenvolvimento de atividades culturais e uso pleno do espaço público.

Art. 276. Classificam-se como Parques Urbanos, conforme representação no Mapa 07 do Anexo 03 desta Lei:

I. Parque Zoo-Botânico de Ondina;

II. Parque Jovenzinho Silva;

III. Parque Metropolitano de Pituaçu;

IV. Parque Socioambiental de Canabrava;

V. Jardim Botânico – Mata dos Oitis;

VI. Parque do Abaeté;

VII. Parque São Bartolomeu;

VIII. Parque de Pirajá;

IX. Parque da Lagoa da Paixão;

X. Parque Ecológico do Vale Encantado.

Art. 277. Aos Parques Urbanos existentes serão incorporadas as seguintes áreas para efeito de implantação de novos parques, mediante estudo e projeto específico:

I. Parque do Vale da Mata Escura;

II. Parque de Ipitanga I;

III. Parque de Ipitanga II e III.

Art. 278. São diretrizes para os Parques Urbanos:

I. elaboração de planos específicos objetivando a definição das atividades a serem desenvolvidas em cada parque, considerando os atributos ambientais existentes e sua fragilidade, de modo a compatibilizar a conservação ambiental com o uso para o lazer, a recreação, o turismo ecológico, atividades culturais e esportivas e como centro de referência para a educação ambiental;

II. tratamento urbanístico e paisagístico adequado às funções de cada unidade, que assegurem a conservação ambiental, a preservação e valorização da paisagem e dos equipamentos públicos instalados, a manutenção de índices altos de permeabilidade do solo e da vegetação adaptada para o sombreamento e o conforto ambiental;

III. adoção de medidas de controle de invasões e danos ambientais, com participação das comunidades vizinhas;

IV. implantação de programas para recuperação de áreas degradadas, contemplando a recomposição ambiental e paisagística.

§1º. No Parque Socioambiental de Canabrava serão implementados programas de manejo para recuperação e recomposição ambiental e paisagística das áreas resultantes do aterro sanitário, contemplando atividades voltadas para:

I. promoção e inclusão social da população circunvizinha;

II. reciclagem de resíduos inorgânicos, em especial o entulho proveniente da construção civil.

§2º. Os estudos para implantação do parque urbano do vale da mata escura deverão contemplar a complexidade dos territórios que o integram, suas inter-relações e a relação com o entorno, o que envolve:

I. definição de usos e manejo sustentável compatível com os remanescentes de mata atlântica e a proteção cultural e paisagística do terreiro do Bate Folha, bem tombado pelo IPHAN;

II. implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a urbanização de assentamentos precários urbanizáveis existentes na publicação desta lei, e o reassentamento das áreas não urbanizáveis a critério do Executivo;

III. desenvolvimento de projeto urbanístico que possibilite a continuidade espacial e a integração dos subespaços localizados em cotas altimétricas diferenciadas, favorecendo o acesso e uso público;

IV. implantação de equipamentos de esporte, recreação e lazer na área marginal à BR 324, integrados a estação Bom Juá do Metrô;

§3º. O Parque de Ipitanga I e o Parque de Ipitanga II e III têm como função principal a preservação do Rio Ipitanga, manancial, que contribui significativamente para o abastecimento de água de Salvador e sua região, devendo os estudos para a sua implantação contemplar os seguintes aspectos:

I. identificação e gestão de conflitos ambientais nas áreas de contribuição direta das represas do Rio Ipitanga, especialmente na faixa de preservação permanente de 100 (cem) metros a partir da linha d´água;

II. avaliação de alternativas e indicação de soluções para a integração da faixa de 100 (cem) metros ao domínio público, mediante a utilização de instrumentos de política urbana ou fiscais;

III. definição de usos sustentáveis para os lagos e suas margens, especialmente àqueles vinculados ao lazer, à recreação e à pratica de esportes;

IV. definição de programas de recuperação e preservação ambiental, compreendendo a urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data de publicação desta lei e o reassentamento daqueles não urbanizáveis, a critério do Executivo, e

das atividades incompatíveis localizadas na faixa de proteção da represa;

§4º. Para o Parque Ecológico do Vale Encantado deverão ser elaborados estudos visando o seu enquadramento numa das categorias de unidade de conservação integral do SNUC.

Subseção VI – Dos Parques de Bairro

Art. 279. Parque de Bairro é a área pública urbanizada, com porte igual ou superior a vinte mil metros quadrados, dotada ou não de atributos naturais, destinada ao convívio social, ao lazer, à recreação e também à prática de esportes.

Art. 280. Classificam-se como Parques de Bairro, conforme representação no Mapa 07 do Anexo 03 desta Lei:

I. Parque do Dique do Tororó;
II. Parque Jardim dos Namorados;
III. Parque Costa Azul;
IV. Parque Solar Boa Vista;
V. Parque dos Ventos;
VI. Parque da Lagoa dos Frades;
VII. Parque do Campo Grande;
VIII. Parque Caminho das Árvores;
IX. Parque da Lagoa dos Pássaros;
X. Parque do Dique do Cabrito;
XI. Parque da Pedra de Xangô;
XII. Parque de Escada;
XIII. Parque Amazonas de Baixo;
XIV. Parque Stella Maris;
XV. Parque de Piatã;
XVI. Parque da Boca do Rio;
XVII. Parque Linear do Jaguaribe;
XVIII. Parque de Itapuã;
XIX. Parque de Fazenda Grande.

Art. 281. São diretrizes para os Parques de Bairro:

I. constituição e fortalecimento de uma rede descentralizada de Parques de Bairro abrangente a todo o território do Município e integrada aos Parques Urbanos e demais áreas do SAVAM, de modo a atender em níveis e escalas adequados às necessidades de lazer e recreação da população dos diferentes bairros de Salvador;

II. elaboração de projetos urbanísticos contemplando a conservação e valorização dos atributos naturais e construídos de cada parque, estruturando os espaços e equipamentos para o lazer e a recreação das comunidades circunvizinhas, observando o perfil sociodemográfico e as características culturais predominantes;

III. estruturação dos espaços e equipamentos dos parques para atender às necessidades de segurança e autonomia das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e, principalmente, da população idosa, tendo em

vista a participação crescente das pessoas com mais de sessenta anos na composição da população de Salvador;

IV. definição de estrutura de gestão integrada para a rede de parques, de modo a:

a) assegurar a manutenção adequada dos espaços e equipamentos existentes;

b) promover ganhos de escala na aquisição de materiais e de serviços necessários ao funcionamento dos parques;

c) coordenar a realização de eventos culturais, recreacionais e esportivos, otimizando o uso dos espaços públicos e o alcance das programações a todo o território de Salvador;

V. identificação de espaços para a implantação de novos Parques de Bairro e equipamentos de recreação, com prioridade para as áreas com alta densidade de ocupação do solo e aquelas ocupadas por população de baixa renda, considerando a distribuição populacional dos diversos bairros e regiões da cidade;

Subseção VII – Das Praças e Largos

Art. 282. Praças e largos são espaços urbanos de gozo e uso públicos, livres de edificações, que propiciam convivência e/ou recreação para seus usuários.

Parágrafo único. Todas as praças e largos de Salvador integram o SAVAM.

Subseção VIII–Das Áreas de Remanescentes do Bioma Mata Atlântica (RMA)

Art. 283. As RMA são áreas não ocupadas ou com muita baixa densidade de uso do solo, remanescentes no meio urbano, dotadas de conjuntos de vegetação representativa do bioma Mata Atlântica, o ambiente nativo do sítio da Cidade do Salvador, que se caracteriza por formações florestais e ecossistemas associados, como as restingas e manguezais.

§1º. Classificam-se como RMA aquelas representadas no Mapa 07a do Anexo 03 desta Lei.

§2º. Aplicam-se às RMA as disposições da legislação federal sobre o Bioma da Mata Atlântica e da Lei Complementar 140/2011, devendo ser objeto de parecer técnico do órgão ambiental competente para confirmação do bioma mata atlântica e de seu estágio sussecional.

CAPÍTULO VII - DOS INSTRUMENTOS E DA APLICAÇÃO DA POLÍTICA URBANA NO MUNICÍPIO

Art. 284. Para a implementação da Política Urbana do Município serão adotados os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade e demais disposições constantes das legislações federal, estadual e municipal.

Parágrafo único: As intervenções no território municipal para atender aos objetivos, diretrizes e ações estratégicas estabelecidos neste PDDU, poderão fazer uso dos instrumentos jurídicos, urbanísticos e de gestão ambiental, disciplinados e regulamentados por esta Lei:

I. instrumentos para o ordenamento territorial e gestão ambiental:

a) Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios, IPTU Progressivo no Tempo e Desapropriação com Títulos da Dívida Pública;

b) Consórcio Imobiliário;

c) Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS);

d) Outorga Onerosa do Direito de Construir;

e) Transferência do Direito de Construir (TRANSCON);

f) Direito de Preferência;

g) Direito de Superfície;

h) Desapropriação Urbanística e por Zona;

i) Estudo de Impacto de Vizinhança(EIV);

j) Estudo de Impacto Ambiental (EIA);

k) Licenciamento Urbanístico e Ambiental;

l) Operações Urbanas Consorciadas;

m) Concessão Urbanística;

n) Cota de Solidariedade;

o) Pagamento por Prestação de Serviços Ambientais;

p) Outorga Onerosa de Alteração de Uso.

II. instrumentos de planejamento e de democratização da gestão urbana:

a) sistema de planejamento e gestão;

b) sistema de informações;

c) assistência técnica e jurídica gratuita para as comunidades e grupos sociais menos favorecidos;

d) órgãos colegiados de controle social das políticas públicas;

e) debates, audiências e consultas públicas;

f) conferências sobre assuntos de interesse urbano;

g) iniciativa popular de Projeto de Lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III. fundos municipais de financiamento das políticas urbanas.

Seção I – Do Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios

Art. 285. Em atendimento à função social da cidade e da propriedade, o Município poderá exigir do proprietário de imóvel localizado na Macrozona de Ocupação Urbana, considerado não edificado, subutilizado ou não utilizado, nos termos desta Lei, seu adequado aproveitamento na forma de parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, sob pena sucessivamente de:

I. aplicação do IPTU progressivo no tempo;

II. desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública.

§1º. Considera-se não edificado, o terreno ou lote não construído.

§2º. Considera-se não utilizado, o terreno não construído e não aproveitado para o exercício de qualquer atividade que independa de edificações para cumprir sua finalidade social.

§3º. Considera-se subutilizado:

I. o terreno edificado em que a área construída seja inferior ao coeficiente de aproveitamento mínimo(CAMín) estabelecido para a zona em que se localize;

II. o terreno que contenha obras inacabadas ou paralisadas por mais de 05(cinco) anos;

III. a edificação em estado de ruína;

IV. a edificação ou conjunto de edificações em que 80% (oitenta por cento) das unidades imobiliárias estejam desocupadas há mais de 05 (cinco) anos.

§4º. Ficam excluídos das obrigações estabelecidas no caput deste artigo, os imóveis:

I. de interesse ambiental ou cultural, particularmente os integrantes do SAVAM;

II. utilizados para atividades econômicas e sociais que não necessitem de edificações para exercer suas finalidades;

III. em que a subutilização ou não ocupação decorra de impossibilidade jurídica ou resulte de pendências judiciais;

IV. cujo proprietário não possua nenhum outro imóvel no Município, atestado pelos órgãos competentes, exceto para o caso de parcelamento compulsório.

§5º. Os imóveis nas condições a que se refere este artigo, serão identificados e seus proprietários notificados.

§6º. Fica facultado aos proprietários dos imóveis de que trata este artigo, propor ao Executivo Municipal o estabelecimento de Consórcio Imobiliário como forma de viabilização financeira do aproveitamento do imóvel.

Art. 286. Para os imóveis nas situações caracterizadas nos §§ 1°, 2°e 3°do art. 285, aplicam-se o parcelamento, edificação e utilização compulsórios, de acordo com os seguintes critérios:

I. utilização compulsória, para os imóveis localizados na Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos;

II. edificação e utilização compulsória, para os imóveis localizados em ZEIS na Macroárea de Urbanização Consolidada e na Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica;

III. parcelamento, edificação e utilização compulsória, para os imóveis localizados na Macroárea de Estruturação Urbana.

Parágrafo único. Na aplicação dos instrumentos do parcelamento, edificação e utilização compulsórios referidos no caput deste artigo, os imóveis localizados na Macroárea de Estruturação Urbana não poderão sofrer parcelamento sem que este esteja condicionado à proposta de ocupação, mediante urbanização integrada.

Art. 287. Lei Municipal específica definirá:

I. as condições, etapas e prazos para o cumprimento da obrigação;

II. a área mínima dos terrenos a serem atingidos em função de sua localização na Macrozona de Ocupação Urbana e a identificação dos terrenos a serem atingidos pelo instrumento;

III. a definição do porte dos empreendimentos, para os quais se admite a conclusão em etapas, assegurando-se que o projeto aprovado compreenda o empreendimento como um todo;

IV. as condições para implementação de Consórcio Imobiliário, como forma de viabilização financeira do parcelamento ou edificação do imóvel;

V. os procedimentos para notificação ao proprietário, específicos em se tratando de pessoa física ou jurídica;

VI. a definição do órgão encarregado da notificação ao proprietário e da manutenção de cadastros atualizados que permitam a monitoração e fiscalização da aplicação dos instrumentos.

Art. 288. Em caso de descumprimento das obrigações, etapas e prazos estabelecidos na lei específica, o Município aplicará alíquotas progressivas do IPTU, majoradas anualmente, pelo prazo de cinco anos consecutivos, e manterá a cobrança pela alíquota máxima até que o proprietário cumpra com a obrigação de parcelar, edificar ou utilizar o respectivo imóvel.

§1º. O valor da alíquota a ser aplicado não excederá a duas vezes o valor referente ao ano anterior, respeitada a alíquota máxima de 15% (quinze por cento).

§2º. É vedada a concessão de isenções ou de anistia relativas à tributação progressiva de que trata este artigo.

Art. 289. Decorridos os cinco anos de aplicação do IPTU progressivo no tempo, sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o Município procederá à desapropriação do imóvel com pagamento em títulos da dívida pública.

§1º. Os títulos da dívida pública terão prévia aprovação pelo Senado Federal e serão resgatados no prazo de até 10 (dez) anos, em prestações anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais de 6% (seis por cento) ao ano.

§2º. O valor real da indenização:

I. refletirá o valor base de cálculo do IPTU, descontado o montante incorporado em função de obras realizadas pelo Poder Públiconaárea, após a notificação ao proprietário;

II. não computará expectativas de ganhos, lucros cessantes e juros compensatórios.

§3º. Os títulos de que trata este artigo não terão poder liberatório para pagamento de tributos.

§4º. Os imóveis desapropriados com o pagamento de títulos da dívida pública serão utilizados para implantação de HIS, equipamentos urbanos, sociais e comunitários.

§5º. O Município procederá ao adequado aproveitamento do imóvel no prazo máximo de 5 (cinco) anos, contado a partir da sua incorporação ao patrimônio público, podendo ser efetivado diretamente pelo Poder Público, ou por meio de alienação ou concessão a terceiros, mediante processo licitatório.

§6º. Nos termos do §5° deste artigo, ficam mantidas para o adquirente do imóvel as mesmas obrigações de parcelamento, edificação ou utilização previstas no art. 288desta Lei.

§7º. O valor anual das alíquotas e os prazos para aplicação do IPTU progressivo no tempo, serão introduzidos no Código Tributário e de Rendas do Município.

Seção II – Do Consórcio Imobiliário

Art. 290. O consórcio imobiliário é a forma de viabilização de planos de urbanização ou de edificação, por meio do qual o proprietário transfere ao Poder Público Municipal o seu imóvel e, após a realização das obras, recebe unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas como pagamento.

§1º. O Poder Público Municipal poderá aplicar o instrumento do consórcio imobiliário nas seguintes situações:

I. para o cumprimento das obrigações de parcelamento, edificação e utilização compulsórios;

II. em áreas não abrangidas pela exigência de parcelamento, edificação e utilização compulsórios, mas necessárias à realização de intervenções urbanísticas previstas nesta Lei;

III. para viabilização da produção de HIS.

§2º. O consórcio imobiliário requer a constituição de um organismo de controle social, garantida a participação de comunidades, movimentos e entidades da sociedade civil, conforme disposto no §3° do art. 4° do Estatuto da Cidade.

§3º. O consórcio imobiliário,após cumpridas as exigências dos parágrafos anteriores, obedecerá aos parâmetros que definirão os valores da contrapartida da permuta, para avaliação dos benefícios públicos envolvidos, definidos por lei especifica.

§4º. O consórcio imobiliário poderá ser objeto de concessão ou de parceria público privado para a sua realização.

Seção III – Da Desapropriação para Fins Urbanísticos, de Área Contigua e por Zona

Art. 291. A desapropriação para fins urbanísticos, cujo valor será calculado com base no mercado, poderá ser utilizada conforme os casos previstos:

I. O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, para:

a) a salubridade pública;

b) a criação e melhoramento de centros de população, seu abastecimento regular de meios de subsistência;

c) a abertura, conservação e melhoramento de vias ou logradouros públicos;

d) a execução de planos de urbanização; o parcelamento do solo, com ou sem edificação,para sua melhor utilização econômica, higiênica ou estética;

e) a construção ou ampliação de distritos industriais;

f) o funcionamento dos meios de transporte coletivo;

g) a preservação e conservação dos monumentos históricos e artísticos, isolados ou integrados em conjuntos urbanos ou rurais, bem como as medidas necessárias a manter-lhes e realçar-lhes os aspectos mais valiosos ou característicos e, ainda, a proteção de paisagens e locais particularmente dotados pela natureza;

h) a preservação e conservação adequada de arquivos, documentos e outros bens moveis de valor histórico ou artístico;

i) a construção de edifícios públicos, monumentos comemorativos e cemitérios;

j) a criação de estádios, aeródromos ou campos de pouso para aeronaves;

II. na Lei Federal n°4.132, de 10 de setembro de 1962, para:

a) o aproveitamento de todo bem improdutivo ou explorado sem correspondência com as necessidades de habitação, trabalho e consumo dos centros de população a que deve ou possa suprir por seu destino econômico;

b) a manutenção de posseiros em terrenos urbanos onde, com a tolerância expressa do proprietário, tenham construído sua habitação, formando núcleos residenciais com mais de 10 (dez) famílias;

c) a construção de HIS;

d) as terras e águas suscetíveis de valorização extraordinária, pela conclusão de obras e serviços públicos, notadamente de saneamento, portos, transporte, eletrificação armazenamento de água e irrigação, no caso em que não sejam ditas áreas socialmente aproveitadas;

e) a proteção do solo e a preservação de cursos e mananciais de água e de reservas florestais;

III. a utilização de áreas, locais ou bens que, por suas características, sejam apropriados ao desenvolvimento de atividades turísticas; na Lei Federal nº 6.766, de 9 de dezembro de 1979, para:

a) reloteamento;

b) demolição;

c) reconstrução;

d) incorporação.

IV. No artigo 49 da lei 12.873 de 2013 para à urbanização ou à reurbanização realizada mediante concessão ou parceria público-privada, o edital de licitação poderá prever que a receita decorrente da revenda ou utilização imobiliária integre projeto associado por conta e risco do concessionário, garantido ao poder concedente no mínimo o ressarcimento dos desembolsos com indenizações, quando estas ficarem sob sua responsabilidade.

§1º. A desapropriação poderá abranger a área contígua necessária ao desenvolvimento da obra a que se destina, e as zonas que se valorizarem extraordinariamente, em consequência da realização do serviço.

§2º. Em qualquer caso, a declaração de Utilidade Pública deverá compreendê-las, mencionando-se quais as indispensáveis à continuação da obra e as que se destinam à revenda.

§3º. As desapropriações para fins urbanísticos deverão ser objeto de regulamentação por Legislação Ordinária Municipal, aplicando, o Município, até que esta regulamentação ocorra, as disposições da Legislação referida nos artigos anteriores.

§4º. O pagamento ao expropriado da desapropriação para fins urbanísticos poderá ocorrer com a revenda do terreno valorizado ou

com o resultado da valorização dos imóveis urbanos, de acordo com o que dispõe o art.2º, inciso XI, do Estatuto da Cidade, garantindo-se:

I. direito de preferência aos ex-proprietários;

II. que a alienação a terceiros seja feita mediante licitação.

A revenda somente será admitida em caso de melhor utilização econômica e social do terreno desapropriado, em prol do benefício público.

Seção IV – Da Outorga Onerosa do Direito de Construir

Art. 292. A Prefeitura poderá outorgar de forma onerosa o direito de construir correspondente ao potencial construtivo adicional, mediante contrapartida financeira a ser prestada pelos beneficiários, nos termos dos artigos 28 a 31 e seguintes do Estatuto da Cidade, e de acordo com os critérios e procedimentos estabelecidos nesta lei.

§1º. O potencial construtivo adicional corresponde à diferença entre o potencial construtivo utilizado pelo empreendimento, respeitado o Coeficiente de Aproveitamento Máximo (CAM), e o potencial construtivo básico, estabelecido para a zona de uso em que se localiza o empreendimento, conforme o Quadro 01 do Anexo 02 desta Lei;

§2º. A outorga onerosa do direito de construir aplica-se, tão somente, aos imóveis integrantes das zonas de uso com CAM maior que o Coeficiente de Aproveitamento Básico (CAB), contidas nas diferentes macroáreas, que compõem a Macrozona de Ocupação Urbana, delimitada no Mapa 01 do Anexo 03 integrante desta lei.

§3º. Nas ABM, representadas no Mapa 07 do Anexo 03 desta Lei, a utilização de potencial adicional construtivo até o limite correspondente ao CAM, poderá ser exercida exclusivamente mediante a Outorga Onerosa do Direito de Construir.

§4º. Nas demais áreas do Município, que não as definidas no §3° deste artigo, a utilização de Outorga Onerosa do Direito de Construir em um terreno ou lote será limitada a 50% (cinquenta por cento) do potencial adicional construtivo permitido para cada zona de uso, devendo o restante ser exercido mediante o instrumento da Transferência do Direito de Construir (TRANSCON).

§5º. Os empreendimentos de HIS, nos termos desta Lei, poderão atingir o CAM previsto para a zona de uso em que se localizem, sem prestação de contrapartida financeira pela utilização de coeficientes superiores ao CAB.

Art. 293. A Outorga Onerosa do Direito de Construir será concedida mediante análise dos potenciais impactos ao patrimônio cultural, à paisagem, ao meio ambiente e à mobilidade na área, respeitados os gabaritos de altura das edificações, os índices de ocupação, de permeabilidade, os recuos e afastamentos fixados pela LOUOS nas zonas de uso, nas quais seja admitida a recepção de potencial construtivo adicional, nos termos desta Lei.

§1º. Na autorização do direito de construir adicional, serão observados os seguintes critérios e restrições:

I. a área construída para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento não excederá ao limite máximo estabelecido para o terreno ou lote receptor, de acordo com a aplicação do CAM, segundo a zona de uso em que se localize, conforme Quadro 01 do Anexo 02, integrantes desta Lei;

II. nos casos em que o potencial construtivo, objeto da outorga onerosa corresponder a mais de 50% (vinte por cento) do CAB da zona em que se localize o terreno receptor, o impacto urbanístico decorrente da implantação do empreendimento será avaliado pelo órgão de planejamento do Município, no tocante:

a) à saturação da capacidade viária, através de Relatório de Impacto do Trânsito (RIT);

b) ao meio ambiente e patrimônio cultural, quando for o caso, mediante apresentação de impacto de vizinhança (RIVI).

§2º. A monitoração da utilização da Outorga Onerosa do Direito de Construir será efetuada pelo órgão de planejamento do Município, o qual se obrigará a:

I. manter registro de todas as operações em arquivo específico;

II. realizar balanço anual dos impactos decorrentes da utilização do instrumento sobre as áreas receptoras, dando publicidade aos resultados, destacando as áreas críticas próximas da saturação.

Art. 294. A contrapartida financeira, que corresponde à outorga onerosa de potencial construtivo adicional, é calculada pela equação:

CF= [AT x (CAE - CAB) ÷ CAB] x VUP x FDU x FS

em que:

CF, é a contrapartida financeira a ser paga ao Município em moeda corrente;

AT, é a área do terreno;

CAE, é o coeficiente de aproveitamento utilizado no empreendimento;

CAB, é o coeficiente de aproveitamento básico da zona de uso em que se localiza o lote ou terreno;

VUP, é o Valor Unitário Padrão do terreno estabelecido pela SEFAZ para cobrança do IPTU;

FDU, é o fator de desenvolvimento urbano que pode variar de 0 (zero) a 1,2 (um e dois décimos), conforme Quadro 03 – Fator de Indução do Desenvolvimento Urbano e Econômico;

FS, é o fator social que pode variar de 0 (zero) a 1,0 (um), conforme Quadro 04 – Fator Social e de Incentivo ao Desenvolvimento Econômico.

§1º. Os recursos resultantes da Outorga Onerosa do Direito de Construir serão revertidos ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano, criado por esta Lei, podendo ser aplicados nos termos do art. 31 do Estatuto da Cidade, para:

I. regularização fundiária;

II. execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;

III. constituição de reserva fundiária;

IV. ordenamento e direcionamento da expansão urbana;

V. implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

VI. criação de espaços urbanos e comunitários;

VII. criação de Unidades de Conservação ou proteção de outras áreas de interesse público;

VIII. proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

§2º. O Poder Executivo, ressalvado o interesse público, poderá estabelecer que o pagamento do valor apurado como contrapartida pelo uso da Outorga Onerosa do Direito de Construir seja realizado em parcelas mensais, por prazo não superior a dezoito meses, acrescido de juros de 1% (um por cento) ao mês, e mediante correção monetária, com base na legislação federal para créditos desta natureza.

§3º. Na hipótese de pagamento parcelado, a expedição do Alvará de Habite-se do empreendimento será condicionada à comprovação do pagamento total das parcelas nos prazos previstos.

Seção V – Da Outorga Onerosa de Alteração de Uso

Art. 295. A Outorga Onerosa de Alteração de Uso é o instrumento pelo qual o Poder Público Municipal, mediante pagamento de contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário, poderá autorizar usos ou o exercício de parâmetros urbanísticos mais permissivos, nas situações e mediante os critérios estabelecidos nesta Lei.

§1º. A Outorga Onerosa de Alteração de Uso será admitida em zonas centralidade linear lindeira a ZER (ZCLR) e no âmbito de Operações Urbanas Consorciadas.

§2º. Lei Municipal específica estabelecerá os critérios e procedimentos para a definição da contrapartida financeira pela alteração de uso.

§3º. A lei que criar cada Operação Urbana Consorciada estabelecerá as situações e critérios específicos para a aplicação do instrumento.

Seção VI – Da Transferência do Direito de Construir (TRANSCON)

Art. 296. A TRANSCON é o instrumento pelo qual o Poder Público Municipal poderá permitir ao proprietário de imóvel urbano, privado ou público, exercer em outro local, ou alienar, mediante escritura pública o direito de construir, previsto neste Plano Diretor ou em legislação urbanística dele decorrente, quando o imóvel de sua propriedade for considerado necessário para fins de:

I. implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

II. criação de espaços abertos de uso público;

III. preservação de áreas de valor ambiental indicadas nesta Lei ou em lei específica;

IV. preservação de imóvel considerado de interesse histórico, cultural, paisagístico ou social;

V. regularização fundiária de ZEIS;

VI. implementação de HIS e HMP em ZEIS;

VII. execução de melhoramento viário necessário à implantação de transporte público de passageiro integrante desta lei.

§1º. As indenizações devidas pelo Município em razão da desapropriação de imóveis para as finalidades relacionadas no caput poderão ser satisfeitas mediante a concessão ao proprietário da faculdade prevista neste artigo.

§2º. A TRANSCON será utilizada para aquisição de área, ocupada ou não, para implementação de programas e projetos habitacionais de interesse social, regulamentada para áreas específicas por meio de ato do Executivo quando:

I. tratar-se de plano ou programa para intervenção em ZEIS-2;

II. para regularizaçãofundiária– urbanística e jurídico-legal – de ZEIS1 e 4, quando identificado interesse público;

Art. 297. O imóvel sobre o qual se manifeste o interesse público para os fins definidos no Art. 296 desta Lei será transferido ao domínio do Município, que em troca emitirá Certidão de Potencial Construtivo ao proprietário, da qual constará:

I. a identificação do imóvel cedente, compreendendo:

a) o nome do proprietário;

b) a denominação e o código do logradouro de acesso;

c) o número do imóvel;

d) a área do lote ou terreno, especificada em metros quadrados;

II. o potencial construtivo do imóvel, correspondente ao direito de construir a ser exercido em outro local, especificado em metros quadrados e equivalente ao produto da área do terreno ou lote pelo CAB da zona em que esteja situado.

§1º. Os imóveis edificados considerados Patrimônio Histórico, Arquitetônico e Cultural poderão transferir todo o Potencial Construtivo Utilizado, desde que não configurem ruína, situação em que poderão transferir apenas o potencial equivalente ao Coeficiente de Aproveitamento Básico.

§2º. No caso de imóveis requeridos para fins de criação de espaços abertos de uso e gozo público em áreas de alta densidade demográfica e construída localizadas na Macroárea de Reestruturação Urbana, o direito de construir poderá alcançar o CAM da zona em que se localize o imóvel.

§3º. O Município somente se investirá na posse do imóvel após a conclusão de todo o processo de fornecimento de certidão de TRANSCON.

Art. 298. A permissão da Transferência do Direito de Construir e a emissão da Certidão de Potencial Construtivo serão realizadas por ato do Chefe do Poder Executivo.

§1º. A Certidão de Potencial Construtivo, bem como a escritura de Transferência do Direito de Construir de um imóvel para o outro, serão averbadas nas respectivas matrículas.

§2º. Sempre que ocorrer a Transferência do Direito de Construir, a Administração Municipal dará conhecimento público, mediante publicação no Diário Oficial do Município, dos elementos constantes da Certidão.

§3º. A Transferência do Direito de Construir de forma fracionada será autorizada pelo Município por meio de decisão específica para cada fração a ser utilizada.

Art. 299. A utilização do direito de construir atenderá ao critério de proporcionalidade entre os valores imobiliários do terreno doador e do terreno receptor do potencial construtivo, estabelecidos com base no Valor Unitário Padrão(VUP), definido pelo Município para fins de cálculo do IPTU dos respectivos imóveis.

Parágrafo único. O potencial construtivo a ser transferido do imóvel doador para o imóvel receptor será definido matematicamente pela equação:

$$PCT = [ACE - (ATr \times CABr)] \div (VUPd \div VUPr)$$

em que:

PCT, é o potencial construtivo a ser transferido;

ACE, é a área construída para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento que se pretende atingir no empreendimento;

ATr, é a área do terreno receptor;

CABr, é o coeficiente de aproveitamento básico do terreno receptor;

VUPd, é o Valor UnitárioPadrão do terreno doador;

VUPr, é o Valor UnitárioPadrão do terreno receptor.

Art. 300. A utilização de coeficientes de aproveitamento até o limite do CAM mediante a TRANSCON será admitida nas seguintes situações:

I. nas zonas de uso nas quais haja a indicação de CAM maior que o CAB, contidas na macrozona de ocupação urbana, conforme o Quadro 01 do Anexo 02desta Lei;

II. em áreas integrantes de programas de reurbanização nas quais haja interesse público, expresso em lei específica, em estimular o aproveitamento da infraestrutura instalada.

§1º. Fica facultada a utilização conjunta de TRANSCON e Outorga Onerosa de Direito de Construir em um mesmo terreno receptor.

§2º. O TRANSCON será utilizado em terreno receptor situado em qualquer Zona de Uso, contida na macrozona de ocupação urbana à exceção da Área de Borda Marítima, à razão de 50% (cinquenta por cento) do incremento do potencial, devendo o direito correspondente aos restantes 50% (cinquenta por cento) do incremento pretendido ser objeto de aquisição de Outorga Onerosa do Direito de Construir.

Art. 301. A TRANSCON será concedida mediante análise dos potenciais impactos ao patrimônio cultural, à paisagem e ao meio ambiente, respeitados os gabaritos de altura das edificações, os índices de ocupação, de permeabilidade, os recuos e afastamentos fixados pela LOUOS para as zonas de uso nas quais seja admitida a recepção de potencial construtivo adicional, nos termos desta Lei.

Parágrafo único. Na autorização do direito de construir adicional, serão observados os seguintes critérios e restrições:

I. a área construída para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento não excederá ao limite máximo estabelecido para o terreno ou lote receptor, de acordo com a aplicação do CAM, segundo a zona de uso em que se localize, conforme Quadro 01 do Anexo 02, integrantes desta Lei;

II. nos casos em que o potencial construtivo, objeto da outorga onerosa corresponder a mais de 50% (vinte por cento) do CAB da zona em que se localize o terreno receptor, o impacto urbanístico decorrente da implantação do empreendimento será avaliado pelo órgão de planejamento do Município, no tocante:

a) à saturação da capacidade viária, através de Relatório de Impacto do Trânsito (RIT);

b) ao meio ambiente e patrimônio cultural, quando for o caso, mediante apresentação de impacto de vizinhança (RIVI).

Art. 302. O monitoramento das operações de TRANSCON será efetuado pelo órgão de licenciamento de empreendimentos, o qual se obrigará a:

I. manter registro de todas as operações em arquivo específico;

II. publicar no Diário Oficial do Município, no fim de cada exercício, o resumo das operações de transferências autorizadas no período, constando:

a) a identificação do terreno ou lote receptor, incluindo sua localização;

b) a identificação do imóvel doador do direito de construir;

c) o direito de construir correspondente ao potencial construtivo do imóvel cedente transferido para o receptor;

d) o saldo de potencial construtivo remanescente, no caso da utilização fracionada do direito de construir constante da Certidão;

Parágrafo único. O órgão municipal de planejamento urbano realizará balanço anual das operações de TRANSCON, avaliando os impactos sobre as áreas doadoras e receptoras, dando publicidade aos resultados e encaminhando relatório para apreciação do Conselho Municipal de Salvador.

Seção VII – Do Direito de Preferência

Art. 303. O Direito de Preferência, ou Direito de Preempção, é o instrumento que confere ao Poder Público Municipal a preferência para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares.

Art. 304. O Direito de Preferência, aplicável aos terrenos indicados em planos urbanísticos ou setoriais com base em critérios estabelecidos nesta Lei, poderá ser exercido para atendimento às seguintes finalidades:

I. execução de programas e projetos habitacionais de interesse social e implantação de equipamentos urbanos e comunitários que integrem áreas enquadradas na categoria de ZEIS;

II. constituição de reserva fundiária, aplicável aos terrenos e lotes não utilizados ou subutilizados localizados na Macroárea de Estruturação Urbana, na Macroárea de Requalificação da Borda da Baía de Todos os Santos e na Macroárea de Integração Metropolitana nas proximidades do limite de Salvador com Lauro de Freitas.

III. criação de espaços públicos e de lazer em áreas de grande densidade habitacional e de ocupação do solo ou nas quais o processo de estruturação ainda não está consolidado, e cujo adensamento é preferencial;

IV. preservação de imóveis de interesse histórico, cultural e ambiental, atendidos os critérios estabelecidos pelo SAVAM.

Art. 305. O proprietário deverá notificar sua intenção de alienar o imóvel para que o Município, no prazo máximo de trinta dias, manifeste por escrito o seu interesse em comprá-lo.

Parágrafo único. À notificação mencionada no caput será anexada proposta de compra assinada por terceiro interessado na aquisição do imóvel, da qual constarão o preço, as condições de pagamento e o prazo de validade.

Art. 306. Lei Municipal específica definirá:

I. o prazo de exercício do direito, não superior a cinco anos, renovável a partir de um ano após o decurso do prazo inicial de vigência;

II. a delimitação e a finalidade das áreas onde o direito incidirá;

III. os procedimentos para notificação ao proprietário, específicos em se tratando de pessoa física ou jurídica;

IV. a definição do órgão encarregado da notificação e da manutenção de cadastros atualizados que permitam a monitoração e fiscalização da aplicação dos instrumentos;

V. que as indenizações pelas aquisições advindas da aplicação do direito de que trata o Art. 303serão efetivadas em dinheiro.

Seção VIII – Do Direito de Superfície

Art. 307. O Município poderá receber em concessão, diretamente ou por meio de seus órgãos, empresas ou autarquias, o direito de superfície, nos termos da legislação em vigor, para viabilizar a implementação de diretrizes constantes desta Lei, inclusive mediante a utilização do espaço aéreo e subterrâneo que terá regras definidas em lei especifica.

§1º. Este instrumento poderá ser utilizado onerosamente pelo Município, também em imóveis integrantes do seu patrimônio destinados à implementação das diretrizes desta Lei.

§2º. O Município poderá receber em concessão, diretamente ou por meio de seus órgãos, empresas ou autarquias, nos termos da legislação em vigor, o direito de superfície de bens imóveis para viabilizar a implementação de ações e objetivos previstos nesta lei, inclusive mediante a utilização do espaço aéreo e subterrâneo.

§3º. O município poderá conceder, mediante contrapartida, o direito do espaço aéreo e subterrâneo, com o objetivo de implantar as ações e objetivos previstos nesta lei, incluindo instalação de dutos subterrâneos para a passagem de cabos para a comunicação de dados e para a rede elétrica.

Seção IX – Da Gestão dos Impactos Urbanístico e Ambiental

Art. 308. São considerados empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas geradores de impacto aqueles que por sua característica, porte ou natureza possam causar impacto ou alteração no ambiente natural ou construído, sobrecarga na capacidade de atendimento de infraestrutura básica e que exijam licenciamento especial por parte dos órgãos competentes do Município.

Subseção I –Do Estudo de Impacto Ambiental (EIA)

Art. 309. A localização, implantação, ampliação, modificação, operação e desativação de estabelecimentos, empreendimentos ou atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente causadores de impacto ambiental local, dependerão de prévio licenciamento do órgão ambiental municipal competente, sem prejuízo de outras licenças e autorizações legalmente exigíveis.

Art. 310. A Licença Ambiental para estabelecimentos, empreendimentos ou atividades causadores de significativo impacto ambiental será emitida somente após a avaliação do prévio EIA e respectivo Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (RIMA).

Parágrafo único. Considera-se impacto ambiental, qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante de atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam:

I. a saúde, a segurança e o bem-estar da população;

II. as atividades sociais e econômicas;

III. a biota;

IV. as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente;

V. a qualidade dos recursos ambientais.

Art. 311. O EIA-RIMA será desenvolvido em estrita observância às diretrizes fixadas pela legislação federal, por equipe multidisciplinar habilitada e que será responsável tecnicamente pelos resultados apresentados.

§1º. O estudo a ser apresentado para a solicitação de licença ambiental deverá contemplar, dentre outros, os seguintes itens:

I. definição das áreas de influência direta e indireta;

II. diagnóstico ambiental da área;

III. descrição da ação proposta e suas alternativas;

IV. identificação, análise e previsão dos impactos significativos, positivos e negativos;

V. avaliação dos impactos acumulados e sinérgicos pela intervenção proposta e a saturação dos índices urbanísticos da área;

VI. identificação e avaliação sistemática dos impactos que serão gerados pelo empreendimento nas suas fases de planejamento, pesquisa, localização, instalação, operação ou utilização de recursos ambientais;

VII. definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, bem como daquelas intensificadoras dos impactos positivos;

VIII. identificação dos planos e programas governamentais existentes, a implantação na área de influência do empreendimento e sua compatibilidade.

IX. elaboração de programa de acompanhamento e monitoramento dos impactos positivos e negativos, indicando a frequência, os fatores e os parâmetros a serem considerados.

§2º. Correrão por conta do proponente todas as despesas e custos referentes à elaboração do EIA, tais como, coleta e aquisição de dados e informações, trabalhos e inspeções de campo, análises de tráfego e outras que sejam requeridas, estudos técnicos e científicos, acompanhamento e monitoração dos impactos, e a elaboração do RIMA com indicação das medidas mitigadoras necessárias.

§3º. Serão realizadas audiências públicas para apresentação e discussão do EIA-RIMA, para subsidiar a concessão da licença ambiental.

Art. 312. O Executivo fará o licenciamento ambiental na esfera de sua competência, observando as regras procedimentais estabelecidas na legislação que lhes for própria.

Parágrafo único. As normas procedimentais do licenciamento ambiental deverão ser fixadas através de legislação ordinária específica, devendo se observar, no mínimo:

I. fixação de diretrizes e termos de referência;

II. análise da proposta e da mitigação apresentada;

III. atuação do COMAM, no âmbito de sua competência;

IV. audiência pública, quando exigida;

V. expedição da Licença Ambiental, com a devida publicidade;

VI. monitoramento dos impactos decorrentes de empreendimentos e atividades sujeitos à avaliação de EIA-RIMA.

Art. 313. A regulamentação da Lei nº 8.915, de 2015, que dispõe sobre a Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável definirá os empreendimentos e atividades sujeitas ao licenciamento ambiental e indicará os casos em que o EIA-RIMA será exigido

Subseção II – Do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)

Art. 314. Quando o impacto ambiental previsto corresponder, basicamente, a alterações das características ambientais, culturais, urbanas e socioeconômicas de vizinhança, os empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas causadoras estarão dispensados da Licença Ambiental, mas estarão sujeitos à avaliação de EIV e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV) por parte do órgão municipal competente, previamente à emissão das licenças ou alvarás e autorizações de construção, ampliação ou funcionamento.

§1º. A revisão da LOUOS definirá os empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas, públicos e privados, referidos no "caput" deste artigo, para os quais se exigirá EIV-RIV durante o seu processo de licenciamento urbanístico.

§2º. Os empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas cujos impactos se restringirem ao sistema viário, a serem definidos como PGT na revisão da LOUOS, ficam dispensados do EIV-RIV, sujeitando-se apenas à fixação de diretrizes do órgão competente do Município, em fase anterior ao licenciamento urbanístico, que estabelecerão os parâmetros a serem seguidos no projeto da edificação e apontarão as medidas mitigadoras ou compensatórias dos impactos no tráfego, necessárias para a implantação dos empreendimentos.

§3º. A LOUOS deverá detalhar os objetivos do EIV-RIV e definir os seus parâmetros, procedimentos, prazos de análise, competência, conteúdos e formas de gestão a serem adotadas na sua elaboração, análise e avaliação, compreendendo, no mínimo:

I. os dados necessários à caracterização do uso do solo pretendido;

II. a definição e características de sua área de influência;

III. a avaliação do impacto do uso pretendido, demonstrando sua compatibilidade com o local e com a área de influência, os benefícios e ônus resultantes de sua implantação;

IV. a indicação de medidas corretivas ou compensatórias dos efeitos não desejados.

§4º. O EIV e o RIV devem contemplar os efeitos positivos e negativos de empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

I. adensamento populacional e seus efeitos sobre o espaço urbano e a população moradora e usuária da área;

II. demanda de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas e comunitárias;

III. alterações no uso e ocupação do solo e seus efeitos na estrutura urbana;

IV. efeitos da valorização imobiliária;

V. geração de tráfego e demandas por melhorias e complementações nos sistemas de transporte público e de circulação não motorizada, em especial de bicicletas e pedestres;

VI. alterações na paisagem e obstrução de marcos visuais significativos para a imagem da cidade;

VII. geração de ruídos e emissão de resíduos sólidos e de efluentes líquidos e gasosos;

VIII. conservação do ambiente natural e construído;

IX. ampliação ou redução do risco ambiental urbano.

§5º. A elaboração do EIV-RIV não substitui a elaboração de EIA-RIMA.

§6º. O EIV-RIV estabelecerá as medidas mitigadoras dos impactos negativos, bem como daquelas que poderão ser adotadas para potencializar os impactos positivos identificados.

Art. 315. A exigência de elaboração de EIV-RIV aplica-se, inclusive, aos empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas que estejam inseridos em áreas de Operações Urbanas ou que já tenham sido licenciadas por meio de EIA-RIMA ou outro instrumento de licenciamento ambiental.

Art. 316. O EIV será realizado por equipe multidisciplinar não dependente direta ou indiretamente do proponente do empreendimento ou da atividade objeto do estudo, salvo seu representante, e que será responsável tecnicamente pelos resultados apresentados.

§1º. Correrão por conta do proponente todas as despesas e custos referentes à elaboração do EIV, tais como, coleta e aquisição de dados e informações, trabalhos e inspeções de campo, análises de tráfego e outras que sejam requeridas, estudos técnicos e científicos, acompanhamento e monitoração dos impactos, e a elaboração do RIV com indicação das medidas mitigadoras necessárias.

§2º. O proponente fará parte da equipe multidisciplinar a que se refere o “caput” deste artigo, podendo, se preferir, fazer-se representar através de procuração.

§3º. O RIV deverá apresentar a conclusão do EIV de forma resumida e em linguagem acessível, devendo ser ilustrado por recursos visuais que auxiliem na demonstração das vantagens e desvantagens da implantação do empreendimento, da atividade ou da intervenção urbanística.

§4º. Dar-se-á publicidade aos documentos integrantes do EIV, que ficarão disponíveis para consulta de qualquer interessado, nos órgãos competentes do Município.

Subseção III – Dos Pólos Geradores de Tráfego (PGT)

Art. 317. A revisão da LOUOS deverá detalhar os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação dos empreendimentos e da instalação de atividades classificadas como PGT, bem como prazos de análise, competência e conteúdos, compreendendo, no mínimo:

I. as características e o dimensionamento dos dispositivos de acesso de veículos e pedestres, inclusive das áreas de acomodação e acumulação;

II. as características e o dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, inclusive de carga e descarga de mercadorias;

III. as características e o dimensionamento da área de estacionamento, inclusive disposição das vagas de veículos;

IV. a análise do impacto do PGT sobre a operação do sistema viário e de transportes;

V. a relação das medidas mitigadoras, incluindo, dentre outras, as obras e serviços necessários para a minimização dos impactos negativos.

Art. 318. O Executivo poderá exigir dos responsáveis pela realização dos empreendimentos, instalação de atividades ou implantação das intervenções urbanísticas públicas e privadas, obrigados à apresentação do EIA-RIMA, do EIV-RIV e/ou do pedido de diretrizes para PGT, a execução, às suas expensas, das medidas atenuadoras, compensatórias e adaptativas definidas nos respectivos documentos.

§1º. O pagamento por potencial construtivo adicional através de adesão à Operação Urbana, por Outorga Onerosa do Direito de Construir ou qualquer outra forma de contrapartida econômica relacionada à utilização de regras urbanísticas diferenciadas, não isenta o empreendedor de arcar com as despesas a que se refere o “caput” deste artigo.

§2º. A execução das medidas atenuadoras, compensatórias e adaptativas estabelecidas no EIA-RIMA, no EIV-RIVI ou nas diretrizes para PGT, poderá ficar vinculada ao cronograma de execução da obra, devendo estar concluída, obrigatoriamente, em data precedente ao funcionamento do empreendimento ou atividade, ou a da implantação da intervenção urbanística.

Seção X – Das Operações Urbanas Consorciadas

Art. 319. O Executivo Municipal poderá fazer uso do instrumento urbanístico Operação Urbana Consorciada (OUC), mediante lei específica, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental para os seguintes perímetros:

I. Macroárea de Urbanização Consolidada;

a) OUC - 1 – compreendendo o bairro de Ribeira, Colina de Bonfim, Monte Serrat e a Baía de Itapagipe, delimitando-se a partir da Calçada até a rua de Israel e o Lobato, incluindo a península de Itapagipe;

b) OUC - 2 – compreendendo o Centro Histórico Tradicional e inclusive a área envoltória do Dique de Tororó, englobando Ladeira dos Galés, Engenho Velho de Brotas, Fazenda Garcia, Vale dos Barris e os bairros de Barris, Tororó e Nazaré e o Centro Histórico.

II. Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica;

a) OUC - 3 – compreendendo a Boca do Rio, Armação, Imbuí, Patamares e Jaguaribe, tendo o Parque Metropolitano de Pituaçu como elemento beneficiário e integrador desta operação urbana.

Art. 320. As leis específicas que regulamentam as OUC compreendem um conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, poderão prever, mediante contrapartida:

I. a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente;

II. a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

Art. 321. As leis específicas das OUC, baseadas nas diretrizes deste PDDU, têm como finalidade:

I. recuperar e revitalizar os equipamentos e espaços degradados física ou socialmente, ou que se encontrem subutilizados em relação aos investimentos públicos ou privados já realizados;

II. criar ou ampliar os espaços abertos de uso e gozo públicos, conforme critérios estabelecidos pelo SAVAM;

III. promover a ampliação de infraestrutura e da rede viária estrutural e de transporte público coletivo;

IV. proteger, recuperar e valorizar o cenário urbano constituído por bens integrantes do patrimônio histórico e cultural, por meio de intervenções em espaços públicos que abram clareiras voltadas para a Baía de Todos os Santos;

V. otimizar a ocupação de áreas subutilizadas por meio de intervenções edilícias que recuperem e dê nova utilização a espaços edificados;

VI. implantar projetos catalisadores indutores de transformações urbanísticas, especialmente no entorno do Dique de Tororó;

VII. implantar sistema de transporte de passageiros;

VIII. implantar equipamentos públicos sociais, espaços de convívio e lazer da população;

IX. incentivar o desenvolvimento econômico da orla atlântica, e a dinamização de áreas subutilizadas permitindo novas atividades comerciais, culturais e de prestação de serviços que gerem empregos e convivam bem com o uso residencial do entorno;

X. incentivar a implantação de novas edificações que façam uso de fachadas ativas no pavimento térreo e calçadas largas que estimulem o passeio do pedestre com segurança;

XI. promover a integração de áreas enquadradas como ZEIS por meio de intervenções urbanísticas e de regularização fundiária, em especial nas áreas do entorno do Dique de Tororó, inclusive com a inserção de elementos estruturais que permitam a acessibilidade das pessoas situadas em diferentes níveis do território ao Dique de Tororó;

XII. fortalecer e consolidar as centralidades existentes.

Parágrafo único. As OUC serão submetidas à apreciação prévia do Conselho Municipal de Salvador.

Art. 322. A lei específica que regulamentar cada OUC deve atender aos objetivos e às diretrizes desta lei, contendo, no mínimo:

I. delimitação do perímetro da área a ser abrangida;

II. delimitação do perímetro expandido, no qual serão realizados investimentos com recursos da OUC que atendam às necessidades habitacionais da população de baixa renda e melhorem as condições de drenagem, de saneamento e de mobilidade, entre outros;

III. finalidade da OUC;

IV. plano urbanístico;

V. programa básico de intervenções urbanas e diretrizes de ocupação da área, em conformidade com o plano urbanístico;

VI. programa de atendimento econômico e social para população diretamente atingida;

VII. estudo de impacto ambiental relacionado com as áreas das intervenções urbanas;na

VIII. contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função dos benefícios decorrentes de alterações de usos e índices e características de ocupação do solo;

IX. solução habitacional dentro do seu perímetro ou no perímetro expandido, para reassentamento de moradores de assentamentos precários;

X. forma de controle gestão da OUC, por meio de um conselho gestor paritário, composto por representantes do poder público por representantes da sociedade civil;

XI. conta ou fundo específico que deverá receber os recursos de contrapartidas financeiras decorrentes dos benefícios urbanísticos concedidos.

§1º. Os recursos obtidos pelo Poder Público na forma do inciso VIII deste artigo serão aplicados exclusivamente na implementação do programa de intervenções urbanas previsto pela própria lei de operação urbana consorciada, devendo, no mínimo, 10% (dez por cento) ser aplicado em programas habitacionais de interesse social.

§2º. Deverão ser previstas regras de transição do regime jurídico da operação urbana para o regime jurídico da LOUOS, aplicáveis ao final de cada OUC.

Art. 323. O pagamento das obras, das desapropriações e aquisição de terrenos necessários à própria OUC será financiado diretamente mediante a emissão, pelo Município, de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC).

§1º. O CEPAC é um valor mobiliário de livre circulação no mercado, correspondente à contrapartida do direito adicional de construir e de modificação de uso no âmbito de uma OUC.

§2º. Os CEPAC serão alienados em leilão e convertidos em direito de construir unicamente na área objeto da operação para a qual forem emitidos.

§3º. A vinculação do direito de construir representada pelos CEPAC será realizada por intermédio de declaração do Executivo no ato da aprovação de projeto de edificação e estará restrita à área objeto da operação.

§4º. Os CEPAC poderão ser utilizados como garantia para obtenção de financiamento para a implementação do novo empreendimento.

§5º. Os recursos obtidos com a alienação dos CEPAC serão utilizados exclusivamente na área de abrangência da operação para pagamento

das obras públicas constantes do programa de intervenções, definido na Lei de criação da OUC.

Art. 324. A lei específica que aprovar a OUC autorizará a emissão de quantidade determinada de CEPAC, proporcional ao estoque de área construída adicional a ser permitida em cada setor da operação, e estabelecerá também:

I. o valor mínimo do CEPAC;

II. as formas de cálculo das contrapartidas;

III. as formas de conversão e equivalência dos CEPAC, em metros quadrados de potencial construtivo adicional;

IV. o limite do valor de subsídio para aquisição de terreno para construção de HIS.

Art. 325. Nas áreas localizadas no interior dos perímetros de OUC aprovadas, os demais Planos, bem como a utilização de qualquer dos instrumentos previstos neste PDDU, deverão observar o disposto nas respectivas leis das OUC.

Parágrafo único. Os imóveis localizados no interior dos perímetros das OUC aprovadas não são passíveis de receber potencial construtivo transferido de imóveis não inseridos no referido perímetro.

Art. 326. Sem prejuízo da indicação de outras áreas em decorrência de planos e programas de natureza urbanística ou setorial, elaborados com base neste PDDU, são indicadas para efeito de OUC as áreas delimitadas no Mapa 09 do Anexo 03 da presente Lei.

Parágrafo único. Até a aprovação da lei específica de regulamentação de cada OUC, as condições de parcelamento e de uso e ocupação do solo serão estabelecidas com base nas diretrizes da presente Lei e nas normas da legislação urbanística vigente.

Seção XI – Da Concessão Urbanística

Art. 327. A concessão urbanística constitui instrumento de intervenção urbana estrutural destinado à realização de urbanização ou de reurbanização de parte do território municipal a ser objeto de requalificação da infraestrutura urbana e de reordenamento do espaço urbano com base em projeto urbanístico específico, compreendendo urbanização ou reurbanização de parte do território municipal, inclusive loteamento, reloteamento, demolição e reconstrução e incorporação de conjunto de edificações para atendimento dos objetivos, diretrizes e prioridades estabelecidas neste PDDU.

Art. 328. A concessão urbanística é o contrato administrativo por meio do qual o poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência, delega a pessoa jurídica ou a consórcio de empresas a execução de obras urbanísticas de interesse público, por conta e risco da empresa concessionária, de modo que o investimento desta seja remunerado e amortizado mediante a exploração dos imóveis resultantes destinados a usos públicos ou privados nos termos do contrato de concessão, com base em prévio projeto urbanístico específico e em cumprimento de objetivos, diretrizes e prioridades deste PDDU.

Art. 329. A concessão urbanística fica sujeita ao regime jurídico das concessões comuns regida pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, sem prejuízo da aplicação de normas correlatas e compatíveis com as leis federais nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Art. 330. Toda concessão urbanística deve ser autorizada por lei específica, que estabelecerá os parâmetros urbanísticos aplicáveis e só pode ter por objeto uma área contínua destinada a intervenção urbana com base na lei do PDDU, mesmo que não haja necessidade de alteração de parâmetros urbanísticos e demais disposições legais aplicáveis.

Seção XII – Da Cota de Solidariedade

Art. 331. A cota de solidariedade consiste na obrigação de promotores de empreendimentos imobiliários de grande porte, contribuir para a produção de habitação de interesse social, que poderá ser realizada por meio de:

I. produção de HIS pelo próprio promotor;

II. doação de terrenos para a produção de HIS;

III. recursos financeiros para a equipamentos públicos sociais complementares à moradia.

§1º. A emissão do certificado de conclusão do empreendimento imobiliário de grande porte fica condicionada ao cumprimento da exigência de doação em HIS de que trata o caput deste artigo.

§2º. A doação prevista no caput não exime a necessidade de destinação de áreas ao Município nos termos da legislação de parcelamento do solo.

Art. 332. Os empreendimentos imobiliários com área construída computável superior a 20.000m² (vinte mil metros quadrados) ficam obrigados a destinar 5% (cinco por cento) da área construída computável para HIS, para atender famílias com renda até 3 (três) salários mínimos.

§1º. A área construída destinada à HIS no empreendimento referido no caput desse artigo será considerada não computável.

§2º. Para o cumprimento da exigência do caput deste artigo o empreendedor poderá:

I. produzir HIS com a mesma área construída exigida no caput deste artigo em outro terreno desde que seja na macroárea de integração metropolitana, ou na macroárea de estruturação urbana;

II. doar terreno de valor equivalente a 5% (cinco por cento) do valor da área total do terreno do empreendimento;

III. depositar no Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano, destinado a HIS, o valor correspondente a 5% (cinco por cento) do valor da área total do terreno do empreendimento, calculado pelo VUP do terreno.

§3º. Atendida a exigência estabelecida neste artigo, o empreendimento de grande porte poderá beneficiar-se de acréscimo de 5% (cinco por cento) na área computável.

§4º. O Executivo deverá fiscalizar a destinação das unidades, garantindo o atendimento da faixa de renda prevista no caput deste artigo.

§5º. A doação de área prevista do inciso II do §2º deste artigo, só será aceita, após a análise e aprovação do órgão competente.

Seção XIII – Do Pagamento por Prestação de Serviços Ambientais

Art. 333. O pagamento por prestação de serviços ambientais para os proprietários,que atendam a legislação federal, estadual e municipal pertinente, poderá ser instituído pela Prefeitura de Salvador para garantir a manutenção e a preservação de áreas de preservação ambiental de imóvel privado ou público.

Art. 334. O pagamento por serviços ambientais constitui-se em retribuição, monetária ou não, aos proprietários ou possuidores de áreas com ecossistemas provedores de serviços ambientais, cujas ações mantêm, restabelecem ou recuperam estes serviços, podendo ser remuneradas, entre outras, as seguintes ações:

I. manutenção, recuperação, recomposição e enriquecimento de remanescentes florestais;

II. recuperação de nascentes, matas ciliares e demais áreas de preservação permanente;

III. recuperação, recomposição e enriquecimento de áreas de reserva legal;

IV. conversão da agricultura familiar convencional para agricultura orgânica, mediante;

V. cessão de área para soltura de animais silvestres, mediante critérios a serem definidos pelos órgãos municipais responsáveis pela conservação da fauna silvestre e da biodiversidade.

Art. 335. O órgão municipal ambiental competente deverá estabelecer os critérios e a valoração dos serviços, tendo como referência a remuneração de atividades humanas para a manutenção e recuperação de ecossistemas, e a valoração das áreas provedoras de serviços ambientais.

Seção IX – Da cobrança de contrapartida financeira nos termos dos artigos 85, 86 e 87 da Lei Orgânica do Município de Salvador

Art. 336. Os recursos referentes à contrapartida financeira, nos termos dos artigos 85, 86 e 87 da Lei Orgânica do Município de Salvador, pelas alterações de gabarito, que importem a utilização mais permissiva do solo, serão destinados para elaboração de projetos de urbanização de áreas públicas e de equipamentos urbanos.

TÍTULO IX – DO DESENVOLVIMENTO POLÍTICO-INSTITUCIONAL

CAPÍTULO I–DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 337. Para o desenvolvimento político-institucional do Município, o Poder Executivo aperfeiçoará e consolidará o processo de planejamento e de gestão municipal, mediante o Sistema Municipal de Planejamento e de Gestão (SMPG), com a adoção dos seguintes instrumentos:

I. planejamento do desenvolvimento urbano;

II. sistema de Informação Municipal (SIM-Salvador);

III. fundos financeiros para suporte às políticas públicas;

IV. modernização administrativa e inovação da gestão;

V. educação para a cidadania.

§1º. O processo de planejamento municipal é o conjunto de procedimentos da Administração, desenvolvido com a participação da sociedade, de caráter permanente, visando à fixação de objetivos e diretrizes para o desenvolvimento do Município, a preparação dos meios para atingi-los, a avaliação dos resultados obtidos, com vistas à melhoria da qualidade de vida dos munícipes, bem como ao controle social de sua aplicação.

§2º. A gestão municipal compreende a realização de um conjunto de atividades objetivando direcionar, permanentemente, a ação da Administração Municipal com vistas a assegurar o desenvolvimento do Município em conformidade com a Política Urbana do Município expressa no Plano Diretor e nas demais peças do planejamento municipal.

§3º. A gestão democrática da Política Urbana será pautada, entre outros, pelos princípios:

I. presentes na Constituição Federal, em especial no seu art. 37:

a) legalidade, como limite da atuação administrativa;

b) impessoalidade, sendo vedado à Administração Pública Municipal atuar com vistas a prejudicar ou beneficiar pessoas determinadas, bem como, promover pessoalmente agentes ou autoridades;

c) moralidade, mediante a atuação segundo padrões éticos de probidade e boa-fé, e da criação e consolidação de instrumentos de fiscalização da gestão pública;

d) publicidade e transparência, mediante a ampla divulgação dos atos praticados pela Administração Pública Municipal, ressalvadas as hipóteses de sigilo previstas em lei;

e) eficiência, mediante a desburocratização, a otimização e a celeridade do serviço público municipal.

II. supremacia do interesse público, como finalidade primordial da atuação administrativa, sendo vedado ao agente ou autoridade renunciar ao exercício das competências que lhe são outorgadas por lei;

III. independência das esferas governamentais e da sociedade civil, combatendo o clientelismo e o nepotismo;

IV. solidariedade, pelo respeito à diversidade de pensamentos, raças, credos e manifestações na formulação da política urbana;

V. credibilidade, pela garantia:

a) da implementação das políticas públicas constituídas nos canais de participação e construção coletiva;

b) da presunção de fé-pública de que dispõem os agentes e autoridades administrativas.

VI. razoabilidade e proporcionalidade, pela prática de atos administrativos discricionários que atendam satisfatoriamente ao interesse público;

VII. segurança jurídica, em respeito ao direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada, sendo vedado à Administração Pública Municipal modificar sua forma de atuação sem justa motivação.

Art. 338. O SMPG compreende um conjunto de órgãos, normas, recursos humanos e técnicos necessários à coordenação da ação planejada da Administração Municipal, como um processo contínuo, dinâmico e flexível.

Art. 339. São objetivos do SMPG:

I. garantir eficiência e eficácia à gestão municipal, visando ao desenvolvimento municipal, à melhoria dos serviços prestados aos cidadãos e da qualidade de vida no Município;

II. unificar o planejamento do desenvolvimento urbano, o planejamento das ações governamentais e o planejamento orçamentário, vinculando as ações dos diversos órgãos da Administração Municipal às políticas e planos estabelecidos de forma integrada, consideradas suas repercussões mútuas e a provisão de recursos para a sua implementação, com vistas à viabilização da Política de Desenvolvimento Urbano do Município;

III. promover as medidas necessárias à cooperação e articulação da atuação do Município do Salvador com outros municípios e com os demais níveis de governo;

IV. promover a ampla discussão, no âmbito da Administração Municipal, das políticas, diretrizes e planos municipais, e compatibilizar os planos setoriais, temáticos e de porções do território com o Plano Diretor;

V. assegurar a participação dos cidadãos e das associações representativas dos vários segmentos da sociedade na formulação de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

VI. instituir um processo permanente e sistemático de detalhamento, implementação, avaliação, aperfeiçoamento, revisão e atualização do Plano Diretor;

VII. garantir a ampla divulgação do Plano Diretor, permitindo a todos os agentes sociais o conhecimento do documento elaborado, bem como de suas revisões e atualizações.

Art. 340. São integrantes do SMPG todas as unidades da Administração Municipal, os conselhos municipais, os fóruns, conferências e comissões permanentes respaldadas por lei, das quais conste representação da sociedade civil, bem como as unidades da Administração Federal e Estadual com atuação no Município, os dispositivos de ação regional que o Município integre ou venha a integrar, o Ministério Público e os Poderes Legislativo e Judiciário.

§1º. Os órgãos e entidades da Administração Municipal integrarão o SMPG, cooperando:

I. no apoio técnico, de caráter interdisciplinar, com a finalidade de orientar e acompanhar a realização dos estudos, análises e pesquisas necessários à implementação das atividades de planejamento e da gestão;

II. no intercâmbio de informações para subsidiar o processo de elaboração e discussão do Plano Diretor e os demais planos, inclusive as leis orçamentárias;

III. na implementação do processo de planejamento e de gestão e para viabilizar os planos elaborados.

§2º. Os órgãos e entidades estaduais e federais, no âmbito de sua atuação no Município, participarão do SMPG fornecendo informações para o planejamento e a gestão, e executando as ações pertinentes às respectivas esferas de governo.

Art. 341. São unidades centrais do SMPG, os órgãos responsáveis pelo planejamento do desenvolvimento urbano, pelo planejamento estratégico e pela gestão, integrantes da estrutura organizacional da Administração Municipal, competindo-lhe:

I. a coordenação da elaboração do Plano Diretor e dos planos complementares e de detalhamento das suas diretrizes;

II. a elaboração de proposta de alteração da legislação urbanística decorrente do Plano Diretor, em articulação com os órgãos de licenciamento urbanístico e ambiental;

III. a produção, atualização e conservação dos dados, indicadores, bases documentais e cartográficas para o planejamento, incluídos os documentos técnicos e demais elementos de apoio à elaboração do Plano Diretor e dos planos complementares e de detalhamento;

IV. a organização e condução do processo de discussão pública dos planos sob sua coordenação;

V. a articulação com o Conselho Municipal de Salvador e com os demais conselhos municipais, com vistas à apreciação dos planos referidos às áreas específicas de atuação de cada colegiado;

VI. a formulação da estratégia para apresentação de proposta de alteração do Plano Diretor, sua implementação, acompanhamento e avaliação dos resultados;

VII. formulação do Plano Estratégico de Gestão Municipal, de forma a assegurar a convergência das ações setoriais para a implementação da política de desenvolvimento do município;

VIII. incentivar o desenvolvimento e a inovação da gestão na Administração Municipal, de forma a garantir a melhoria crescente da eficiência, eficácia e efetividade das ações desenvolvidas.

§1º. Cada unidade da Administração Municipal contará com um núcleo de planejamento estratégico e orçamentário em seu âmbito, que procederá à articulação com os órgãos de planejamento e de gestão competindo-lhe:

I. adequar seu planejamento e orçamento ao Plano Governamental, de forma a viabilizar as diretrizes do Plano Diretor, propondo atualizações na esfera de atuação de sua área, buscando garantir a contínua adequação das ações às necessidades e aspirações da sociedade;

II. coordenar internamente a implementação das diretrizes e ações previstas no Plano Governamental.

§2º. Ao Poder Legislativo Municipal, no exercício de suas prerrogativas estabelecidas pela Constituição Federal e pela Lei Orgânica do Município, compete:

I. analisar e aprovar a lei do Plano Diretor e a legislação urbanística e ambiental dele decorrente;

II. acompanhar a elaboração e fiscalizar a execução do Plano Diretor, assim como da sua revisão;

III. convocar e acompanhar debates, audiências e consultas públicas, bem como plebiscitos e referendos.

§3º. Ao Ministério Público, no exercício das suas competências atribuídas pela Constituição Federal, cabe acompanhar a elaboração, revisão e a execução do Plano Diretor, assim como a revisão da legislação dele decorrente.

CAPÍTULO II – DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DO DESENVOLVIMENTO URBANO

Seção I – Da Revisão e das Modificações do Plano Diretor

Art. 342. A revisão do Plano Diretor, a que se refere o art. 6º desta Lei, será procedida em tempo hábil, de modo a atender ao prazo máximo legal para sua conclusão, cabendo ao órgão do planejamento urbano a coordenação de todos os órgãos e entidades da Administração, que serão corresponsáveis pela elaboração, implantação e avaliação dos resultados, assim como pelo fornecimento das informações requeridas para o controle pela sociedade.

§1º. Com base em exposição de motivos preparada pelo órgão de planejamento urbano, o Plano Diretor poderá ser revisto ou modificado antecipadamente, com a devida participação da sociedade, obedecendo, no processo legislativo, às normas da Constituição da República, da Constituição do Estado da Bahia e da Lei Orgânica do Município de Salvador.

§2º. Qualquer órgão ou entidade integrante do SMPG, bem como qualquer entidade representativa dos segmentos sociais do Município, poderá encaminhar sugestões devidamente justificadas ao órgão de planejamento, visando à revisão ou modificação antecipada do Plano Diretor.

§3º. O órgão de planejamento instruirá as sugestões apresentadas, emitindo parecer e encaminhando à apreciação e deliberação do Prefeito que, se for o caso, encaminhará projeto de lei à Câmara Municipal.

§4º. Na revisão ou modificação do Plano Diretor, inclusive quando antecipadas, serão obedecidas todas as disposições quanto à iniciativa, processo de elaboração, discussão e aprovação exigidas no processo regular.

§5º. Uma vez efetuada a revisão ou modificação do Plano Diretor, serão revistos e atualizados os planos e a legislação que tenham o seu conteúdo afetado pelas novas disposições.

§6º. Quando da elaboração, revisão ou modificação do Plano Diretor, o órgão de planejamento, visando possibilitar a discussão pública em todas as fases do processo, providenciará:

I. a publicação, na medida em que forem sendo produzidos, de todos os estudos e análises que servirem de fundamentação às propostas, que deverão estar disponíveis, para fins de consulta, em locais de fácil acesso ao público;

II. a recepção de correspondência, pelos correios e via Internet, garantindo o direito de resposta, acatando o que for considerado pertinente e justificando o que for rejeitado;

III. a publicação das contribuições antes da realização das consultas e audiências públicas.

§7º. A promoção de ações de sensibilização, mobilização e capacitação devem ser voltadas, preferencialmente, para as lideranças comunitárias, os movimentos sociais, profissionais especializados, entre outros agentes sociais.

§8º. O Poder Público Municipal, em nenhuma hipótese, poderá utilizar-se do expediente da urgência, previsto no art. 47 da Lei Orgânica do Município do Salvador, ao encaminhar a revisão e/ou modificações do Plano Diretor.

Seção I – Da Elaboração dos Planos Específicos

Art. 343. Para implementação do processo de planejamento serão elaborados planos urbanísticos e planos temáticos ou setoriais, observando as diretrizes de participação da sociedade estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Os planos urbanísticos contemplarão um bairro ou conjunto de bairros, de modo que suas proposições atendam as peculiaridades locais e as necessidades e opções da população que neles reside e trabalha.

Seção II – Dos Instrumentos de Participação no Planejamento

Subseção I – Das Disposições Gerais

Art. 344. A participação no processo de planejamento e de gestão será assegurada, dentre outros, mediante os seguintes instrumentos:

I. Conselho Municipal de Salvador;

II. Conferência Municipal da Política Urbana;

III. outros conselhos, comissões e fóruns legalmente instituídos;

IV. debates, consultas e audiências públicas;

V. iniciativa popular de Projeto de Lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Parágrafo único. O Sistema Municipal de Ouvidorias participará dos instrumentos referidos no caput deste artigo.

Subseção II – Do Conselho Municipal de Salvador

Art. 345. O Conselho Municipal de Salvador, órgão colegiado permanente, de caráter consultivo, composto por representantes do Poder Público e da sociedade civil, tem por objetivos:

I. promover a participação organizada da sociedade no processo de planejamento do Município e na formulação de suas políticas de desenvolvimento;

I. assegurar a adequação das diretrizes e normas orientadoras da ação municipal às necessidades da coletividade;

II. propiciar respaldo político às decisões e diretrizes do planejamento e gestão municipal;

III. garantir a compatibilidade e a coerência entre as normas que regulam a atuação do Poder Público Municipal e as orientações do Plano Diretor;

IV. articular as políticas específicas e setoriais na área do desenvolvimento urbano, particularmente as de planejamento do uso do solo, habitação, saneamento ambiental e mobilidade urbana.

Parágrafo único. O Conselho Municipal de Salvador é parte integrante dos sistemas nacional e estadual de desenvolvimento urbano.

Art. 346. O Conselho Municipal de Salvador apreciará as matérias relativas ao planejamento e gestão do uso do solo, habitação, saneamento ambiental e mobilidade urbana, bem como nas demais matérias que afetam o desenvolvimento urbano, competindo-lhe:

I. emitir orientações e recomendações sobre a implementação do Plano Diretor e dos demais atos normativos relacionados ao desenvolvimento urbano;

II. propor a revisão, complementação ou modificação do Plano Diretor, bem como acompanhar e avaliar seus resultados;

III. manifestar-se sobre a revisão ou modificação do Plano Diretor, em especial no que se refere aos instrumentos da Política Urbana, antes do encaminhamento de projeto de lei ao Legislativo Municipal;

IV. acompanhar a aplicação dos instrumentos da Política Urbana, atendendo ao disposto nesta Lei;

V. convocar audiências públicas sobre matérias relacionadas à Política Urbana e participar dos debates e audiências que se realizem sobre o Plano Diretor;

VI. pronunciar-se sobre omissões e conflitos na aplicação da legislação urbanística municipal que lhe forem submetidos;

VII. acompanhar a execução de planos e projetos de interesse do desenvolvimento urbano;

VIII. apreciar a proposta orçamentária do Plano Plurianual, PPA, e da Lei de Diretrizes Orçamentárias, LDO, especialmente acerca da sua compatibilidade com as diretrizes do Plano Diretor, antes do envio ao Legislativo Municipal;

IX. apreciar e pronunciar-se sobre as propostas de iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

X. promover debates públicos com as organizações da sociedade, especialmente as associações de bairro, para conhecer suas demandas;

XI. propor aos órgãos integrantes do SMPG, a elaboração de estudos sobre questões que considerar relevantes, bem como a realização de programas de capacitação dos conselheiros;

XII. acompanhar a programação e a movimentação do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano de Salvador, FUNDURBS;

XIII. instituir câmaras temáticas e grupos de trabalho, permanentes ou extraordinários, sobre temas pertinentes à Política Urbana;

XIV. manter registro próprio e sistemático de seu funcionamento em atas, dando-lhes publicidade;

XV. elaborar seu regimento interno.

Art. 347. O Conselho Municipal de Salvador terá a seguinte estrutura básica:

I. plenário;

II. secretaria executiva;

III. câmaras temáticas.

§1º. As câmaras temáticas de planejamento uso do solo, habitação, saneamento ambiental e mobilidade urbana terão caráter permanente no âmbito do Conselho Municipal de Salvador.

§2º. O funcionamento e atribuições das câmaras temáticas serão definidos no Regimento do Conselho Municipal de Salvador.

§3º. O Conselho Municipal de Salvador se reunirá ordinariamente a cada 2 (dois) meses e extraordinariamente por convocação de 1/3 (um terço) dos conselheiros ou da secretaria executiva.

§4º. A participação no Conselho Municipal de Salvador, nas câmaras temáticas e nos grupos de trabalho não será remunerada, sendo considerada prestação de serviço de relevante interesse público, e a ausência ao trabalho dela

decorrente será abonada e computada como jornada efetiva de trabalho para todos os efeitos legais.

Art. 348. O Conselho Municipal de Salvador será constituído por representantes do Poder Público e da sociedade civil, de acordo com a seguinte especificação:

I. 13 (treze) representantes do Poder Público Municipal, sendo:

a) 2 (dois) de órgão ou entidade responsável pelo planejamento urbano e gestão do uso do solo;

b) 2 (dois) do órgão ou entidade responsável pela habitação;

c) 2 (dois) do órgão ou entidade responsável pelo saneamento básico;

d) 2 (dois) do órgão ou entidade responsável pela mobilidade urbana, sendo 1 (um) do setor de trânsito e 1 (um) do setor de transporte público;

e) 1 (um) do órgão ou entidade responsável pela gestão ambiental;

f) 1 (um) do órgão ou entidade responsável pela cultura;

g) 1 (um) do órgão ou entidade responsável pela política de desenvolvimento econômico;

h) 1 (um) do órgão ou entidade responsável pela política de desenvolvimento social;

i) 1 (um) do órgão ou entidade responsável pela gestão financeira.

II. 2 (dois) representantes dos órgãos estaduais vinculados à política de desenvolvimento urbano e à gestão metropolitana;

III. 2 (dois) representantes de órgãos federais vinculados ao financiamento e patrimônio público;

IV. 24 (vinte e quatro) representantes de entidades da sociedade civil que incluam assuntos de interesse da Política Urbana entre suas finalidades institucionais, assim distribuídos:

a) 11 (onze) representantes de movimentos sociais e populares;

b) 4 (quatro) representantes de entidades empresariais;

c) 4 (quatro) representantes de entidades sindicais dos trabalhadores;

d) 3 (três) representantes de entidades profissionais, acadêmicas;

e) 2 (dois) representantes de Organizações Não-Governamentais (ONG).

§1º. O Conselho Municipal de Salvador será presidido pelo titular do órgão municipal responsável pelo planejamento do desenvolvimento urbano.

§2º. Os membros titulares do Conselho Municipal de Salvador, na sua ausência, serão representados pelos seus suplentes.

§3º. O mandato dos membros titulares e suplentes do Conselho Municipal de Salvador será igual à periodicidade da Conferência Municipal de Salvador.

§4º. Os membros, titulares e suplentes, de que tratam os incisos I, II e III serão indicados pelos titulares dos órgãos e entidades representados.

§5º. Os membros, titulares e suplentes, de que trata o inciso IV, serão eleitos pelos respectivos segmentos durante a realização da Conferência Municipal de Salvador.

§6º. Na composição do Conselho deverá ser procurado o equilíbrio na representação entre homens e mulheres, bem como na representação étnico-racial.

§7º. Poderão ser convidados a participar das reuniões do Conselho Municipal de Salvador, personalidades e representantes de órgãos e entidades públicos e privados, bem como técnicos especialistas, sempre que da pauta constar tema de sua área de atuação, a critério dos titulares do conselho.

§8º. Qualquer cidadão poderá participar, como ouvinte, das reuniões plenárias, das Câmaras Temáticas ou de Grupos de Trabalho do Conselho Municipal de Salvador.

Subseção III – Da Conferência Municipal de Salvador

Art. 349. A Conferência Municipal de Salvador é a instância máxima de participação da sociedade no SMPG, competindo-lhe:

I. avaliar a Política Urbana municipal, emitindo orientações para a sua reformulação e implementação, bem como das políticas setoriais pertinentes ao desenvolvimento urbano;

II. propor alterações na natureza e atribuições do Conselho Municipal de Salvador, opinar sobre sua estrutura e composição, indicar os membros titulares e suplentes, bem como sugerir a formação de Câmaras Temáticas e grupos de trabalho;

III. avaliar o SMPG e a execução da estratégia de implementação do Plano Diretor;

IV. funcionar como etapa preparatória das etapas estadual e nacional da Conferência de Cidades.

§1º. A Conferência Municipal de Salvador será presidida pelo dirigente do órgão de planejamento urbano do Município.

§2º. O Regimento da Conferência disporá, no mínimo, sobre:

I. o temário;

II. a organização e o funcionamento da Conferência;

III. os critérios e os procedimentos para a escolha dos delegados;

IV. os recursos financeiros para a realização.

Subseção IV – Dos Debates, Consultas e Audiências Públicas

Art. 350. Para garantir a efetividade do processo participativo, os debates, consultas e audiências públicas atenderão aos seguintes requisitos quanto à publicidade:

I. ampla comunicação pública, pelos meios de comunicação social disponíveis, em linguagem acessível e que atenda às pessoas com deficiência;

II. publicação do cronograma e dos locais das reuniões, da apresentação dos estudos e das propostas com antecedência mínima de 15 (quinze) dias;

III. publicação e divulgação dos resultados dos debates e das propostas adotadas nas diversas etapas do processo.

§1º. A organização dos debates, consultas e audiências públicas do Plano Diretor deverá garantir a diversidade de público, mediante a realização de discussões por segmentos sociais, por temas e por divisões territoriais, tais como os bairros e Prefeituras-Bairro, garantindo a alternância entre os locais de discussão.

§2º. Compete à Ouvidoria Setorial do órgão municipal responsável, com apoio da Ouvidoria Geral do Município, a organização dos debates, consultas e audiências públicas.

Art. 351. As audiências públicas do Plano Diretor têm por finalidade informar, colher subsídios, debater, analisar a metodologia e o conteúdo do plano, devendo atender aos seguintes requisitos:

I. convocação por edital e anúncio pela imprensa e outros meios de comunicação de massa ao alcance da população local;

II. realização em locais e horários acessíveis à maioria da população;

III. coordenação pelo Executivo Municipal, que, após a exposição dos conteúdos, abrirá os debates com os presentes;

IV. garantia da participação dos cidadãos e cidadãs, independente de comprovação de residência ou qualquer outra condição, que assinarão lista de presença;

V. registro das discussões por meio audiovisual e da lavratura da respectiva ata, cujos conteúdos deverão ser apensados ao Projeto de Lei, compondo memorial do processo, inclusive na sua tramitação legislativa.

§1º. A audiência pública poderá ser requerida por iniciativa da própria sociedade civil quando solicitada por, no mínimo:

I. 0,1% (um décimo por cento) dos eleitores do Município, quando se tratar do Plano Diretor, ou de planos, programas e projetos de impacto estrutural sobre a cidade;

II. 10% (dez por cento) dos eleitores:

a) da vizinhança, no caso de projetos de empreendimentos ou atividades para os quais se exija Estudo de Impacto de Vizinhança, EIV;

b) da área abrangida, no caso de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), de bairros, Prefeituras-Bairro ou quaisquer outros recortes territoriais.

§2º. No caso a que se refere o inciso II do §1° deste artigo, deverá acompanhar o requerimento parecer técnico demonstrando a área e a população atingida pela proposta.

§3º. O Executivo Municipal regulamentará as formas como poderá ser requerida a audiência pública.

Art. 352. Caberá ao órgão de planejamento urbano a decisão final das propostas apresentadas nos debates, consultas e audiências públicas.

Parágrafo único. A decisão referida no caput deste artigo será motivada, técnica e juridicamente, e publicada no Diário Oficial do Município.

Subseção V – Da Iniciativa Popular de Projeto de Lei e de Planos, Programas e Projetos de Desenvolvimento Urbano

Art. 353. A iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano poderá ser tomada por, no mínimo, 5% (cinco por cento) dos eleitores do Município, no caso de:

I. propostas de modificações parciais no Plano Diretor aprovado;

II. propostas de leis específicas para aplicação dos instrumentos de Política Urbana.

Art. 354. A iniciativa popular de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano, de competência privativa do Poder Executivo, poderá ser tomada por, no mínimo, 2% (dois por cento) dos eleitores da área abrangida, no caso de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), bairros, Prefeituras-Bairro, subdivisões do Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo, ou quaisquer outros recortes territoriais nos quais se pretenda intervir.

Parágrafo único. Deverá acompanhar o requerimento, parecer técnico demonstrando a área e a população atingida pela iniciativa proposta.

Art. 355. Qualquer proposta de iniciativa popular deverá ser apreciada pelos órgãos de planejamento urbano e de gestão ambiental, que poderá encaminhá-la aos órgãos setoriais competentes.

§1º. O Executivo emitirá parecer técnico circunstanciado sobre o conteúdo e alcance da proposta, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, ao qual se dará publicidade.

§2º. O prazo previsto no §1°deste artigo poderá ser prorrogado por mais 30 (trinta) dias, desde que solicitado com a devida justificativa e acatado pelo Conselho Municipal de Salvador.

§3º. Quando tratar-se de modificações do Plano Diretor, ou de planos, programas e projetos de impacto estrutural sobre a cidade, será encaminhado ao Conselho Municipal de Salvador acompanhado do parecer técnico do Executivo.

§4º. Será dada publicidade à manifestação do Conselho Municipal de Salvador acerca da proposta referida no parágrafo anterior.

CAPÍTULO III - DO SISTEMA DE INFORMAÇÃO MUNICIPAL

Art. 356. O Município procederá à avaliação dos sistemas de informações que mantém no presente, consolidando-os em um único sistema denominado Sistema de Informação Municipal, SIM-Salvador.

§1º. O SIM-Salvador é o conjunto de dados, informações, indicadores e índices capazes de qualificar e quantificar a realidade do Município do Salvador em suas dimensões sociodemográficas, econômicas, culturais, geofísicas, espaciais, ambientais e político-institucionais.

§2º. O SIM-Salvador deverá fundamentar-se em informações georreferenciadas, produzidas e permanentemente atualizadas, a partir dos cadastros das redes estruturantes dos sistemas urbanos do Município.

§3º. Constituem unidades espaciais de referência do SIM-Salvador, as Prefeituras Bairro, os bairros a serem delimitados em legislação específica, as bacias hidrográficas, os setores censitários definidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE, e outros recortes territoriais que se fizerem necessários.

Art. 357. O SIM-Salvador tem como objetivos:

I. criar uma base de informações georreferenciadas, padronizada, atualizada e confiável no âmbito da Administração Municipal de Salvador;

II. possibilitar o conhecimento da realidade municipal de forma contínua e sistemática, capaz de subsidiar o processo de planejamento e gestão democráticos, em especial a elaboração, revisão e avaliação dos resultados da implementação do Plano Diretor;

III. fundamentar a proposição, implementação e avaliação das políticas públicas no âmbito municipal e de outros níveis de governo;

IV. subsidiar a tomada de decisões pelos agentes econômicos e sociais, estimulando o desenvolvimento sustentável e contribuindo para a gestão democrática da cidade.

Art. 358. O SIM-Salvador será concebido e implantado:

I. de maneira pactuada com os órgãos federais, estaduais e municipais atuantes na Região Metropolitana de Salvador, com os municípios integrantes desta região, com as empresas concessionárias de serviços públicos, bem como com organizações não governamentais e a sociedade em geral;

II. gradualmente, a partir das informações já disponíveis, articulado a uma visão de conjunto e priorizando os setores essenciais;

III. de forma sistemática, seja em termos de regularidade na produção de dados, como no que diz respeito à definição precisa dos conceitos de classificação para que se assegure a sua confiabilidade;

IV. utilizando metodologias capazes de assegurar a comparabilidade no tempo, produzindo-se séries históricas, e também a comparabilidade territorial no âmbito municipal e intramunicipal, intermunicipal, regional, nacional e internacional;

V. como um sistema aberto, para que se assegure a transparência e acesso pelos cidadãos às informações;

VI. de modo a possibilitar diversos níveis de leitura, desde a do técnico especializado até a o cidadão comum e, progressivamente, em linguagens específicas voltadas para pessoas com deficiência;

VII. utilizando metodologias e técnicas de fácil operacionalização, alimentação e de baixo custo.

Art. 359. Integram o Sistema de Informação Municipal, SIM-Salvador:

I. o prefeito e os gestores públicos;

II. os órgãos e entidades da Administração Municipal e instituições públicas dos demais níveis de governo;

III. agentes públicos e privados responsáveis pelo planejamento e execução de serviços públicos no Município;

IV. entidades da sociedade civil;

V. instituições públicas e privadas de pesquisa;

VI. a população do Município.

Parágrafo único. Funcionará como unidade central do SIM-Salvador, o órgão da Administração Municipal responsável pela coordenação e execução da produção e divulgação de informações para o planejamento urbano, cartografia e dados georreferenciados.

Art. 360. Será assegurada ampla e periódica divulgação dos dados do SIM-Salvador por meio da publicação na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Salvador na Internet.

Parágrafo único. O SIM-Salvador procurará ampliar gradualmente os itens de informação à comunidade que serão prestados em linguagem específica, atendendo às necessidades das pessoas com deficiências.

Art. 361. Para possibilitar o acompanhamento e controle do Plano Diretor e das políticas públicas do Município, integrarão o SIM- Salvador os dados, informações e indicadores necessários para:

I. a avaliação da implementação das diretrizes e ações propostas pelo Plano Diretor e do seu impacto sobre a estrutura urbana;

II. a monitoração da aplicação dos instrumentos da Política Urbana;

III. a avaliação da eficácia das ações implementadas pela Administração do Município nos diferentes campos de sua atuação;

IV. o acompanhamento e avaliação do funcionamento dos Conselhos e outros canais de participação da sociedade no planejamento e gestão, bem como dos fundos para o financiamento das políticas públicas.

Art. 362. O Sistema Cartográfico e Cadastral do Município do Salvador – Sicad, é parte integrante do SIM-Salvador, tendo por finalidade a gestão do banco de dados geográficos e da cartografia oficial do Município.

§1º. O Sicad se articulará ao Sistema de Referência Cartográfica da Região Metropolitana de Salvador, referenciado ao Sistema Geodésico Brasileiro.

§2º. Integrará o Sicad o Cadastro Unificado das Redes de Infraestrutura, Equipamentos e Serviços Sociais.

CAPÍTULO IV - DO FUNDO FINANCEIRO DE SUPORTE ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS (FUNDURBS)

Art. 363. O FUNDURBS tem como finalidade dar suporte financeiro à implementação das diretrizes, dos planos, programas e projetos integrantes ou decorrentes do Plano Diretor.

§1º. O FUNDURBS é administrado por Conselho Gestor indicado pelo Poder Executivo entre os membros do Conselho Municipal de Salvador.

§2º. O plano de aplicação dos recursos financeiros do FUNDURBS será debatido com o Conselho Municipal de Salvador e em seguida, encaminhado ao Prefeito Municipal de Salvador, que, aprovando-o o encaminhará anualmente, anexo à Lei Orçamentária Anual (LOA), para aprovação do Poder Legislativo Municipal.

Art. 364. Constituem recursos do FUNDURBS:

I. dotações orçamentárias e créditos adicionais suplementares a ele destinados;

II. aqueles decorrentes da aplicação dos instrumentos da Política Urbana:

a) Outorga Onerosa do Direito de Construir;

b) Outorga Onerosa de alteração do uso do solo;

c) Outorga Onerosa da modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo, bem como, alterações das normas edilícias.

III. 10% (dez por cento) dos produtos de taxas e preços públicos relativos ao licenciamento de construções e de atividades;

IV. aqueles provenientes de operações de crédito destinadas ao desenvolvimento de planos, programas e projetos pelo órgão de planejamento, para a implementação do PDDU;

V. receitas derivadas da alienação de bens imóveis municipais ocupados por terceiros e demais bens dominiais não utilizados pelo serviço público;

VI. outras receitas eventuais.

§1º. Os recursos do FUNDURBS serão depositados em conta corrente, mantida em instituição financeira, designada pelo órgão de planejamento, especialmente aberta para esta finalidade.

§2º. Os recursos financeiros do FUNDURBS serão aplicados em:

I. elaboração de estudos, revisão do PDDU , planos setoriais e projetos associados à aplicação dos instrumentos de Política Urbana estabelecidos por esta Lei;

II. regularização fundiária;

III. urbanização de assentamentos precários e aquisição de imóveis para implantação de Habitação de Interesse Social - HIS;

IV. ordenamento e direcionamento da expansão urbana, incluindo infra-estrutura, drenagem e saneamento;

V. implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

VI. criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;

VII. criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;

VIII. proteção de áreas de interesse histórico, cultural e paisagístico.

CAPÍTULO V – DA ARTICULAÇÃO INTERINSTITUCIONAL E INTERGOVERNAMENTAL E DA DESCENTRALIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Seção I – Das Disposições Gerais

Art. 365. O Município promoverá a articulação interinstitucional e intergovernamental atendendo às seguintes diretrizes:

I. participação na revisão do pacto federativo, articulando-se politicamente para agir de forma proativa, no sentido de inibir as atuais tendências de centralização e de defender uma descentralização que equilibre encargos e recursos, poder decisório e poder de execução, colaboração e contribuição subsidiaria e governamental;

II. promoção de mecanismos de comunicação e informação entre os órgãos e entidades da Administração Municipal e das demais instâncias governamentais, constituindo uma rede capaz de conferir maior visibilidade de suas ações e potencialidades, visando a estimular iniciativas, apoios e recursos, bem como a troca de experiências;

III. cooperação com outros Municípios, na forma de consórcios e associações, para a solução das questões ligadas à prestação de serviços e ao desenvolvimento regional e local integrados;

IV. assunção da posição de liderança junto aos agentes políticos e sociais, articulando esforços e instituindo mecanismos de colaboração e comprometimento entre o setor público e o privado, firmando parcerias com o setor privado e o terceiro setor, mediando conflitos, e buscando convergência em assuntos de interesse local.

Seção II – Da Articulação Metropolitana

Art. 366. O Município do Salvador buscará articular-se para a institucionalização de um Fórum dos Municípios da Região Metropolitana de Salvador, visando:

I. a criação de instrumentos para a integração e cooperação nas políticas, projetos e ações, entre outras, nas áreas de habitação, saneamento ambiental, transportes, mobilidade urbana, regularização fundiária, gestão sustentável do meio ambiente e turismo, geração de emprego e renda, qualificação de mão-de-obra, e ordenamento do uso e ocupação do solo nas áreas conurbadas ou em processo de conurbação;

II. implementação de instrumentos de participação popular na gestão metropolitana, que transformem os Conselhos Consultivo e Deliberativo da Região Metropolitana de Salvador em fóruns de debates e de tomada de decisões de forma integrada, participativa e transparente, mediante a:

a) alteração de sua composição, tornando-a mais representativa de todos os Municípios integrantes da região;

b) divulgação pública das reuniões, atas e resoluções desses colegiados, disponibilizando-os através da mídia e utilizando meios eletrônicos, como a Internet;

c) institucionalização de mecanismos que garantam a integração do planejamento regional com os planos diretores municipais.

III. estabelecimento de normas procedimentais compartilhadas por todos os Municípios e órgãos e entidades das outras esferas governamentais para o licenciamento urbanístico e ambiental, reduzindo custos, minimizando a evasão fiscal, agilizando a expedição de licenças e autorizações, definindo suas áreas de competência, atribuições e responsabilidades;

IV. promoção de intercâmbio de experiências entre os Municípios, voltado para a constituição de um sistema integrado de planejamento e de informações e para a capacitação de pessoal para implementá-los;

V. constituição de uma instância representativa para a obtenção de pleitos junto aos demais poderes governamentais.

Seção III – Das Prefeituras Bairro

Art. 367. As Prefeituras Bairro, instituídas pelo art. 13 da Lei nº 8.376, de 21 de dezembro de 2012, têm como finalidade de promover nas respectivas áreas de competência em articulação com as secretarias e entidade da administração municipal a execução dos serviços públicos, inclusive a fiscalização, a manutenção urbana e o atendimento ao cidadão, bem como assegurar a participação da comunidade na gestão pública, devendo contar com sistema interligado de informações sobre os serviços prestados pelos diferentes órgãos municipais,

facilitando o atendimento e o acesso regionalizado dos serviços municipais prestados à população.

Art. 368. O território do Município fica dividido em 10 Prefeituras Bairro com a seguinte denominação:

I. Prefeitura Bairro I – Centro/ Brotas;

II. Prefeitura Bairro II – Subúrbio/ Ilhas;

III. Prefeitura Bairro III – Cajazeiras;

IV. Prefeitura Bairro IV – Itapuã/ Ipitanga;

V. Prefeitura Bairro V – Cidade Baixa/ Lobato;

VI. Prefeitura Bairro VI – Barra/ Pituba;

VII. Prefeitura Bairro VII – Liberdade/ São Caetano;

VIII. Prefeitura Bairro VIII – Cabula/ Tancredo Neves;

IX. Prefeitura Bairro IX – Pau da Lima;

X. Prefeitura Bairro X – Valéria.

§1º. A delimitação das Prefeituras Bairro é a representada no Mapa 10 do Anexo 03 desta Lei.

§2º. O Quadro 09 do Anexo 03 desta Lei apresenta dados básicos referentes à área territorial, população e densidade populacional das Prefeituras Bairro.

CAPÍTULO VI – DA MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA E INOVAÇÃO DA GESTÃO

Art. 369. O Município introduzirá uma nova cultura nas práticas administrativas e novos formatos organizacionais da Administração, baseados em:

I. foco no cidadão;

II. estabelecimento de indicadores correlacionados a metas, possibilitando o seu acompanhamento e controle;

III. visão interdisciplinar e interinstitucional dos problemas urbanos, de sua inserção regional e na busca de soluções;

IV. operação por programas, capaz de articular agentes públicos e privados superando a visão fragmentada na apreensão da realidade e na formulação das políticas públicas;

V. adoção de instrumentos de inovação na gestão;

VI. visão sistêmica e concepção da estrutura organizacional como um instrumento flexível, para a implementação do plano de governo, cujas diretrizes e ações devem estar pautadas nas diretrizes estabelecidas pelo PDDU;

VII. substituição dos princípios da hierarquização, pela gestão compartilhada, pela intersetorialidade, intercomplementaridade e gestão por resultados;

VIII. informatização dos atos administrativos do Poder Público Municipal, tais como:

a) fluxo de processos, comunicações internas e externas e demais tipos de documentos, entre os órgãos da Prefeitura;

b) implementação da assinatura digital dos agentes e autoridades municipais;

c) disponibilização on-line dos documentos produzidos pelos órgãos da Administração Municipal, ressalvadas as hipóteses de impossibilidade ou sigilo previstas em lei.

Art. 370. A descentralização dos serviços oferecidos aos cidadãos será progressivamente ampliada, oferecendo-lhes meios rápidos e confortáveis de efetuar pagamentos, inclusive de tributos e taxas em atraso, solicitar informações, certidões, serviços, formular denúncias e obter respostas e providências.

Art. 371. A descentralização da participação no planejamento e gestão será ampliada mediante a implantação e oferta de infraestrutura de suporte ao funcionamento regular dos órgãos colegiados de participação das comunidades das Prefeituras Bairro, previstos em lei.

Art. 372. O planejamento e a execução orçamentária promoverão:

I. o aumento da arrecadação tributária, com vistas a assegurar os superávits financeiro primário e operacional previstos, reduzindo a elevada dependência mantida pelo Município em relação às outras esferas governamentais;

II. a reorganização das administrações tributária, financeira, patrimonial e previdenciária, incluindo o treinamento e desenvolvimento de recursos humanos;

III. a reestruturação dos processos de fiscalização e arrecadação de tributos próprios, utilizando-se avanços tecnológicos como ferramenta de aumento da produtividade fiscal e adotando-se procedimentos comprovadamente eficazes, já praticados por outros Municípios, tais como a terceirização da cobrança administrativa da dívida ativa, o cartão do contribuinte municipal, o sistema anti-sonegação e a declaração mensal de serviços;

IV. a implementação de meios para dotar de transparência e condições para o controle social da gestão fiscal, mediante:

a) manutenção de um sistema de custos que permita a avaliação e o acompanhamento da gestão orçamentária, financeira e patrimonial;

b) publicação, a cada quatro meses, de relatório de gestão fiscal;

c) indicação da denominação completa de cada uma das rubricas, além da codificação do projeto e atividade, elemento de despesa, fonte de suplementação e anulação, nas tabelas dos anexos aos decretos relativos a crédito adicional suplementar e quadro de detalhamento das despesas publicadas no Diário Oficial do Município, como forma de facilitar o controle social do orçamento.

Art. 373. O Município estabelecerá Política de Gestão de Pessoas que assegure a profissionalização e a valorização do servidor municipal, voltada para a melhoria contínua das ações dos quadros técnicos, administrativos e operacionais na implementação do processo de planejamento e gestão participativos, atendendo às seguintes diretrizes:

I. adoção de política remuneratória justa e compatível com a natureza e atribuições do cargo, vinculando a progressão na carreira à qualificação do servidor;

II. implementação de programas de educação continuada mediante a formalização de parcerias com instituições de ensino para

participação em cursos de capacitação, extensão, graduação e pós-graduação;

III. implementação de programas de valorização do servidor, assegurando intervenções nas quatro linhas de atuação do programa financeira, social, educacional e corporativa.

CAPÍTULO VI – DA EDUCAÇÃO PARA A CIDADANIA

Seção I – Das Disposições Gerais

Art. 374. O Executivo proverá os meios para que a população participe ativamente da implementação da Política Urbana, compreendendo:

I. a prestação de assistência técnica e jurídica gratuitas para as comunidades e grupos sociais menos favorecidos;

II. a implementação de programas de capacitação e requalificação dos membros de órgãos colegiados e lideranças comunitárias;

III. a implementação de programas de educação voltados para temas tais como a educação ambiental, alimentar, para o trânsito, entre outras, conforme disposto nesta Lei e na legislação específica.

Seção II – Da Assistência Técnica e Jurídica Gratuita

Art. 375. A assistência técnica e jurídica gratuita será prestada às pessoas e entidades comprovadamente pobres, diretamente ou mediante convênio com instituições de ensino, organizações não governamentais ou com associações profissionais.

§1º. A assistência técnica e jurídica gratuita priorizará:

I. programas e projetos de regularização fundiária de ZEIS;

II. desapropriações e relocações de populações em áreas de risco à vida humana ou ambiental;

III. operações urbanas consorciadas.

§2º. Lei específica estabelecerá as condições em que se dará a assistência técnica e jurídica gratuita, devendo abranger:

I. orientação jurídica e defesa dos interesses individuais e coletivos;

II. orientação técnica para elaboração de projetos e para reforma, ampliação ou construção de edificações, com a participação de profissionais em todas as etapas das obras, desde a elaboração do projeto, especificação das soluções técnicas e de materiais até o acompanhamento técnico da construção;

III. avaliação técnica do solo sobre o qual construir, prevenindo acidentes nas encostas e outras áreas de risco e a ocupação inadequada dos terrenos;

IV. inclusão, nos programas de engenharia pública, de estudantes em estágios orientados e remunerados, propiciando-lhes condições de ampliar a sua visão sobre a realidade da cidade e estimulando a formação de um sistema de valores, pautado na cooperação e solidariedade entre os cidadãos;

V. promoção de atividades educativas quanto ao agenciamento espacial e urbanístico, especialmente no que tange ao papel das comunidades.

VI. formulação de propostas de iniciativa popular de Projetos de Lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Seção III – Da Capacitação de Membros de Órgãos Colegiados e Lideranças Comunitárias

Art. 376. O Município promoverá programas de capacitação dos membros de órgãos colegiados e lideranças comunitárias diretamente, ou mediante convênio com universidades e organizações não governamentais, visando a sua qualificação para o mundo do trabalho e para os novos desafios da cidadania, atendendo às seguintes diretrizes:

I. desenvolvimento de ferramentas técnicas e de participação na formulação e na busca de financiamentos públicos e privados para planos e projetos populares com o objetivo de prepará-los para a adoção de práticas de autogestão;

II. ampliação da capacidade de proposição e negociação dos membros de órgãos colegiados, fornecendo-lhes informações em linguagem acessível sobre:

a) a Lei Orgânica do Município e a legislação específica do Conselho do qual faz parte, bem como do papel do líder em sua comunidade;

b) aspectos operacionais e financeiros envolvidos no controle dos fundos que cabem aos conselheiros controlar;

c) desenvolvimento de ferramentas, tanto técnicas como de participação, que os habilite a melhorar a capacidade de proposição e de negociação com o Poder Público, em relação às questões urbanas e ambientais, especialmente o Plano Diretor e legislação decorrente.

III. articulação das ações de capacitação com o processo de planejamento, implementação e avaliação de planos, programas e projetos;

IV. valorização das formas interativas de capacitação, mediante seminários, debates, oficinas e simpósios e outros eventos similares;

V. integração entre áreas afins, tais como habitação, saneamento ambiental, transportes e mobilidade urbana.

CAPÍTULO VII – DAS ORIENTAÇÕES PARA A LEGISLAÇÃO

Seção I – Das Diretrizes Gerais

Art. 377. Na formulação da legislação urbanística, o Município atenderá às seguintes diretrizes:

I. concepção da legislação como instrumento técnico e político no qual são expressos interesses divergentes ou conflitantes, requerendo para a sua legitimidade a negociação com os cidadãos, visando à formulação de um pacto territorial;

II. visão sistêmica da legislação, a partir da compreensão do conjunto de leis e decretos como instrumentos de planejamento, cuja eficiência e eficácia dependem da aplicação conjunta e concomitante dos vários tipos de instrumentos legais federais, estaduais e municipais;

III. simplificação da linguagem, para assegurar os direitos de cidadania à maior parte da população e facilidade operacional, como forma de reduzir os custos públicos e privados na sua aplicação;

IV. simplificação das normas urbanísticas, com vistas a reduzir os custos de urbanização e da produção e melhoria de moradias para as populações pobres, sem prejuízo da higiene, do conforto e da segurança à vida humana e ambiental;

V. publicidade, tornando-a disponível em meios diversificados;

VI. interdisciplinaridade entre as áreas do conhecimento, face ao caráter transversal da questão urbana;

VII. compatibilização das licenças ou autorizações urbanísticas e/ou ambientais com as demais licenças ou autorizações emitidas pelo Executivo, visando à desburocratização, à otimização e à celeridade do serviço público prestado.

Art. 378. O Executivo providenciará a consolidação da legislação existente e que for modificada, que será aplicada em consonância com as disposições deste Plano, das legislações federal, estadual e municipal.

Art. 379. O Executivo providenciará a elaboração de manuais sobre as principais leis urbanas e ambientais.

Art. 380. Fica constituída Comissão Normativa da Legislação Urbanística com as seguintes atribuições:

I. analisar casos não previstos e dirimir dúvidas na aplicação da legislação de ordenamento do uso e ocupação do solo;

II. emitir parecer técnico sobre:

a) propostas de alteração da legislação de ordenamento do uso e ocupação do solo;

b) propostas de alteração do PDDU;

c) projetos de lei de interesse urbanístico.

III. aprovar as propostas de participação dos interessados nas operações urbanas consorciadas, quando assim dispuser a lei específica;

IV. acompanhar a aplicação do PDDU;

V. responder consulta e emitir parecer para os fins previstos na legislação municipal;

VI. apoiar tecnicamente o Conselho Municipal de Salvador, no que se refere as questões urbanísticas;

VII. elaborar proposta de seu regimento interno.

Parágrafo único. O Executivo regulamentará no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a estrutura e funcionamento da Comissão Normativa de legislação Urbanística.

Seção II – Das Diretrizes para a Legislação de Edificações e outras Obras

Art. 381. O Código de Obras se ajustará às diretrizes do PDDU e às modificações que serão estabelecidas na revisão da LOUOS.

Seção III – Das Diretrizes para a Legislação Tributária e de Rendas

Art. 382. Os instrumentos tributários municipais serão utilizados com função fiscal e extrafiscal, adequando-se o Código Tributário e de Rendas ao PDDU, de acordo com as seguintes diretrizes:

I. estabelecimento de alíquotas diferenciadas para o IPTU, em razão das possibilidades de uso e ocupação propiciadas pelas diretrizes da organização territorial estabelecidas no PDDU:

   a) aumento das alíquotas aplicáveis às áreas com maior potencial construtivo e possibilidades diversificadas de uso do solo;

   b) redução das alíquotas aplicáveis às áreas de propriedade particular integrantes do SAVAM, como forma de estimular a sua conservação;

   c) redução das desigualdades e distorções verificadas na valoração dos imóveis urbanos para efeito de cobrança de IPTU.

II. estabelecimento de IPTU progressivo no tempo, nas áreas indicadas para o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios que não cumprirem as obrigações estabelecidas no Plano Diretor, ou em planos urbanísticos, para o cumprimento da função social da propriedade;

III. aplicação da Contribuição de Melhoria nas áreas em que forem implantados equipamentos de infraestrutura e transportes e outros que resultem em valorização imobiliária, identificada como impacto positivo em EIV ou outro instrumento de avaliação de impacto no meio ambiente urbano;

IV. adequação das alíquotas do ISS, de modo a incentivar a expansão e modernização da base local de serviços empresariais e a produção cultural;

V. oferta de incentivos fiscais para a formalização de microempresas e como estímulo à cultura, esporte e lazer;

VI. estímulos fiscais para a relocação de atividades de transporte de carga e de depósitos atacadista para o Pólo Logístico.

TÍTULO X–DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

CAPÍTULO I–DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 383. O Executivo deverá encaminhar para apreciação e deliberação da Câmara Municipal, projeto de lei com a revisão da LOUOS em até 120 (cento e vinte) dias.

Art. 384. Os expedientes administrativos protocolados anteriormente à data de entrada em vigor desta Lei, referentes a solicitações de alvarás de construção para empreendimentos e licenciamento de atividades, assim como os de solicitação de utilização dos instrumentos da Outorga Onerosa do Direito de Construir e da TRANSCON, serão analisados segundo as leis vigentes à época do seu protocolamento.

Parágrafo único.Os expedientes referidos no caput deste artigo poderão, a pedido do interessado, serem analisados de acordo com as disposições desta lei.

Art. 385. Até a entrada em vigor da nova LOUOS, permanecem os artigos da Lei nº 8.167, de 17 de janeiro de 2012 vigentes, bem como, no que couber, a Lei

nº3.377, de 23 de julho de 1984, e suas modificações posteriores, combinados com as disposições constantes desta Lei que entram em vigor imediatamente.

§1º. A subcategoria de uso residencial R3 – Edifício de apartamentos e grupos de edifícios de apartamentos permanece admitida em todas as Zonas Predominantemente Residenciais (ZPR).

§2º. Os empreendimentos ou atividades que forem se implantar nas zonas instituídas por esta Lei, além de observarem a correspondência a que se refere o artigo 403 desta lei, para efeito das disposições do caput deste artigo deverão atender às seguintes disposições:

I. no Corredor Supramunicipal da Avenida Luís Viana (Paralela), ficam estabelecidos os usos e restrições de ocupação aplicáveis à Concentração Linear de Usos Múltiplos C-7, sobre a qual dispõe a Lei nº 4.668/92;

II. nos Corredores Municipais relacionados nas alíneas deste inciso ficam estabelecidos os usos e restrições de ocupação aplicáveis às Concentrações Lineares de Usos Múltiplos estabelecidas na Tabela VII.4, do Anexo 7, da Lei nº 3.377/84, modificada pela Lei n°3.853/88, na seguinte correspondência:

a) Corredor Av. Anita Garibaldi e Corredor Av. Reitor Miguel Calmon, de acordo com a C3, Av. Anita Garibaldi;

b) Corredor Av. Juracy Magalhães Júnior, de acordo com a C4, Av. Juracy Magalhães;

c) Corredor Av. Mário Leal Ferreira, Corredor Via Portuária, Corredor Av. 29 de Março, de acordo com a C6, Av. Mário Leal Ferreira (Vale do Bonocô);

d) Corredor Av. Antônio Carlos Magalhães, de acordo com a C5, Av. Antônio Carlos Magalhães;

e) Corredor Av. Heitor Dias, de acordo com a C2, Av. Barros Reis;

f) Corredor Especial Ipitanga / CDI), de acordo com o artigo 4º do Decreto 19.753/2009;

g) Corredor Octávio Mangabeira/Pituaçu e Corredor Orlando Gomes / CDM9 e 10) de acordo com o artigo 5º do Decreto 19.753/2009.

III. nos Corredores Regionais ficam estabelecidos os usos e restrições de ocupação aplicáveis à Concentração Linear de Usos Múltiplos C1, Vasco da Gama, conforme a Tabela VII.4, do Anexo 7 da Lei nº 3.377/84, modificada pela Lei n°3.853/88;

IV. no Corredor Local Alameda das Espatódeas/ Rua do Jaracatiá ficam mantidos os usos e restrições do inciso II do art.3°da Lei nº 5.553/99, independentemente da classificação hierárquica da via;

V. no Corredor Local Alameda das Cajazeiras/ Alameda das Seringueiras/ Alameda dos Umbuzeiros/ Rua do Timbó ficam estabelecidos os usos e restrições do inciso II do art.3°da Lei nº 5.553/99, independentemente da classificação hierárquica da via;

VI. no corredor da Rua Alameda dos Umbuzeiros/Caminho das Árvores, fica admitida atividades de serviços de saúde;

VII. nos demais Corredores Locais ficam estabelecidos os usos e restrições de ocupação definidos para as Zonas de Concentração de Usos em que se encontram inseridos, de acordo com a Lei nº 3.377/84 e suas modificações posteriores, respeitados os critérios de

compatibilidade locacional estabelecidos na Tabela V.10 do Anexo 5 da referida Lei;

VIII. no Centro Municipal Tradicional ficam estabelecidos os usos e restrições de ocupação previstos para as Zonas de Concentração de Usos em que se encontram inseridos os terrenos ou lotes, conforme a Lei nº 3.377/84 e suas modificações posteriores;

IX. nos Centros Municipais do Camaragibe e do Retiro/ Acesso Norte ficam estabelecidos os usos e restrições de ocupação previstas para a Zona de Concentração de Usos Comerciais e de Serviços ZT-10, conforme a Lei no 3.377/84, e suas modificações posteriores;

X. nos Subcentros Municipais ficam estabelecidos os usos e restrições de ocupação, previstos para as Zonas de Concentração de Usos Comerciais e de Serviços, ZT, estabelecidas pela Lei nº 3.377/84 e suas modificações posteriores, na seguinte correspondência:

a) Subcentro Municipal Barra, Subcentro Municipal Pituba e Subcentro Jaguaribe, de acordo com a ZT-1, Barra;

b) Subcentro Municipal Liberdade, de acordo com a ZT-9, Liberdade;

c) Subcentro Municipal Pau da Lima, Subcentro Municipal Periperi, Subcentro Municipal Paripe, Subcentro Municipal Cajazeiras e Subcentro Municipal Estrada Velha do Aeroporto, de acordo com a ZT-12, Pau da Lima;

d) Subcentro Municipal SãoCristóvão e Subcentro Municipal Itapuã, de acordo com a ZT-13, SãoCristóvão;

e) Subcentro Municipal Calçada, de acordo com a ZT- 8, Calçada.

XI. nas Zonas Especiais de Interesse Social, ZEIS, ficam estabelecidos os mesmos usos e restrições de ocupação previstas para as Áreas de Proteção Sócio- Ecológica, de acordo com as disposições da Lei nº 3.592/85, e mais os usos do grupo CS-1, conforme a tabela IV.3 da Lei nº 3.377/84 e suas modificações posteriores, devendo ser observado o artigo 6º do Decreto 19.753/2009, no que tange aos imóveis em Zeis que são lindeiros às vias hierarquizadas;

XII. nas Zonas Predominantemente Residenciais, ZPR, ficam estabelecidos os usos e restrições de ocupação previstas para a correspondente Zona de Concentração de Usos Residenciais, ZR, conforme a Lei nº 3.377/84 e suas modificações posteriores;

XIII. nas Zonas Exclusivamente Uniresidenciais, ZEU, ficam estabelecidos as restrições de ocupação previstas para a correspondente Zona de Concentração de Usos Residenciais, ZR, conforme a Lei nº 3.377/84 e suas modificações posteriores.

XIV. nas Zonas Industriais (ZIN), ficam estabelecidos os usos e restrições de ocupação previstas para a correspondente Zona de Concentração de Usos Industriais, ZS, conforme a Lei nº 3377/84 e suas modificações posteriores;

§3º. As restrições de ocupação a que se refere o § 2°dizem respeito:

I. ao Índice de Ocupação, Io;

II. ao Índice de Permeabilidade, Ip;

III. a área mínima do lote;

IV. à testada mínima do lote;

V. aos recuos e afastamentos mínimos.

§4º. Nas Zonas Exclusivamente UniResidenciais (ZEU), não se aplicam as disposições da Lei n° 4.907, de 03 de junho de 1994, relativas ao funcionamento de microempresas e empresas de pequeno porte, nas residências de seus titulares.

Art. 386. Até a entrada em vigor da nova LOUOS, nos Corredores Especiais de Orla Marítima ficam permitidos os seguintes usos constantes do Anexo 4 da Lei nº 3.377/84 e suas modificações posteriores, de acordo com os trechos delimitados no Mapa 08 do Anexo 3 da Lei 7.400/08:

I. para os trechos 2 a 8:

a) usos residenciais: R1, R2, R3, R4, R5 e R6;

b) usos comerciais e de serviços: CS2, CS3, CS6, CS7, CS13, CS14.2;

c) usos mistos: M1 e M2;

d) uso especial: E4;

II. para os trechos 9 a 12:

a) usos residenciais: R1, R2, R3, R4, R5 e R6;

b) usos comerciais e de serviços: CS3, CS6, CS13, CS14 e CS15;

c) usos mistos: M1 e M2;

d) uso especial: E4.

III. Em empreendimentos licenciados como Grupo de Lojas, Centro Comercial e Shopping Center localizados nos Corredores Especiais de Orla Marítima, poderão ser admitidas atividades não relacionadas nos incisos I e II do caput deste artigo, atendidos os critérios e restrições da Lei nº 3.377/84 e suas modificações posteriores para a zona em que se localize o empreendimento.

IV. Nos Corredores Especiais de Orla Marítima ficam mantidas as restrições de ocupação previstas para as Zonas de Concentração de Usos que atravessam, de acordo com a Lei nº 3.377/84 e suas modificações posteriores no que se refere a:

a) ao Índice de Ocupação, Io;

b) ao Índice de Permeabilidade, Ip;

c) a área mínima do lote;

d) à testada mínima do lote.

Art. 387. Até a entrada em vigor da nova LOUOS, nas áreas que passaram a integrar Zonas Predominantemente Residenciais, ZPR, instituídas pela Lei nº 7.400/08, e que anteriormente estavam incluídas em Zonas de Concentração de Comércio e Serviços, ZT, em Zonas Industriais, ZS, em Concentrações Lineares de Usos Múltiplos, C, e na Zona Rural, definidas pela Lei nº 3.377/84 e suas modificações posteriores, ficam estabelecidos os mesmos usos e restrições de ocupação previstos para a Zona de Concentração de Usos Residenciais, ZR, adjacente.

Parágrafo único. Existindo limites com mais de uma ZR, serão considerados os usos e restrições estabelecidos para a ZR cujo limite seja o de maior extensão.

Art. 388. Até a entrada em vigor da nova LOUOS, as solicitações de alvarás de construção para empreendimentos e licenciamento de atividades na Zona de Proteção Ambiental, ZPAM, em Áreas de Proteção de Recursos Naturais, APRN, e em Áreas de Proteção Cultural e Paisagística, APCP, até a regulamentação

específica de cada área, deverão ser definidos os parâmetros urbanísticos pelo órgão de planejamento,ouvido o órgão ambiental do Município, que deliberarão à luz das diretrizes desta Lei e das normas pertinentes da Legislação Ambiental.

Art. 389. Até a entrada em vigor da nova LOUOS, receberão o mesmo tratamento do Corredor da Alameda das Espatódeas, para fins de concessão de Alvará de Licenciamento de Construção os seguintes logradouros do Loteamento Caminho das Árvores: Lotes voltados para a Alameda das Espatódeas em esquina com outras Alamedas, Alameda Jaracatiá, Rua Timbó, Alameda dos Umbuzeiros, Alamedas das Seringueiras, Alameda das Cajazeiras e Rua Mongubas.

Art. 390. Nas Áreas de Borda Marítima estabelecidas pelo SAVAM, a altura das edificações, para efeito do controle de gabarito, corresponderá à distância vertical medida entre a cota de implantação do pavimento térreo e a cota superior da laje de cobertura do último pavimento.

I. Nos termos da legislação de ordenamento do uso e ocupação do solo vigente, não será computado como pavimento, para limite de gabarito de altura, aquele correspondente à cobertura da edificação desde que integrante das unidades existentes no pavimento imediatamente inferior.

II. A área do pavimento de cobertura de que trata o parágrafo anterior não excederá a 25% (vinte e cinco por cento) da área do pavimento tipo, incluindo pérgulas e projeção do reservatório elevado que não estiver sobre caixas de escada e elevador ou ainda de circulação horizontal comum.

Art. 391. Os recuos frontal, laterais e de fundo das edificações localizadas nos trechos 04 a 12 da Área de Borda Marítima, conforme o Mapa 08 do Anexo 3 da Lei nº 7.400/08, deverão atender aos seguintes critérios:

I. observado o mínimo de 5,0 m (cinco metros), o recuo frontal será resultante da aplicação da fórmula:

RFP= 5,00 m + 0,60 m × [(N - 6,00 m) ÷ 3,00 m], em que:

a) RFP - é o recuo frontal progressivo, definido em metros;

b) N - é o gabarito de altura máximo da edificação, definido em metros;

II. observado o mínimo de 2m (dois metros) de RLP, nos terrenos com testada abaixo de 20m (vinte metros); mínimo de 3m (três metros) de RLP, nos terrenos com testada entre 20m (vinte metros) e 49m (quarenta e nove metros) e mínimo de 7,0m (sete metros) de RLP nos terrenos com testada acima de 49m (quarenta e nove), os recuos laterais serão resultantes da aplicação das fórmulas:

a) terrenos com testada abaixo de 20m (vinte metros):

RLP = 2,00 m + 0,30 m × [(N - 12,00 m) ÷ 3,00 m];

b) terrenos com testada entre 20m (vinte metros) e 49m (quarenta e nove):

RLP = 3,00 m + 0,30 m × [(N - 12,00 m) ÷ 3,00 m];

c) terrenos com testada acima de 49m (quarenta e nove metros):

RLP = 7,00 m + 0,30 m × [(N - 12,00 m) ÷ 3,00 m], em que:

RLP - é o Recuo Lateral Progressivo, definido em metros;

N - é o gabarito de altura máximo da edificação, definido em metros.

III. recuo de fundo, será no mínimo de 3,0 m (três metros).

Parágrafo único. O Recuo Lateral Progressivo será aplicado igualmente em relação a ambas as divisas laterais do terreno.

Art. 392. Até a entrada em vigor da nova LOUOS, para as edificações localizadas nos trechos 01 a 03 da Área de Borda Marítima, conforme o Mapa 08 do Anexo 3 da Lei 7.400/08, os recuos frontal, laterais e de fundo são aqueles estabelecidos na Tabela VII.1 do Anexo 7 da Lei nº 3.377 de 1984 e suas modificações posteriores.

Art. 393. Até a entrada em vigor da nova LOUOS, ficam mantidos os incisos I e II do art. 3° da Lei n° 5.553, de 22 de junho de 1999, com a redação conferida pela Lei nº 7.400/08:

> "Art. 3º .....I – nos lotes voltados para as vias enquadradas por esta Lei como Vias Locais – VL e Coletora II – VCII, não classificadas como Corredores Locais, somente será permitido o subgrupo de Uso Residencial R-1, constante da Tabela IV.1 do Anexo 4 da Lei n° 3.377/84 e suas modificações posteriores;"
>
> "II - nos lotes voltados para a via enquadrada como Coletora I – VCI, somente serão permitidos os seguintes subgrupos de uso, constantes das Tabelas IV.1, IV.3, IV.4 e IV.5, do Anexo 4, da Lei n° 3.377/84, excetuando-se destes as subcategorias de atividades relacionadas no Anexo I, parte integrante desta Lei."

"d - institucional: IN-1, IN-2, IN-4 e IN-10.1".

Art. 394. Até a entrada em vigor da nova LOUOS, ficam enquadrados na subcategoria de uso R3, integrante da Tabela IV.1 do Anexo 4 da Lei nº 3.377 de 24 de julho de 1984, os empreendimentos que se constituem de grupo de edifícios de apartamentos ou de grupos de edifícios de apartamentos e lojas, independentemente do número de unidades ou da população alocada, desde que respeitadas as seguintes exigências:

I. o empreendimento não deverá conter via interna de circulação de veículos que possa vir a ser caracterizada como logradouro público ou permitir a ligação de dois logradouros públicos existentes observando ainda:

II. a implantação dos edifícios não poderá permitir sua individualização em empreendimento autônomo mediante desdobro em lotes ou outra forma de parcelamento;

III. os espaços no empreendimento reservados a estacionamentos, recreação e lazer, áreas verdes, auditórios, salões jogos e festas deverão ser comuns e projetados de forma a impossibilitar sua individualização;

IV. a área do terreno não deverá ser superior a 5ha (cinco hectares).

Art. 395. Até a entrada em vigor da nova lei de ordenamento do uso e ocupação do solo ficam mantidas as zonas de uso e respectivos perímetros constantes do Mapa 02 – Zoneamento anexo à Lei 7.400 de 2008, excetuados os coeficientes de aproveitamento mínimo, básico e máximo definidos por esta lei.

Art. 396. Até a regulamentação da Lei nº 8.915, de 2015, estão sujeitos ao licenciamento ambiental e à exigência de EIA-RIMA os seguintes empreendimentos e atividades:

I. estradas de rodagem com 02 (duas) ou mais faixas de rolamento;

II. ferrovias;

III. portos e terminais de minério, petróleo e produtos químicos;

IV. aeroportos, conforme definidos pelo inciso I, art. 48, Decreto-Lei Federal nº 32, de 18 de novembro de 1966;

V. oleodutos, gasodutos, minerodutos, troncos coletores e emissários de esgotos sanitários;

VI. linhas de transmissão de energia elétrica, acima de 230 Kv;

VII. obras hidráulicas para exploração de recursos hídricos, tais como: barragem para fins hidrelétricos acima de 10MW, de saneamento ou de irrigação, abertura de canais para navegação, drenagem e irrigação, retificação de cursos d'água, abertura de barras e embocaduras, transposição de bacias, diques;

VIII. extração de combustível fóssil (petróleo, xisto, carvão);

IX. extração de minério, inclusive os da classe II, definidas no Código de Mineração;

X. aterros sanitários, processamento e destino final de resíduos sólidos, tóxicos ou perigosos;

XI. usinas de geração de eletricidade, qualquer que seja a fonte de energia primária, acima de 10MW;

XII. complexo e unidades industriais e agroindustriais (petroquímicos, siderúrgicos, cloroquímicos, destilarias de álcool, hulha, extração e cultivo de recursos hídricos);

XIII. distritos industriais e zonas estritamente industriais;

XIV. exploração econômica de madeira ou de lenha, em áreas acima de 100 (cem) hectares ou menores, quando atingir áreas significativas em termos percentuais ou de importância do ponto de vista ambiental;

XV. projetos urbanísticos, acima de 60 (sessenta) hectares ou em áreas consideradas de relevante interesse ambiental a critério do órgão ambiental competente;

XVI. qualquer atividade que utilize carvão vegetal, em quantidade superior a 10 (dez) toneladas por dia.

Art. 397. Até a entrada em vigor da nova lei de ordenamento do uso e ocupação do solo ficam mantidos os gabaritos máximos de altura das edificações, contidas na ABM da Lei 7.400 de 2008, para a poligonal da ABM delimitada no Mapa 07 do Anexo 03 desta lei.

Art. 398. Além das restrições de gabarito deverão ser obedecidas as restrições estabelecidas pelo Plano da Zona de Proteção do Aeroporto Internacional de Salvador, conforme Portaria 957 GC3, de 09/07/2015;

Art. 399. Aplica-se o Quadro 05 do Anexo 02, que trata da correspondência das zonas de uso constantes do artigo161e Quadro 01 do Anexo 02desta lei, com as zonas de uso atuais até que seja revista a LOUOS.

CAPÍTULO II – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 400. Integram a presente Lei os seguintes anexos:

I. Anexo 01: Glossário;

II. Anexo 02: Quadros;

a) Quadro 01 – Zoneamento e Coeficiente de Aproveitamento

b) Quadro 02 – ZEIS: percentuais de área construída total por categoria de uso

c) Quadro 03 – Fator de Indução do Desenvolvimento Urbano e Econômico

d) Quadro 04 – Fator Social de Incentivo ao Desenvolvimento Social e Econômico

e) Quadro 05 – Correspondência das Zonas de Uso Propostas com as Zonas da Lei 7.400/08

f) Quadro 06 – Características Funcionais das Vias Segundo Categorias

g) Quadro 07 – Características Físico-Operacionais das vias segundo Categorias

h) Quadro 08 – Intervenções Pontuais no Sistema Viário

i) Quadro 09 – População e Densidade Populacional Bruta segundo Prefeituras Bairro

III. Anexo 03: Mapas

a) Mapa 01 – Macrozoneamento

b) Mapa 01 A – Macroáreas

c) Mapa 01 B – Setores da Macroárea de Integração Metropolitana

d) Mapa 02 – Mapa de Centralidades

e) Mapa 03 – Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS)

f) Mapa 04 – Sistema Viário Estrutural

g) Mapa 05 – Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros

h) Mapa 06 – Sistema de Transporte de Cargas

i) Mapa 07 – Sistema de Áreas de Valor Urbano Ambiental (SAVAM)

j) Mapa 07a – Sistema de Áreas de Valor Urbano Ambiental (SAVAM): Áreas Remanescentes do Bioma Mata Atlântica

k) Mapa 08 – Operações Urbanas

l) Mapa 09 – Prefeituras Bairro

IV. Anexo 04: Lista de abreviaturas e siglas.

Art. 401. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente da Lei nº 7.400, de 2008, e a Lei nº 8.798, de 26 de junho de 2015 e o quadro de usos anexo à Lei nº 3.592 de 16 de novembro de 1985.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, em 18 de novembro de 2015.

ANTONIO CARLOS PEIXOTO DE MAGALHÃES NETO

Prefeito

ANEXO 01 – GLOSSÁRIO

A

- **Acessibilidade** – condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, para o público em geral e, também,para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.
- **Acessibilidade universal** – garantia de oportunidade de acesso facilitado a todos os espaços físicos da cidade a qualquer pessoa humana.
- **Ameaça** – é o fator externo do risco, representado pela possibilidade de que ocorra um fenômeno ou um evento adverso que possa gerar dano às pessoas ou em seu entorno.
- **Antropização** – relativo às modificações provocadas pelo homem no meio ambiente.
- **Área de Borda Marítima** – área de contato ou proximidade com o mar, que define a silhueta da Cidade, representada pela faixa de terra entre as águas e os limites por trás da primeira linha de colinas ou maciços topográficos que se postam no continente.
- **Área de Proteção Ambiental (APA)** – categoria de área, integrante do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), geralmente extensa, com um certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais, especialmente importantes para o desenvolvimento sustentável e o bem-estar das populações humanas, e que tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais.
- **Área de Proteção aos Recursos Naturais (APRN)** – são áreas destinadas à conservação de elementos naturais significativos para o equilíbrio e o conforto ambiental urbano.
- **Área de Proteção Cultural e Paisagística (APCP)** – são áreas destinadas à conservação de elementos significativos do ponto de vista cultural, associados à memória, à pluralidade e diversidade de manifestações e formas de expressão das identidades da sociedade local, e para a imagem ambiental urbana.
- **Áreas de Valor Urbano-Ambiental** – são espaços do Município, públicos ou privados, dotados de atributos materiais e/ou simbólicos relevantes do ponto de vista ambiental e/ou cultural, significativos para o equilíbrio e o conforto ambiental, para a conservação da memória local, das manifestações culturais e também para a sociabilidade no ambiente urbano.
- **Áreas livres** – áreas públicas ou privadas sem qualquer tipo de edificação ou utilização.
- **Ascensor** – equipamento tracionado por cabos, utilizados para o transporte de passageiros e/ou mercadorias, possibilitando o seu deslocamento no plano vertical ou inclinado, interligando locais de diferentes níveis topográficos, através de uma estrutura fixa;
- **Audiência pública** – é uma instância de discussão onde os cidadãos exercem o direito de manifestarem suas opiniões sobre certos planos e projetos e onde a Administração Pública informa e esclarece dúvidas sobre estes mesmos projetos para população interessada que será atingida pela decisão administrativa.

- **Autogestão** – tipo de gestão em que os próprios beneficiários atuam no sentido de comandar diretamente os processos dos quais são alvos.

B

- **Bacia hidrográfica** – unidade geográfica compreendida entre divisores de águas, que contém um conjunto de terras drenadas por um rio principal, seus afluentes e subafluentes.
- **Bicicletário** — estacionamento de bicicleta de média ou longa duração, com grande número de vagas, controle de acesso, com visibilidade e sinalização, com gestão pública ou privada, preferencialmente coberto, vigiados e dotado de equipamentos como bombas de ar comprimido, telefone público, e eventualmente sanitários.

C

- **Câmaras temáticas (do Conselho Municipal de Salvador)** – instâncias internas do órgão colegiado, das quais participam os conselheiros titulares, os suplentes, e eventualmente convidados, para discussão e decisão de questões relacionadas às áreas de sua atuação.
- **Capacitação** – preparação previa de um determinado público para a execução qualificada de uma atividade, mediante transmissão dos conteúdos mínimos necessários.
- **Centro Histórico de Salvador** – subespaço do Centro Municipal Tradicional ocupado pelo conjunto urbanístico-arquitetônico reconhecido pelo IPHAN e pela UNESCO, respectivamente como patrimônio da União e da Humanidade, em razão do seu grande valor histórico-cultural.
- **Centro Municipal Tradicional (CMT)** – zona que inclui o Centro Histórico de Salvador, e que corresponde ao espaço simbólico e material das principais relações de centralidade do Município, beneficiado pela localização ou proximidade de grandes terminais de transporte de passageiros e de cargas, vinculando-se às atividades governamentais, manifestações culturais e cívicas, ao comércio e serviços diversificados, a atividades empresariais e financeiras, a serviços relacionados à atividade mercantil e atividades de lazer e turismo.
- **Centros municipais** – são zonas multifuncionais, para as quais convergem e se articulam os principais fluxos estruturadores do ambiente urbano.
- **Certificado de Potencial Construtivo Adicional (CEPAC)** – é um valor mobiliário de livre circulação no mercado, correspondente à contrapartida do direito adicional de construir e modificar uso no âmbito de uma Operação Urbana Consorciada.
- **Coeficiente de aproveitamento** – é a relação entre a área edificada, excluída a área não computável, e a área do lote, podendo ser:
    - **Coeficiente de aproveitamento básico (CAB)** – que resulta do potencial construtivo gratuito inerente aos lotes e glebas urbanos;
    - **Coeficiente de aproveitamento máximo (CAM)** – que define o limite máximo, acima do CAB, que poderá ser autorizado pelo Poder Público por meio da aplicação dos instrumentos da Política Urbana definidos no Plano Diretor;

    - **Coeficiente de aproveitamento mínimo (CAMín)** – que estabelece o limite mínimo, abaixo do qual o imóvel poderá ser considerado subutilizado;

- **Concessão de uso especial para fins de moradia** – direito de uso em relação ao bem objeto da posse, concedido àquele que, até 30 de junho de 2001, possuiu como seu, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, até duzentos e cinquenta metros quadrados de imóvel público, situado em área urbana, utilizando-o para sua moradia ou de sua família, desde que não seja proprietário ou concessionário, a qualquer título, de outro imóvel urbano ou rural.
- **Conservação ambiental** – é a prática por meio da qual se protege o meio ambiente, sem negar a possibilidade da sua utilização em função de um interesse humano.
- **Conservação da natureza** – o manejo do uso humano da natureza, compreendendo a preservação, a manutenção, a utilização sustentável, a restauração e a recuperação do ambiente natural, para que possa produzir o maior benefício, em bases sustentáveis, às atuais gerações, mantendo seu potencial de satisfazer as necessidades e aspirações das gerações futuras, e garantindo a sobrevivência dos seres vivos em geral.
- **Consulta pública** – é uma instância decisiva que poderá ocorrer na forma de Assembléias, onde a Administração Pública tomará decisões baseadas no conjunto de opiniões expressas pela população interessada.
- **Conurbação** – processo em que áreas urbanas pertencentes a municípios distintos se interligam, formando espaços urbanizados contínuos.
- **Corredores de Usos Diversificados** – categoria do zoneamento correspondente a concentrações de usos predominantemente não-residenciais localizadas ao longo dos corredores viários, com acesso direto para a via principal ou por meio de via marginal.
- **Cota de solidariedade** - a cota de solidariedade consiste na obrigação de promotores de empreendimentos imobiliários de grande porte, contribuir para a produção de habitação de interesse social, que poderá ser realizada por meio de: produção de HIS pelo próprio promotor; doação de terrenos para a produção de HIS; recursos financeiros para a equipamentos públicos sociais complementares à moradia.

D

- **Dano** – intensidade das perdas humanas, materiais ou ambientais decorrentes de um desastre ou acidente.
- **Debate público** – discussão de opiniões aberta à participação da população de modo geral.
- **Déficit habitacional** – corresponde à necessidade de construção de novas moradias para a solução de problemas sociais e específicos de habitação, contabilizados: a) os domicílios rústicos (entendidos como aqueles construídos com materiais inadequados, madeira, lona, etc.); b) os domicílios improvisados (que englobam todos os locais destinados a fins não residenciais que sirvam de moradia); c) as unidades habitacionais identificadas como coabitação (famílias conviventes secundárias que vivem junto à outra família em um mesmo domicílio, ou em cômodos cedidos ou alugados).
- **Densidade construída** – volume edificado em uma porção do território.

- **Descentralização administrativa** – processo mediante o qual se atribui competências anteriormente privativas de determinadas instâncias do Poder Executivo para órgãos e entidades a elas subordinadas.
- **Direito de Preferência (ou de Preempção)** – instituto que confere ao Poder Público Municipal preferência para aquisição de imóvel urbano, objeto de alienação onerosa entre particulares, respeitado seu valor de mercado, desde que haja manifestação previa, na forma da Lei, a partir de indicações do Plano Diretor.
- **Direito de Superfície** – instituto mediante o qual o proprietário de imóvel urbano concede a outrem o direito para utilizar o solo, subsolo ou espaço aéreo relativo ao terreno de sua propriedade, na forma estabelecida no contrato respectivo, atendida a legislação vigente.

E

- **Economias de aglomeração** – vantagens, no processo produtivo, decorrentes da proximidade entre empresas do mesmo ramo ou de ramos correlatos.
- **Educação especial** – modalidade de educação escolar oferecida preferencialmente na rede regular de ensino para pessoas com necessidades educacionais especiais.
- **Empresa concessionária** – ente de direito privado que executa atividade de interesse público mediante contrato de concessão firmado com a Administração.
- **Equidade** – respeito à igualdade de direito de cada um, que independe da lei positiva, mas de um sentimento do que se considera justo, tendo em vista as causas e as intenções.
- **Equipamentos comunitários** – instalações públicas destinadas a atender às necessidades do modo de viva de uma determinada comunidade.
- **Equipamentos culturais** – edificações e espaços, públicos ou privados, destinados, ou frequentemente utilizados, para a realização de atividades relacionadas à cultura.
- **Equipamentos sociais** – instalações públicas ou privadas destinadas à prestação de serviços voltados ao atendimento das necessidades básicas da população em saúde, educação, cultura, esportes, lazer e recreação, abastecimento e segurança.
- **Equipamentos urbanos** – instalações públicas ou privadas destinadas ao apoio às necessidades da comunidade atendida localizada dentro de uma área urbana.
- **Espaço Aberto Urbanizado (EAU)** – é a área pública urbanizada destinada ao convívio social, ao lazer, à prática de esportes e à recreação ativa ou contemplativa da população, correspondendo aos parques de recreação, às praças, largos, mirantes e outros equipamentos públicos de recreação e lazer.
- **Espaços Abertos de Recreação e Lazer (EAL)** – são áreas urbanizadas, dotadas ou não de atributos naturais, destinadas ao convívio social, ao lazer, à prática de esportes e à recreação ativa ou contemplativa da população, compreendendo os Parques Urbanos e os Espaços Abertos Urbanizados.
- **Estacionamento** – espaço público ou privado destinado à guarda ou permanência prolongada de veículos automotores.

- **Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA)** – instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente exigidos para o licenciamento de determinadas atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio ambiente.
- **Estudo de Impacto de Vizinhança / Relatório de Impacto de Vizinhança (EIV/RIV)** – Estudo prévio e o respectivo relatório, do qual dependerão alguns empreendimentos e atividades, privados ou públicos, para obter as licenças ou autorizações do Executivo para construção, ampliação ou funcionamento em área urbana.

F

- **Fachada Ativa** – É a fachada da edificação ocupada por uso não residencial, localizada no nível do logradouro público, contida na faixa de 5 (cinco) metros a partir do alinhamento de gradil, medida em projeção ortogonal da extensão horizontal, caracterizada pela existência de aberturas para o logradouro público, tais como portas, janelas e vitrines, com permeabilidade visual, tendo, no mínimo, 1 (um) acesso direto ao logradouro a cada 20 (vinte) metros de testada, a fim de evitar a formação de planos fechados, sem permeabilidade visual na interface entre as construções e o logradouro, de modo a dinamizar o passeio público. A faixa de recuo entre a fachada ativa e o logradouro público deve estar fisicamente integrada ao passeio público, com acesso irrestrito, não podendo ser vedada com muros ou grades ao longo de toda a sua extensão e não podendo ser ocupada por vagas de estacionamento ou utilizada para manobra de veículos, carga e descarga ou embarque e desembarque de passageiros.

G

- **Gabarito de altura das edificações** – limite máximo, expresso em metros, estabelecido pela legislação urbanística para a altura das edificações de uma determinada área.

H

- **Habitação de Interesse Social (HIS)** – é aquela destinada à população com renda familiar mensal de até 6 (seis) salários mínimos promovida pelo Poder Público ou com ele conveniada.
- **Habitação de Mercado Popular (HMP)** – é aquela destinada à população com renda familiar mensal maior que 6 (seis) salários minimos a 10 (dez) salários mínimos, promovida pelo Poder Público ou com ele conveniada.
- **Hierarquização do sistema viário** – enquadramento das vias que integram a rede viária municipal em categorias definidas a partir de critérios funcionais e geométricos, de forma hierarquizada.

I

- **Impacto ambiental** – efeito, positivo ou negativo, resultante de uma ação ou conjunto de ações sobre o ambiente.
- **Impacto de vizinhança** – efeito, positivo ou negativo, resultante de uma ação ou conjunto de ações numa dada vizinhança.

- **Inadequação habitacional** – corresponde à quantidade de habitações existentes, porém carentes de regularização fundiária, ou seja, urbanística e jurídico-legal.
- **Índice de Ocupação (IO)** – relação entre a área da projeção da edificação e a área total do lote ou terreno em que está construída.
- **Índice de Permeabilidade (IP)** – relação entre a área permeável, que possibilita a absorção natural de líquidos, e a área total do lote ou terreno.
- **Integração intermodal** – processo de transferência entre percursos de uma mesma viagem, abrangendo integração de dois ou mais modos de deslocamento.
- **Interdisciplinar** – que estabelece relações, ou é comum, entre duas ou mais disciplinas ou ramos do conhecimento.
- **Intergovernamental** – realizado entre dois ou mais governos, ou dois ou mais governadores.
- **Interinstitucional** – realizado entre duas ou mais instituições.
- **Intersetorial** – realizado entre dois ou mais setores de atividade.

L

- **Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO)** – instrumento legislativo que tem por objetivo orientar a elaboração do orçamento público, estabelecendo as metas e prioridades para o exercício financeiro subsequente.
- **Lei do Orçamento Anual (LOA)–** instrumento legislativo que define a programação anual de gastos do Setor Público.

M

- **Macroárea –** é a divisão territorial do município, de acordo com critérios pré-estabelecidos, que consideram características urbanas, ambientais, sociais e econômicas similares em relação à política de desenvolvimento urbano;
- **Macrozona –** é a divisão territorial do Município, de acordo com critérios pré-estabelecidos, que considera as características ambientais e geológicas relacionadas à aptidão para a urbanização;
- **Macrozoneamento** – instrumento que define a estruturação do território em face das condições do desenvolvimento socioeconômico e espacial do Município, consideradas a capacidade de suporte do ambiente e das redes de infraestrutura para o adensamento populacional e à atividade econômica, devendo orientar a Política de Desenvolvimento no sentido da consolidação ou reversão de tendências quanto ao uso e ocupação do solo.
- **Manancial** – local onde há descarga e concentração natural de água doce originada de lençóis subterrâneos e de águas superficiais.
- **Manejo** – todo e qualquer procedimento que vise assegurar a conservação da diversidade biológica e dos ecossistemas.
- **Mitigação dos desastres e emergências** – conjunto de ações destinadas a reduzir os efeitos gerados pela apresentação de um evento adverso.
- **Mobilidade urbana** – capacidade de locomoção de pessoas ou mercadorias no espaço da cidade, utilizando um ou mais modos de deslocamento em função de um ou mais motivos de viagem.

- **Modicidade tarifária**– fixação de tarifas acessíveis para o usuário de transporte e compatíveis com suas condições financeiras.
- **Multidisciplinar** – que contém, envolve ou distribui-se por várias disciplinas e pesquisas.

O

- **Operação Urbana Consorciada** – conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.
- **Orçamento participativo** – processo de tomada de decisão sobre investimentos consignados no orçamento público que envolve a participação da sociedade na sua formulação e acompanhamento.
- **Outorga Onerosa do Direito de Construir** – é o instrumento pelo qual o Poder Público Municipal, mediante pagamento de contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário, poderá autorizar a utilização de coeficiente de aproveitamento acima do Coeficiente de Aproveitamento Básico, CAB, até o limite correspondente ao Coeficiente de Aproveitamento Máximo, CAM, estabelecido pelo Plano Diretor para a zona onde se localize o imóvel.

P

- **Parâmetro urbanístico** – critério, geralmente definido mediante instrumento legislativo, para a organização e controle do uso e ocupação do solo em áreas urbanas.
- **Parcelamento do Solo** – Qualquer divisão do solo, com ou sem abertura de logradouros públicos, de que resultem novas unidades imobiliárias.
- **Parque urbano** – é a área pública, dotada de atributos naturais parcialmente preservados, antropizados ou descaracterizados em relação às suas condições originais, parcial ou completamente urbanizada, destinada ao lazer ativo e contemplativo, à prática de esportes e atividades recreativas e culturais da população.
- **Parque de Bairro:** área pública urbanizada, com porte igual ou superior a 20.000 m², dotada ou não de atributos naturais, destinada ao convívio social, ao lazer e também à prática de esportes.
- **Patrimônio cultural imaterial** – aquele constituído pelos saberes, vivências, formas de expressão, manifestações e práticas culturais, de natureza intangível, e os instrumentos, objetos, artefatos e lugares associados às práticas culturais de uma comunidade.
- **Pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida** – a que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo.
- **Plano de contingência** – documento normativo que descreve em forma clara, concisa e completa os riscos, os atores e suas responsabilidades, em caso de eventos adversos.
- **Plano Plurianual (PPA)** – instrumento legislativo que define a programação quadrienal dos gastos do setor público, tendo por objetivo assegurar a continuidade do planejamento e execução orçamentários.

- **Polo Gerador de Tráfego (PGT)**– empreendimento ou atividade que pela sua capacidade de atração de viagens e seu nível de abrangência gera interferências no tráfego do entorno, demandando projetos de inserção urbana diferenciados para sua implantação.
- **Prefeitura Bairro** – é a divisão territorial instituída por lei, com a finalidade de promover nas respectivas áreas de competência, em articulação com as secretarias e entidade da administração municipal, a execução dos serviços públicos, inclusive a fiscalização, a manutenção urbana e o atendimento ao cidadão, devendo contar com sistema interligado de informações sobre os serviços prestados pelos diferentes órgãos municipais, facilitando o atendimento e o acesso regionalizado dos serviços municipais prestados à população.
- **Preservação ambiental** – conjunto de métodos, procedimentos e políticas que visem a proteção, no longo prazo, das espécies, habitats e ecossistemas, além da manutenção dos processos ecológicos, prevenindo a simplificação dos sistemas naturais.
- **Prevenção dos riscos**– compreende as ações destinadas a eliminar ou reduzir o risco, evitando a apresentação do evento ou impedindo os danos, por exemplo, ao evitar ou limitar a exposição do sujeito à ameaça.

R

- **RedeViáriaComplementar** – malha viária composta pelas vias coletoras, e vias locais, com a função de ligação entre a rede viária estrutural e as demais vias domunicípio.
- **RedeViáriaEstrutural** – malha viária composta pelas vias expressas e arteriais e suas eventuais vias marginais, que proporcionamos deslocamentos de médio e longo percurso,inter e intraurbanos.
- **Referendo popular** – é a consulta formulada à população para que delibere sobre matéria de acentuada relevância, de natureza constitucional, legislativa ou administrativa, convocado com posterioridade a ato legislativo ou administrativo, cumprindo à população a respectiva ratificação ou rejeição.
- **Regeneração urbana** – processo pelo qual áreas deterioradas ou subutilizadas dotadas de infraestrutura são afetadas por intervenções nos espaços privados e públicos, visando à transformação urbanística com qualidade ambiental, considerando os aspectos sociais inerentes.
- **Regularização fundiária** – ação ou conjunto de ações visando à regularização urbanística e jurídico-legal de um terreno ou assentamento.
- **Requalificação urbana** – ação ou conjunto de ações visando conduzir um determinado espaço a um novo padrão de qualidade urbana.
- ***Retrofit*** –é o processo de requalificação e revitalização de antigos edifícios, aumentando sua vida útil, usando tecnologias avançadas em sistemas prediais e materiais modernos, observando as restrições urbanísticas e edilícias, em especial, às referentes à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.
- **Reurbanização** – processo pelo qual, áreas já urbanizadas, porém com problemas de infraestrutura, passam por uma recomposição da sua condição de suporte urbano para atividades da população.
- **Risco** – é a probabilidade de que se produzam consequências prejudiciais, eventuais perdas de vidas, feridos, destruição de propriedades e meios de

vida, transtornos da atividade econômica ou danos ao meio ambiente, como resultado da interação entre as ameaças de um evento adverso que pode ser natural ou provocado pelo homem (atividades humanas) e as condições de vulnerabilidade.

S

- **Saneamento básico** – compreende o abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem/manejo de águas pluviais, e a limpeza urbana/manejo de resíduos sólidos.
- **Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM)** – compreendendo as áreas do Município do Salvador que contribuem de forma determinante para a qualidade ambiental urbana e para as quais o Município estabelecerá planos e programas de gestão, ordenamento e controle, visando à proteção ambiental e cultural, de modo a garantir a perenidade dos recursos e atributos.
- **Sistema Viário Complementar** – aquele composto pelas vias coletoras I e II, e vias locais, com a função a ligação entre o sistema viário estrutural e as demais vias do município
- **Sistema Viário Estrutural** – aquele composto pelas vias expressas e arteriais I e II, e vias marginais, que proporcionam os deslocamentos de médio e longo percurso, inter e intraurbanos.
- **Subcentro** – zonas estruturadas em torno de corredores de transporte de média e baixa capacidade, correspondentes aos centros secundários, com a função de apoio ao uso residencial, vinculando-se a atividades comerciais varejistas de uso local e de serviços diversificados.
- **Subsistema auxiliar local** – aquele que tem a função de auxiliar ou substituir o deslocamento a pé, destinado ao acesso a regiões de topografia acidentada e/ou aos demais meios de transporte motorizados, facilitando a acessibilidade aos diversos modais de transporte atuantes no meio urbano.
- **Subsistema complementar** – aquele que opera em roteiros não atendidos pelos Subsistemas Estrutural e Convencional, com a função de complementá-lo.
- **Subsistema convencional** – que corresponde à rede de serviço regular do transporte coletivo de passageiros sobre pneus, de baixa capacidade, sendo composto por linhas integradas (troncais ou alimentadoras) e convencionais.
- **Subsistema estrutural** – que corresponde à rede de serviço regular do transporte coletivo de passageiros de alta ou média capacidade, composto pelas linhas de metrô, VLT (veículos leves sobre trilhos) e BRT (*bus rapid transit).*

T

- **Terminal** – equipamentos de conexão intra e intermodal destinados ao embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas, localizados em extremidades dos roteiros de transportes;
- **Terminal de transbordo** – equipamentos destinados ao embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas, onde se interceptam os roteiros de transporte com o objetivo de permitir a transferência de passageiros e/ou cargas de um trajeto para outro.

- **Transferência do Direito de Construir (TRANSCON)** – é o instrumento pelo qual o Poder Público Municipal pode permitir ao proprietário de imóvel urbano, privado ou público, exercer em outro local, ou alienar, mediante escritura pública, o direito de construir previsto no Plano Diretor ou em legislação urbanística dele decorrente.
- **Transporte de alta capacidade**– modalidade de transporte de passageiros, que opera em vias segregadas e exclusivas, alimentados por estações de integração intermodal, atendendoademandasacimade20 (vinte) mil passageiros/hora/sentido.
- **Transporte de baixa capacidade** – modalidade de transporte de passageiros, complementar aos subsistemas de alta e média capacidade, que opera garantindo a micro-acessibilidade localdo sistema de transporte, circulando em tráfego misto, atendendo a demandas de até 12.000 (doze mil) passageiros/hora/sentido.
- **Transportedemédiacapacidade** – modalidade de transporte de passageiros, que opera em vias segregadas ou faixas de tráfego exclusivas para circulação de seus veículos, atendendo a demandas entre10.000(dez mil) e30.000(trinta mil)passageiros/hora/sentido.
- **Transporte interativo complementar**– modalidade de transporte de passageiros destinada a atender serviços específicos e pré-regulamentados pelo órgão concedente, com uma única base operacional, tendo itinerários e horários livres.

U

- **Unidade de Conservação Ambiental** – espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção, conforme o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), criado pela Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000.
- **Universalidade de atendimento** – garantia de acesso a um determinado bem ou serviço para todos os indivíduos e grupos sociais.
- **Uso direto dos recursos naturais** – aquele que envolve coleta e uso, comercial ou não, dos recursos naturais.
- **Uso indireto dos recursos naturais**– aquele que não envolve consumo, coleta, dano ou destruição dos recursos naturais.
- **Uso sustentável** – exploração do ambiente de maneira a garantir a perenidade dos recursos ambientais renováveis e dos processos ecológicos, mantendo a biodiversidade e os demais atributos ecológicos, de forma socialmente justa e economicamente viável (Lei nº 9.985/00, art. 2º, XI).

V

- **Valor Unitário Padrão (VUP)** – valor fixado pela municipalidade, que serve de referência para o cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano, IPTU, devendo representar a valorização atual de determinada fração do território municipal.
- **Via arterial I (VA-I)**– com a função principal de interligar as diversas regiões do Município, promovendo ligações intraurbanas de média distância,

articulando-se com as vias expressas e arteriais, e com outras vias de categoria inferior, contando, com faixas de tráfego segregadas para o transporte coletivo, que terão prioridade sobre qualquer outro uso projetado ou existente na área destinada à sua implantação.

- **Via arterial II (VA-II)**– com a mesma função da Via Arterial I, diferindo apenas pelas suas características geométricas, devido à menor capacidade de tráfego em relação à Via Arterial I, em razão da impossibilidade física de implantação de via marginal, e devendo contar, sempre que possível, com faixas exclusivas ou preferenciais para a circulação do transporte coletivo.
- **Via coletora de conexão (VCN)**– com a função de articular vias de categorias funcionais distintas, de qualquer hierarquia, atendendo preferencialmente ao trânsito de passagem.
- **Via coletora I (VC-I)**– com a função principal de coletar e distribuir os fluxos do trânsito local e de passagem, em percursos entre bairros lindeiros.
- **Via coletora II (VC-II)**– com a função principal de coletar e distribuir os fluxos do trânsito local dos núcleos dos bairros.
- **Via de transporte não motorizado (VP)**– incluindo as ciclovias e vias exclusivas para pedestres, onde não é permitida a circulação de veículos automotores, exceto em casos e/ou horários especiais, pré-autorizados pelo órgão de gestão do trânsito, para garantir os acessos locais.
- **Via expressa (VE)**– via destinada ao fluxo contínuo de veículos, com a função principal de promover a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano, constituindo-se no sistema de penetração urbana no Município e contemplando faixas de tráfego preferenciais para a circulação do transporte coletivo, que terão prioridade sobre qualquer outro uso projetado ou existente na área destinada à sua implantação.
- **Via local (VL)**– com utilização estritamente para o trânsito interno aos bairros, tendo a função de dar acesso às moradias, às atividades comerciais e de serviços, industriais, institucionais, a estacionamentos, parques e similares, que não tenham acesso direto pelas vias arteriais ou coletoras.
- **Via marginal (VM)**– com função complementar à malha de vias expressas e arteriais, desenvolvendo-se em pista de rolamento paralela a estas, possibilitando o acesso às propriedades lindeiras, bem como sua interligação com vias hierarquicamente inferiores e/ou contendo a infraestrutura viária de interconexão com outras vias da RVE – Rede Viária Estrutural.
- **Volumetria** – conjunto de dimensões que determinam o volume de uma edificação ou de um grupo de edificações.
- **Vulnerabilidade** – fator interno do risco, que corresponde à suscetibilidade ou predisposição intrínseca de um elemento ou de um sistema de ser afetado gravemente.

Z

- **Zona Centralidade Metropolitana (ZCMe)** – porções do território, contidas na macroárea de integração metropolitana, apresentando características multifuncionais, para as quais convergem e se articulam os principais fluxos de integração dos demais municípios da Região Metropolitana de Salvador e de outros Estados com o Município do Salvador.
- **Zona Centralidade Municipal (ZCMu)** – porções do território, que concentram atividades administrativas, financeiras, de prestação de serviços

diversificados, atividades comerciais varejistas diversificadas, de âmbito municipal e regional, geralmente instaladas em áreas com fácil acessibilidade por vias estruturais e por transporte coletivo de passageiro de média e alta capacidade.

- **Zona de Exploração Mineral (ZEM)**– zona destinada ao desenvolvimento de atividades de extração mineral e beneficiamento de minérios, podendo admitir atividades industriais limpas, serviço de apoio rodoviário e uso de armazenamento de pequeno e médio porte, sendo vedado qualquer tipo de uso ou de assentamento incompatível com a atividade de lavra.
- **Zona de Proteção Ambiental (ZPAM)** – destina-se prioritariamente à conservação ambiental, ao uso sustentável dos recursos naturais, admitindo usos residenciais de baixa densidade construtiva e populacional, bem como atividades de recreação e lazer da população.
- **Zona de Desenvolvimento Econômico (ZDE)**– destina-se à implantação de usos não residenciais diversificados, em especial usos industriais, sendo admitidos usos comerciais, de prestação de serviços e inclusive o uso residencial, aproveitando a infraestrutura rodoviária existente e a localização estratégica às margens do corredor de circulação de transporte de massa de alta capacidade nas modalidades rodoviária e metroviária.
- **Zona de Uso Especial (ZUE)** – zonas destinadas a complexos urbanos voltados a funções administrativas, educacionais, de transportes, e de serviços de alta tecnologia.
- **Zona Especial de Interesse Social (ZEIS)**– zonas destinadas à implementação de programas de regularização fundiária e a produção, manutenção ou qualificação de Habitação de Interesse Social (HIS) e Habitação de Mercado Popular (HMP).
- **Zona Predominantemente Residencial (ZPR)** – zonas destinadas preferencialmente aos usos uniresidenciais e multiresidenciais, admitindo-se outros usos, desde que compatíveis com os usos predominantes, atendidos os critérios e restrições estabelecidos pela legislação de uso e ocupação do solo.

ANEXO 02 – QUADROS

Quadro 01	Zoneamento e Coeficiente de Aproveitamento
Quadro 02	ZEIS: percentuais de área construída total por categoria de uso
Quadro 03	Fator de Indução do Desenvolvimento Urbano e Econômico
Quadro 04	Fator Social de Incentivo ao Desenvolvimento Social e Econômico
Quadro 05	Correspondência das Zonas de Uso Propostas com as Zonas da Lei nº 7.400/08
Quadro 06	Características Funcionais das Vias Segundo Categorias
Quadro 07	Características Físico-Operacionais das vias segundo Categorias
Quadro 08	Intervenções Pontuais no Sistema Viário
Quadro 09	População e Densidade Populacional Bruta segundo Prefeituras Bairro

ANEXO 03 – MAPAS

Mapa 01	Macrozoneamento
Mapa 01 A	Macroáreas
Mapa 01 B	Setores da Macroárea de Integração Metropolitana
Mapa 02	Centralidades
Mapa 03	Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS)
Mapa 04	Sistema Viário Estrutural
Mapa 05	Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros
Mapa 06	Sistema de Transporte de Cargas
Mapa 07	Sistema de Áreas de Valor Urbano Ambiental (SAVAM)
Mapa 07 A	Sistema de Áreas de Valor Urbano Ambiental (SAVAM): Áreas Remanescentes do Bioma Mata Atlântica
Mapa 08	Operações Urbanas Consorciadas
Mapa 09	Prefeituras Bairro

ANEXO 4 – LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AA – Área Arborizada

ABM – Área de Borda Marítima

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

ANATEL – Agência Nacional de Telecomunicações

ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica

APA – Área de Proteção Ambiental

APP – Área de Preservação Permanente

APRN – Área de Proteção aos Recursos Naturais

CAB – Coeficiente de Aproveitamento Básico

CAM – Coeficiente de Aproveitamento Máximo

CAMín – Coeficiente de Aproveitamento Mínimo

CDRU - Concessão de Direito Real de Uso

CEPAC – Certificados de Potencial Adicional de Construção

CEPRAM – Conselho Estadual de Meio Ambiente

CMAPD – Cadastro Municipal de Atividades Potencialmente Degradadoras e Utilizadoras de Recursos Naturais

CMH – Conselho Municipal de Habitação

COMAM – Conselho Municipal do Meio Ambiente

CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

CTGA – Comissão Técnica de Garantia Ambiental

CUEM – Concessão de Uso Especial para Fins de Moradia

EAU – Espaço Aberto Urbanizado

EIA – Estudo de Impacto Ambiental

EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança

FMH – Fundo Municipal de Habitação

FMMA – Fundo Municipal de Recursos para o Meio Ambiente

FMSB – Fundo Municipal de Saneamento Básico

FUNDEB – Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação

FUNDURBS – Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano de Salvador

HIS – Habitação de Interesse Social

HMP – Habitação de Mercado Popular

IDEB – Índice de Desenvolvimento da Educação Básica

INPC – Índice Nacional de Preços ao Consumidor

IPTU – Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial e Urbana

ISS – Imposto sobre Serviços

ITIV – Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis por Ato Oneroso "*Inter Vivos*"

LDO – Lei de Diretrizes Orçamentárias

LOA – Lei Orçamentaria Anual

LOUOS – Lei de Ordenamento, Uso e Ocupação do Solo

NUDEC – Núcleo de Proteção e Defesa Civil

OD – Pesquisa de Origem-Destino

OUC – Operação Urbana Consorciada

PDAUP – Plano Diretor de Arborização Urbana, Áreas Verdes e Paisagismo

PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PDE – Plano Diretor de Encostas

PDIP – Plano Diretor de Iluminação Pública do Município do Salvador

PDMA – Plano Diretor de Mata Atlântica

PDSV – Plano Diretor do Sistema Viário

PDTC – Plano Diretor de Transporte de Cargas

PELT – Plano Estadual de Logística da Bahia

PGT – Polos Geradores de Tráfego

PHIS – Política Municipal de Habitação de Interesse Social

PMGIRS – Plano Municipal de Gestão Integrada dos Resíduos Sólidos

PMH – Plano Municipal de Habitação

PPA – Plano Plurianual

PPP – Parcerias Público-Privadas

PRAD – Plano de Recuperação de Área Degradada

PRONABENS – Programa Nacional de Bens Sensíveis

PU – Parque Urbano

RIMA – Relatório de Impacto Ambiental

RIV – Relatório de Impacto de Vizinhança

RMS – Região Metropolitana de Salvador

SAVAM – Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural

SEARA – Sistema Estadual de Recursos Ambientais

SENAI CIMATEC – Campus Integrado de Manufatura e Tecnologia

SICAD - Sistema Cartográfico e Cadastral do Município do Salvador

SIM – Sistema de Intermediação de Mão-de-obra

SIM-Salvador – Sistema de Informação Municipal

SISEMA – Sistema Estadual de Meio Ambiente

SISMUMA – Sistema Municipal do Meio Ambiente

SISNAMA – Sistema Nacional de Meio Ambiente

SMDC – Sistema Municipal de Defesa Civil

SMIA – Sistema Municipal de Informações Ambientais

SMPG – Sistema Municipal de Planejamento e Gestão

SNIS – Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento
SNUC – Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza
TAC – Termo de Acordo e Compromisso
TRANSCON – Transferência do Direito de Construir
UBS – Unidade Básica de Saúde
VLT – Veículo Leve sobre Trilhos
VUP – Valor Unitário Padrão
ZCLB – Zona Centralidade Linear de Bairro
ZCLI – Zona Centralidade Linear Ipitanga
ZCLMe – Zona Centralidade Linear Metropolitana
ZCLMu – Zona Centralidade Linear Municipal
ZCLO – Zona Centralidade Linear da Orla marítima
ZCLR – Zona Centralidade Linear lindeira à ZER
ZCMe – Zona Centralidade Metropolitana
ZCMu – Zona Centralidade Municipal
ZCMuT – Zona Centralidade Municipal Tradicional
ZEIS – Zona Especial de Interesse Social
ZEM – Zona de Exploração Mineral
ZER – Zona Exclusivamente Residencial
ZPAM – Zona de Proteção Ambiental
ZPR – Zona Predominantemente Residencial
ZUD – Zona de Uso Diversificado
ZUE – Zona de Uso Especial

ANEXO 05 – RELAÇÃO DE DOCUMENTOS QUE SUBSIDIARAM O PDDU:

Documento 1 – Diagnóstico e Prognóstico Tendencial.
Documento 2 – Salvador Hoje e suas Tendências
Documento 3 – Salvador do Futuro: Território da Inclusão e das Oportunidades.

E ainda os seguintes documentos:

Avaliação do Processo de Planejamento e participação Comunitária
Cenários socioeconômicos para a cidade de Salvador
Distribuição de Renda na cidade de Salvador – Quadro Atual e Perspectivas
Estudo Demográfico com projeção de População para Salvador 1996 a 2030
Uso e Ocupação do Solo em Salvador
Padrões de Densidade Populacional e de Ocupação do solo
Estudos Ambientais – levantamento da Legislação relativa ao meio ambiente

QUADRO 01 ANEXO 2 À LEI N.					
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR					
ZONEAMENTO - COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO					Pág. 1
ZONA	**SUBZONA**	**IDENTIFICAÇÃO**	**COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO**		
			MÍNIMO	**BÁSICO**	**MÁXIMO**
ZPR	**ZPR-1**	Zona Predominantemente Residencial de Baixa Densidade - 1	**0,10**	**0,50**	**1,00**
	ZPR-2	Zona Predominantemente Residencial de Média Densidade - 2	**0,20**	**1,00**	**2,00**
	ZPR-3	Zona Predominantemente Residencial de Alta Densidade - 3	**0,30**	**1,50**	**3,00**
ZEIS	**ZEIS-1**	Zona Especial de Interesse Social - Assentamentos Precários - 1	**0,30**	**1,50**	**3,00**
	ZEIS-2	Zona Especial de Interesse Social - Edificação deteriorada - 2	**0,30**	**1,50**	**3,00**
	ZEIS-3	Zona Especial de Interesse Social -Terrenos - 3	**0,30**	**1,50**	**3,00**
	ZEIS-4	Zona Especial de Interesse Social - APA e APRN - 4	**0,20**	**1,00**	**2,00**
	ZEIS-5	Zona Especial de Interesse Social - Quilombos e Comunidades Tradicionais - 5	**0,20**	**1,00**	**2,00**
ZCMe	**ZCMe-1/01**	Zona Centralidade Metropolitana Camaragibe - 1/01	**0,40**	**2,00**	**4,00**
	ZCMe-1/02	Zona Centralidade Metropolitana Retiro/ Acesso Norte - 1/02	**0,40**	**2,00**	**4,00**
	ZCMe-1/03	Zona Centralidade Metropolitana Avenida Luís Viana / 29 de Março- 1/03	**0,40**	**2,00**	**4,00**
	ZCMe-2	Zona Centralidade Metropolitana Uso Misto (Águas Claras / Valéria) - 2	**0,40**	**2,00**	**4,00**
	ZCMe-CA	Zona Centralidade Metropolitana - Centro Antigo	**0,40**	**2,00**	**4,00**

QUADRO 01 ANEXO 2 À LEI N.					
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR					
ZONEAMENTO - COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO					Pág. 2
ZONA	**SUBZONA**	**IDENTIFICAÇÃO**	**COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO**		

			MÍNIMO	BÁSICO	MÁXIMO
ZCMu	**ZCMu-1**	Zona Centralidade Municipal - 1	**0,20**	**1,00**	**2,00**
	ZCMu-2	Zona Centralidade Municipal - 2	**0,30**	**1,50**	**3,00**
ZCLMe	**ZCLMe**	Zona Centralidade Linear Metropolitana	**0,40**	**2,00**	**4,00**
ZCLMu	**ZCLMu**	Zona Centralidade Linear Municipal	**0,30**	**1,50**	**3,00**
ZUSI	**ZUSI**	Zona de Uso Sustentável nas Ilhas	**0,20**	**1,00**	**1,00**
ZIT	**ZIT**	Zona de Interesse Turístico	**0,20**	**1,00**	**2,00**
ZDE	**ZDE 1**	Zona de Desenvolvimento Econômico - 1	**0,20**	**1,00**	**2,00**
	ZDE 2	Zona de Desenvolvimento Econômico - 2	**0,20**	**1,00**	**2,00**
ZEM	**ZEM**	Zona de Exploração Mineral	**0,10**	**0,50**	**0,50**

QUADRO 01 ANEXO 2 À LEI N.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR

ZONEAMENTO - COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO Pág. 3

ZONA	SUBZONA	IDENTIFICAÇÃO	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		
			MÍNIMO	BÁSICO	MÁXIMO
ZUE	**ZUE-1**	Zona de Uso Especial 1 - Centro Administrativo da Bahia	**0,20**	**1,00**	**2,00**
	ZUE-2	Zona de Uso Especial 2 - Parque Tecnológico	**0,30**	**1,50**	**3,00**
	ZUE-3	Zona de Uso Especial 3 - Porto de Salvador	**0,20**	**1,00**	**2,00**
	ZUE-4	Zona de Uso Especial 4 - Complexo Aeroportuário de Salvador	**0,20**	**1,00**	**2,00**
	ZUE-5	Zona de Uso Especial 5 - Base Naval de Aratu	**0,20**	**1,00**	**1,00**

	ZUE-6	Zona de Uso Especial 6 - Central de Abastecimento da Bahia	**0,20**	**1,00**	**2,00**
	ZUE-7	Zona de Uso Especial 7 - Setor Militar Urbano	**0,20**	**1,00**	**2,00**
	ZUE-8	Zona de Uso Especial 8 - Campus da Universidade Federal da Bahia (UFBA)	**0,20**	**1,00**	**2,00**
	ZUE-9	Zona de Uso Especial 9 - Campus da Universidade do Estado da Bahia (UNEB)	**0,20**	**1,00**	**2,00**
	ZUE-10	Zona de Uso Especial 10 - Parque de Exposições Agropecuárias	**0,20**	**1,00**	**2,00**
	ZUE-11	Zona de Uso Especial 11 - Aterro Sanitário Metropolitano	**0,20**	**1,00**	**1,00**
ZPAM	**ZPAM**	Zona de Proteção Ambiental	**não se aplica**	**0,20**	**0,20**

ZP R	**ZP R-1**	Zona Predominantemente Residencial de Baixíssima Densidade - 1	**0,05**	**0,50**	**0,50**		ZP R1
	ZP R-2	Zona Predominantemente Residencial de Baixa Densidade - 2	**0,05**	**1,00**	**1,00**		ZP R2
	ZP R-3	Zona Predominantemente Residencial de Média Densidade - 3	**0,05**	**1,00**	**2,00**		ZP R3
	ZP R4		**0,05**	**1,50**	**2,50**		ZP R4
	ZP R5		**0,05**	**2,00**	**3,00**		

QUADRO 02 – ANEXO 2 À LEI N.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR

ZEIS - PERCENTUAL DE ÁREA CONSTRUÍDA TOTAL POR R e nR

Tipo de ZEIS	HIS-1	HIS-2	HMP e uso não residencial
ZEIS 1	mínimo 50%	permitido	máximo 20%
ZEIS 2	mínimo 50%	permitido	máximo 20%
ZEIS 3	mínimo 60%	permitido	máximo 20%
ZEIS 4	mínimo 50%	permitido	máximo 20%
ZEIS 5	mínimo 50%	permitido	máximo 20%

QUADRO 03 ANEXO 2 À LEI N.		
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR		
FATOR DE INDUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO URBANO E ECONÔMICO		
Macroáreas	**Uso Residencial**	**Uso Não Residencial**
Macroárea de Estruturação Urbana	**0,7**	**0,4**
Avenida 29 de Março (a)	**0,5**	**0,5**
Avenida Gal Costa (b)	**0,5**	**0,5**
Macroárea de Integração Metropolitana - MIM (c)		
Setor 1 - BR-324 - Polo Logístico	**1,2**	**0,4**
Setor 2 - BR-324 - Águas Claras	**0,5**	**0,5**
Setor 3 - Retiro Acesso Norte	**0,5**	**0,5**
Setor 4 - Camaragibe	**0,8**	**0,8**
Setor 5 - Luís Viana	**1,0**	**0,7**
Setor 6 - Ipitanga	**1,0**	**1,0**
Macroárea de Urbanização Consolidada	**1,0**	**1,0**
Macroárea de Reestruturação da Borda da BTS	**0,6**	**0,4**
Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica	**1,0**	**0,8**
Nota 1: FDUE - varia de 0 (zero) a 1,2 (um e dois décimos)		
Nota 2: Na Macrozona de Preservação Ambiental não se aplica a Outorga Onerosa do Direito de Construir		
Obs.: a) e b): Aplica-se o FDUE aos imóveis com frente para as Avenidas 29 de Março e Gal Costa		
c) Os perímetros dos setores da Macroárea de Integração Metropolitana serão demarcados no Mapa 01B, Anexo 03		

QUADRO 04 - Anexo 2 à Lei n.					
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR					
FATOR SOCIAL E DE INCENTIVO AO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO					
USO	**MEU**	**MIM**	**MRBTS**	**MUC**	**MRBA**
Habitação					
Habitação de Interesse Social (HIS)	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Residência de 50 m² a 70 m²	**0,2**	**0,5**	**0,2**	**0,5**	**0,5**
70 m² < Residência ≤ 100 m²	**0,5**	**0,8**	**0,5**	**0,8**	**0,8**
Residência > 100 m²	**1,0**	**1,0**	**1,0**	**1,0**	**1,0**
Instituições Públicas					
Hospitais Públicos	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Postos de Saúde Públicos	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Escolas e Creches Públicas	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Instituições Culturais, Esportes, Lazer e Adm. Pública	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Polo Logístico - Estação Aduaneira	**(n.a.)**	**0,0**	**(n.a.)**	**(n.a.)**	**(n.a.)**
Terminais de Transporte	**(n.a.)**	**0,0**	**(n.a.)**	**(n.a.)**	**(n.a.)**
Entidades mantenedoras sem fins lucrativos					
Hospital e clínica sem fins lucrativos	**0,2**	**0,0**	**0,0**	**0,5**	**0,5**
Universidade e Faculdade	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,3**	**0,3**
Saúde, Educação, Esporte, Cultura e Lazer	**0,2**	**0,5**	**0,2**	**0,5**	**0,5**
Outras Entidades Mantenedoras					
Hospitais	**0,5**	**0,0**	**0,3**	**0,7**	**0,7**
Escolas e Creches	**0,0**	**0,5**	**0,0**	**0,7**	**0,7**
Instituições do Centro Administrativo Municipal	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Instituições do Centro Administrativo da Bahia	**(n.a.)**	**0,0**	**(n.a.)**	**(n.a.)**	**(n.a.)**
Entidades do Parque Tecnológico	**(n.a.)**	**0,0**	**(n.a.)**	**(n.a.)**	**(n.a.)**
Transportes Náuticos (marinas e clubes náuticos)	**(n.a.)**	**(n.a.)**	**0,0**	**0,0**	**(n.a.)**
Equipamentos Culturais	**(n.a.)**	**(n.a.)**	**0,0**	**0,0**	**0,5**
Hotéis	**(n.a.)**	**0,2**	**(n.a.)**	**0,5**	**0,7**

Nota: O Fator Social e de Incentivo ao Desenvolvimento Econômico varia de 0 (zero) a 1,0 (um)
MEU - Macroárea de Estruturação Urbana
MIM - Macroárea de Integração Metropolitana
MRBTS - Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos
MUC - Macroárea de Urbanização Consolidada
MRBA - Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica
Obs.: (n.a.) não se aplica

QUADRO 05 - ANEXO 02 À LEI N.				
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR				
CORRESPONDÊNCIA DAS ZONAS PROPOSTAS COM AS ZONAS DA LEI 7.400 DE 2008				
ZONA Proposta	**SUBZONA**	**IDENTIFICAÇÃO**	**ZONA Vigente**	**IDENTIFICAÇÃO**
ZPR	**ZPR 1**	Zona Predominantemente Residencial de Baixa Densidade 1	**ZPR 1, 2**	Zona Predominantemente Residencial ZPR 1 e ZPR 2
			ZEU	Zona Exclusivamente Uniresidencial - ZEU
			CDL	Corredor Local
	ZPR 2	Zona Predominantemente Residencial de Média Densidade 2	**ZPR 3, 4 e 7**	Zona Predominantemente Residencial ZPR 3, ZPR 4 e ZPR 7
	ZPR 3	Zona Predominantemente Residencial de Alta Densidade 3	**ZPR 5, 6 e 8**	Zona Predominantemente Residencial ZPR 5, ZPR 6 e ZPR 8
			ZRE	Zona sob Regime Urbanístico Especial 1 e 2
ZEIS	**ZEIS-1**	Zona Especial de Interesse Social Assentamentos Precários - 1	**ZEIS**	Zona Especial de Interesse Social
	ZEIS-2	Zona Especial de Interesse Social Edificação deteriorada - 2		
	ZEIS-3	Zona Especial de Interesse Social Terrenos - 3		
	ZEIS-4	Zona Especial de Interesse Social APA e APRN - 4		
	ZEIS-5	Zona Especial de Interesse Social Quilombos e Comunidades Tradicionais - 5		

ZCMe	**ZCMe-1/01**	Zona Centralidade Metropolitana Camaragibe - 1/01	**CMC**	Centro Municipal Camaragibe e ZPR 5
	ZCMe-1/02	Zona Centralidade Metropolitana Retiro/ Acesso Norte - 1/02	**CMC**	Centro Municipal Retiro/ Acesso Norte
	ZCMe-1/03	Zona Centralidade Metropolitana Avenida Luís Viana / 29 de Março - 1/03	**ZPR 3, 7 e 8**	ZPR 3, ZPR 7 e ZPR 8 - Lindeiras à Av. Luis Viana.
	ZCMe-2	Zona Centralidade Metropolitana Uso Misto (Águas Claras / Valéria) - 2	**ZIN 1**	Zona Industrial 1 - BR-324 (Do CM Retiro até Estação Metrô Águas Claras)
	ZCMe-CA	Zona Centralidade Metropolitana - Centro Antigo	**CMT**	Centro Municipal Tradicional - CMT
ZCMu	**ZCMu-1**	Zona Centralidade Municipal - 1	**SM 1**	Subcentro Municipal 1 Calçada
			SM 2	Subcentro Municipal 2 Liberdade
			SM 5	Subcentro Municipal 5 Pau da Lima
			SM 6	Subcentro Municipal 6 Periperi
			SM 7	Subcentro Municipal 7 Paripe
			SM 8	Subcentro Municipal 8 Cajazeiras
			SM 9	Subcentro Municipal 9 São Cristóvão
			SM 10	Subcentro Municipal 10 Itapuã
			SM 11	Subcentro Municipal 11 Estrada Velha do Aeroporto
	ZCMu-2	Zona Centralidade Municipal - 2	**SM 3**	Subcentro Municipal 3 Barra
			SM 4	Subcentro Municipal 4 Pituba
			SM 12	Subcentro Municipal 12 Jaguaribe
QUADRO 05 - ANEXO 02 À LEI N.				

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR				
CORRESPONDÊNCIA DAS ZONAS PROPOSTAS COM AS ZONAS DA LEI 7.400 DE 2008				
ZONA Proposta	**SUBZONA**	**DENOMINAÇÃO**	**ZONA Vigente**	**IDENTIFICAÇÃO**
ZCLMe	**ZCLMe**	Zona Centralidade Linear Metropolitana	**CDI**	Corredor Especial Ipitanga - BA 526
			CDS 1	Corredor Supramunicipal - Avenida Luís Viana (Paralela)
ZCLMu	**ZCLMu**	Zona Centalidade Linear Municipal	**CDM 2**	Corredor Municipal Av. Reitor Miguel Calmon
			CDM 3	Corredor Municipal Av. Juracy Magalhães Júnior
			CDM 4	Corredor Municipal Av. Mário Leal Ferreira
			CDM 5	Corredor Municipal Av. Antônio Carlos Magalhães
			CDM 6	Corredor Municipal Av. Heitor Dias
			CDM 7	Corredor Municipal Via Portuária
			CDR 1	Corredor Regional Av. Vasco da Gama
			CDR 2	Corredor Regional Av. Graça Lessa (Vale do Ogunjá)
			CDR 11	Corredor Regional Av. San Martim
			CDR 14	Corredor Regional Av. Afrânio Peixoto
			CDR 18	Corredor Regional Rodovia BA-099
			CDM 1	Corredor Municipal Av. Anita Garibaldi
			CDM 9	Corredor Municipal Av. Otávio Mangabeira / Pituaçu
			-	Av. Pinto de Aguiar

			CDM 8	Corredor Municipal Av. 29 de Março
			CDM 10	Corredor Municipal Av. Orlando Gomes
			-	Avenida Pituaçu
			-	Avenida Severino Filho, Alameda Praia de Camburiu e Rua Capitão Melo
			CDR 3	Corredor Regional Av. Djalma Dutra
			CDR 4	Corredor Regional R. Cônego Pereira / Av. J.J. Seabra
			CDR 5	Corredor Regional Rua Silveira Martins
			CDR 7	Corredor Regional Boca do Rio
			CDR 9	Corredor Regional Rua Regis Pacheco
			CDR 10	Corredor Regional Est. Da Liberdade / Largo do Tanque
			CDR 12	Corredor Regional Av. Dendezeiros do Bonfim
			CDR 19	Corredor Regional Av. Paulo VI
			CDR 6	Corredor Regional Imbuí
			CDR 8	Corredor Regional Av. Jorge Amado
			CDR 13	Corredor Regional Av. Caminho de Areia
			CDR 15	Corredor Regional Av. São Rafael
			CDR 16	Corredor Regional Av. Maria Lúcia
			CDR 17	Corredor Regional Av. Dorival Caymmi
			-	Av. Ulisses Guimarães
QUADRO 05 - ANEXO 02 À LEI N.				

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR				
CORRESPONDÊNCIA DAS ZONAS PROPOSTAS COM AS ZONAS DA LEI 7.400 DE 2008				
ZONA Proposta	**SUBZONA**	**IDENTIFICAÇÃO**	**ZONA Vigente**	**IDENTIFICAÇÃO**
ZDE	**ZDE-1**	Zona de Desenvolvimento Econômico - 1	**ZIN 1**	Zona Industrial 1 - BR-324 (Estação Metrô Águas Claras até o limite do Município)
	ZDE-2	Zona de Desenvolvimento Econômico - 2	**ZIN 2**	Zona Industrial 2
ZEM	**ZEM**	Zona de Exploração Mineral	**ZEM**	Zona de Exploração Mineral
ZUSI	**ZUSI**	Zona de Uso Sustentável nas Ilhas	**ZEIS**	ZEIS 107 Bom Jesus dos Passos - Ilha de Bom Jesus dos Passos
			ZEIS	ZEIS 106 Costa - Ilha dos Frades
			ZEIS	ZEIS 108 Panamana - Ilha dos Frades
			ZEIS	ZPAM - Praia da Ponta de Nossa Senhora - Ilha dos Frades
			ZEIS	ZEIS 101 Praia Grande - Ilha de Maré
			ZEIS	ZEIS 102 Botelho - Ilha de Maré
			ZEIS	ZEIS 100 Santana - Ilha de Maré
ZIT	**ZIT**	Zona de Interesse Turístico	**ZPR2**	Zona Predominantemente Residencial 2 (Em glebas com área superior a 10.000,00 m2)
ZUE	**ZUE-1**	Centro Administrativo da Bahia	**ZUE 1**	Centro Administrativo da Bahia
	ZUE-2	Parque Tecnológico	**ZUE 2**	Parque Tecnológico
	ZUE-3	Porto de Salvador	**ZUE 3**	Porto de Salvador

	ZUE-4	Complexo Aeroportuário de Salvador	**ZUE 4**	Complexo Aeroportuário de Salvador
	ZUE-5	Base Naval de Aratu	**ZUE 5**	Base Naval de Aratu
	ZUE-6	Central de Abastecimento da Bahia (CEASA)	**ZPR 3**	Área correspondente à Central de Abastecimento da Bahia (CEASA)
	ZUE-7	Setor Militar Urbano	**ZPAM**	Setor Militar - Vale do Cascão e Cachoeira com acesso pela Av. Luís Viana (Paralela)
	ZUE-8	Universidade Federal da Bahia (UFBA)	**ZPR 5**	Áreas correspondentes à Universidade Federal da Bahia (UFBA)
	ZUE-9	Universidade do Estado da Bahia (UNEB)	**ZPR 6**	Área correspondente à Universidade do Estado da Bahia (UNEB)
	ZUE-10	Parque de Exposições Agropecuárias	**ZPR 4**	Área correspondente ao Parque de Exposições Agropecuárias
	ZUE-11	Aterro Sanitário Metropolitano	**ZPAM**	Área correspondente ao Aterro Sanitário Metropolitano
ZPAM	**ZPAM**	Zona de Proteção Ambiental	**ZPAM**	Zona de Proteção Ambiental

QUADRO 06 – Anexo 2 à Lei n.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR

CARACTERÍSTICAS FUNCIONAIS DAS VIAS SEGUNDO CATEGORIAS

ITEM	REDE VIÁRIA ESTRUTURAL (RVE)	REDE VIÁRIA COMPLEMENTAR (RVC)

	VIA EXPRESSA (VE)	VIA ARTERIAL (VA)	VIA MARGINAL (VM)	VIA COLETORA DE CONEXÃO (VCN)	VIA COLETORA (VC)	VIA LOCAL (VL)	VIA DE PEDESTRES E DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO (VP)
FUNÇÃO/ ATENDIMENTO	Promover a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano, constituindo-se no sistema de penetração urbana no Município e contemplando faixas de tráfego preferenciais para a circulação do transporte	Interligar as diversas regiões do Município, promovendo ligações intraurbanas de média distância, articulando-se com as vias expressas e com outras vias arteriais, contando, com faixas de tráfego segregadas para o transporte coletivo, que terão prioridade sobre qualquer outro uso projetado ou	Tem uma função complementar ao sistema de vias expressas e arteriais, desenvolvendo-se paralelamente a estas, possibilitando o acesso às propriedades lindeiras, bem como sua interligação com vias hierarquicamente inferiores da rede viária complementar.	Articular vias de categorias funcionais distintas, de qualquer hierarquia, atendendo preferencialmente ao trânsito de passagem.	Coletar e distribuir os fluxos do trânsito local e de passagem, em percursos entre bairros lindeiros e no seu interior.	Estritamente para o trânsito local, tem a função de dar acesso às moradias, às atividades comerciais e de serviços, industriais, institucionais, a estacionamentos, parques e similares.	Incluindo ciclovias e vias exclusivas para pedestres, onde não é permitido o trânsito de veículos automotores, exceto em casos especiais, pré-autorizados para garantir os acessos locais.

	coletivo, que terão prioridade sobre qualquer outro uso projetado ou existente na área destinada à sua implantação.	existente na área destinada à sua implantação.					
ACESSIBILIDADE/ INTEGRAÇÃO COM O USO DO SOLO	Adotar o controle total nas interseções e acessos e condicionar o acesso à ocupação lindeira, através de via marginal.	Adotar o controle parcial ou total nas interseções e acessos e condicionar o acesso à ocupação lindeira, através de via marginal ou faixa adicional de desaceleração.	Permitir o acesso direto à ocupação lindeira.	Permitir o acesso direto à ocupação lindeira.	Permitir o acesso direto à ocupação lindeira.	Permitir o acesso direto à ocupação lindeira.	Permitir o acesso direto à ocupação lindeira.

CIRCULAÇÃO	Garantir o fluxo de tráfego ininterrupto, sempre em pistas de sentido único e restringir o trânsito de veículos com tração animal às Vias Marginais, se existentes.	Priorizar o fluxo contínuo do tráfego, com otimização operacional em pistas preferencialmente de sentido único e restringir o tráfego de veículos com tração animal às Vias Marginais, se existentes.	Dar suporte ao tráfego misto.	Dar suporte ao tráfego misto.	Dar suporte ao tráfego misto.	Dar suporte ao tráfego misto.	Permitir apenas a circulação de veículos não motorizados e/ou de pedestres.

QUADRO 07 – Anexo 2 à Lei n.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR

CARACTERÍSTICAS FÍSICO-OPERACIONAIS DAS VIAS SEGUNDO CATEGORIAS

CARACTERÍSTICAS	UNID.	REDE VIÁRIA ESTRUTURAL (RVE)				REDE VIÁRIA COMPLEMENTAR (RVC)			
		EXPRESSA	ARTERIAL I	ARTERIAL II	VIA MARGINAL	COLETORAS DE CONEXÃO	COLETORA I	COLETORA II	LOCAL
Velocidade diretriz (mínima)	km/h	80	60	50	50	50	50	40	30
Mínimo de faixas de tráfego, por sentido	un	2	2	2	2	1	1	1	1
Faixa externa de segurança	m	0,50	0,40	0,40	0,40	-	-	-	-
Faixa interna de segurança	m	0,50	0,40	0,40	0,40	-	-	-	-
Largura mínima do canteiro central	m	16,0 (*)	16,0 (*)	1,0	-	-	-	-	-
Largura da faixa lateral de domínio	m	27,0 (*)	27,0 (*)	14,0	-	-	-	-	-

Largura da faixa de rolamento	m	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50
Raio mínimo de curva	m	375	250	150	120	90	90	70	–
Rampa máxima	%	4 (*)	6	8	8	10	10	12	12
Largura mínima do passeio	m	5,00 na lateral da VM	5,00 (na VM)	4,00	5,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Pontos de parada de ônibus	–	Permitido apenas na VM	Permitido com baia	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido
Acesso às propriedades adjacentes	-	Através de VM	Através de VM	Direto sob controle	Direto	Direto	Direto	Direto	Direto

(*) Poderá ser ajustada pelo Plano Funcional da Via.

QUADRO 08 - ANEXO 2 À LEI N.				
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO NO MUNICÍPIO DE SALVADOR				
PROGRAMA DE INTERVENÇÃO VIÁRIAS NO SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL				
ABRANGÊNCIA		**CARACTERÍSTICA DA INTERVENÇÃO**	**CÓDIGO**	**INTERVENÇÃO PROPOSTA**
INTERVENÇÕES LINEARES		**Implantação de Via Expresa**	**101**	Via Linha Viva
		Implantação de Via Arterial	**102**	Av. 29 de Março (Via Vale do Jaguaribe)
			103	Binário de Armação
			104	Complexo Viário da Calçada
			105	Ligação Av. 29 de Março / Linha Viva
			106	Ligação da Linha Viva / Imbuí
			107	Ligação Lapa / Barroquinha / Av. do Contorno
			108	Ligação BA-526 / Lauro de Freitas
			109	Ligação Vale da Muriçoca / Av. Anita Garibaldi
			110	Prolongamento da Av. Afrânio Peixoto (Av. Suburbana)
			111	Via Coutos
			112	Contorno da Calçada
			113	Via Dique de Campinas
			114	Trincheira de Brotas
			115	Trincheira do Candeal
			116	Via Mané Dendê
			117	Viário da Av. da Paz
			118	Via Vale de Brotas
			119	Via Vale do Paraguari
			120	Ligação Av. Gal Costa x Porto Seco de Pirajá
		Duplicação de Via Arterial	**121**	Av. Dorival Caymmi (em Itapuã)
			122	Av. Jorge Amado
			123	Av. Professor Manoel Ribeiro

			124	BA-528
			125	Av. Caminho de Areia
			126	Via Regional (c/ Av. 29 de Março)
			127	Av. Sete Portas
			128	Av. Silveira Martins
			129	Av. San Martin
			130	Av. Ogunjá (Trechos)
			131	Av. S. Rafael
			132	Av. Nova Esperança (Estr. Curralinho)
			133	Av. Barros Reis
			134	R. São Bartolomeu
			135	R. Fernando Menezes de Góes
		Implantação de Via Coletora	**136**	Ligação BR-324 / Cajazeiras
			137	Ligação Palestina / Ipitanga
			138	Ligação Rua Álvaro da França Rocha / Rua Teodolina Macedo Campos
			139	Ligação Rua Direita da Caixa D´água / Ligação BR-324 / Cajazeiras
			140	Ligação R. Juscelino Kubitschek / Estrada das Pedreiras
			141	Ligação Valéria / Via do Bronze
			142	Ligação Av. Gal Costa x E.V.A. (Brasilgás)
			143	Via Lagoa da Paixão
			144	Via Vale do Trobogi
			145	Via Pq. dos Oitis
			146	Av. da Integração (Oeste)
			147	Av. da Integração (Norte)
			148	Av. Ordem e Progresso
			149	Ligação Linha Viva / CAB
			150	Ligação Linha Viva / Av. Paralela
			151	Ligação Linha Viva / Av. ACM (Detran)
		Duplicação de Via Coletora	**152**	R. do Canal
			153	Trecho da Alameda Dilson Jatahy Fonseca
			154	R. Manoel da Hora
			155	R. Trobogy
			156	R. Nelson Castro
			157	Início da Av. Regional

			158	Início da E.V.A.
			159	Final da E.V.A.
			160	Av. Pirajá
			161	Estrada do Mandú
			162	R. Almirante Tamandaré
			163	R. Arnaldo Lopes da Silva
			164	Estr. Velha de Campinas
			165	Av. Ordem e Progresso (Adutora)
			166	Av. Paulo VI
			167	R. Dr. Augusto Lopes Pontes
INTERVENÇÕES PONTUAIS		**Pontos Críticos**	**1**	BR-324 x Acesso a Bom Juá
			2	Avenida 29 de Março x Avenida Aliomar Baleeiro
			3	Avenida 29 de Março x Via Regional
			4	Avenida Adhemar de Barros x Avenida Anita Garibaldi
			5	R. S. Bartolomeu x Via Manê Dendê
			6	Avenida Afrânio Peixoto x Via Vale do Paraguari
			7	Avenida Aliomar Baleeiro x Rua da Bolivia
			8	Avenida Aliomar Baleeiro x Rua Genaro de Carvalho
			9	Avenida Anita Garibaldi x Avenida Vasco da Gama x Avenida Lucaia
			10	Avenida Antônio Carlos Magalhães x Avenida Juracy Magalhães Júnior
			11	Avenida Antônio Carlos Magalhães x Avenida Paulo VI
			12	Avenida Juracy Magalhães Júnior x Via Horto Florestal de Brotas
			13	Avenida Lafayete Coutinho x Avenida da França
			14	Avenida Lafayete Coutinho x Ligação Lapa / Largo da Barroquinha
			15	Avenida Luis Viana x Acesso a Alphaville x Via Trobogi
			16	Avenida Luis Viana x Acesso a Mussurunga
			17	Avenida Luis Viana x Avenida S. Rafael x Avenida Pinto de Aguiar
			18	Avenida Mário Leal Ferreira x Avenida Vale de Brotas

			19	Avenida Professor Magalhães Neto x Avenida Octávio Mangabeira
			20	Avenida Tancredo Neves x Avenida Professor Magalhães Neto
			21	Avenida Tancredo Neves x Avenida Professor Manoel Ribeiro
			22	Avenida Tancredo Neves x Viaduto LIP (Duplicação)
			23	Avenida Vasco da Gama x Via Vale de Brotas
			24	BA-528 x Acesso a Paripe e sua estação metropolitana
			25	BA-528 x Via Vale do Paraguari
			26	Complexo viário dos Fuzileiros Navais (Saída do túnel Américo Simas)
			27	Av. Orlando Gomes x Av. Octávio Mangabeira
			28	Rodovia BR-324 x Estrada de Campinas
			29	Largo do Tanque x Av. Suburbana (Av. Afrânio Peixoto)
			30	Linha Viva x Avenida Antônio Carlos Magalhães x Avenida Mário Leal Ferreira x BR-324
			31	Linha Viva x Avenida Luis Eduardo Magalhães
			32	Linha Viva x Avenida Edgard Santos
			33	Linha Viva x Rua Luciano Santos (Acesso ao CAB)
			34	Linha Viva x Avenida Gal Costa
			35	Linha Viva x Acesso Trobogy (Av. Paralela)
			36	Linha Viva x Avenida 29 de Março
			37	Linha Viva x Acesso a Alphaville II
			38	Linha Viva x Avenida Aliomar Baleeiro
			39	Linha Viva x BA-526
			40	Avenida Tamburugy x Avenida Luís Viana
			41	Complexo viário da Rótula do Abacaxi (Complementar)
			42	Rotatória de São Rafael
			43	Dique do Tororó x Rotatória dos Barris
			44	Jd. Alah x Otávio Mangabeira
			45	R. Silveira Martins x R. Tomaz Gonzaga
			46	Retorno na L.E.M / Túnel da Silveira Martins

			47	Av. Manoel Ribeiro x Centro de Convenções
			48	Av. Magalhães Neto x R. Arístides Fraga Lima
			49	Av. Orlando Gomes x Av. da Paz
			50	Av. 29 de Março x Ligação Paralela / BA 526
			51	Av. 29 de Março x R. Álvaro da Franca Rocha
			52	Av. 29 de Março x Acesso a Águas Claras
			53	Av. Dorival Caymmi x 2 Rotatória
			54	Av. Dorival Caymmi x 1 Rotatória
			55	Av. Caribé x Av. da Praia
			56	Av. Paralela x Estr. Muriçoca
			57	Av. Trobogy x Av. da Integração
			58	Av. S. Rafael x Estr. Muriçoca
			59	Av. Manoel Ribeiro x R. Arnaldo Silva
			60	Estr. Curralinho x R. Arnaldo Silva
			61	Acesso a Valéria x BR-324
			62	Rótula de Paripe x VLT (Norte)

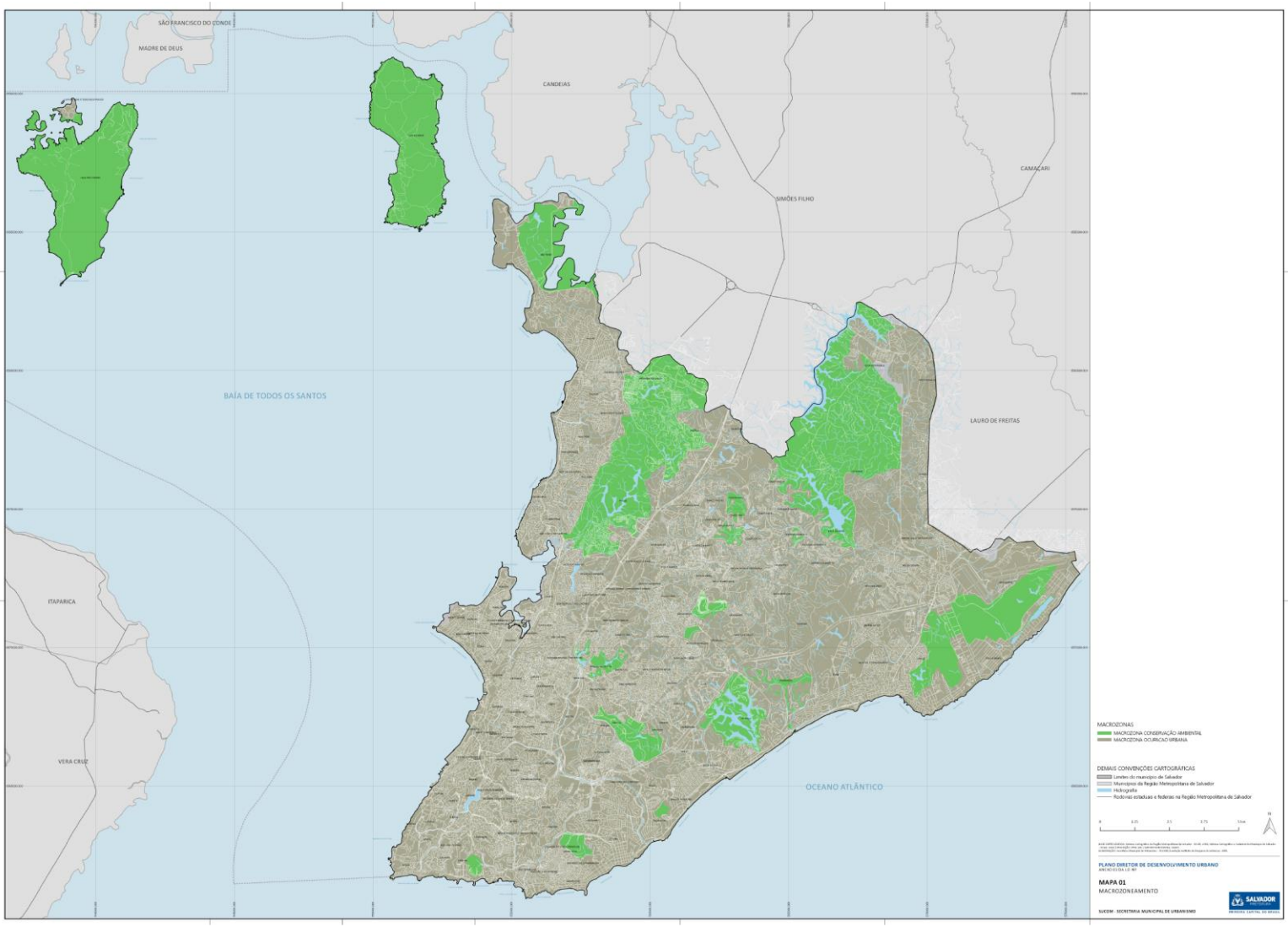
QUADRO 09 - ANEXO 2 À LEI N.

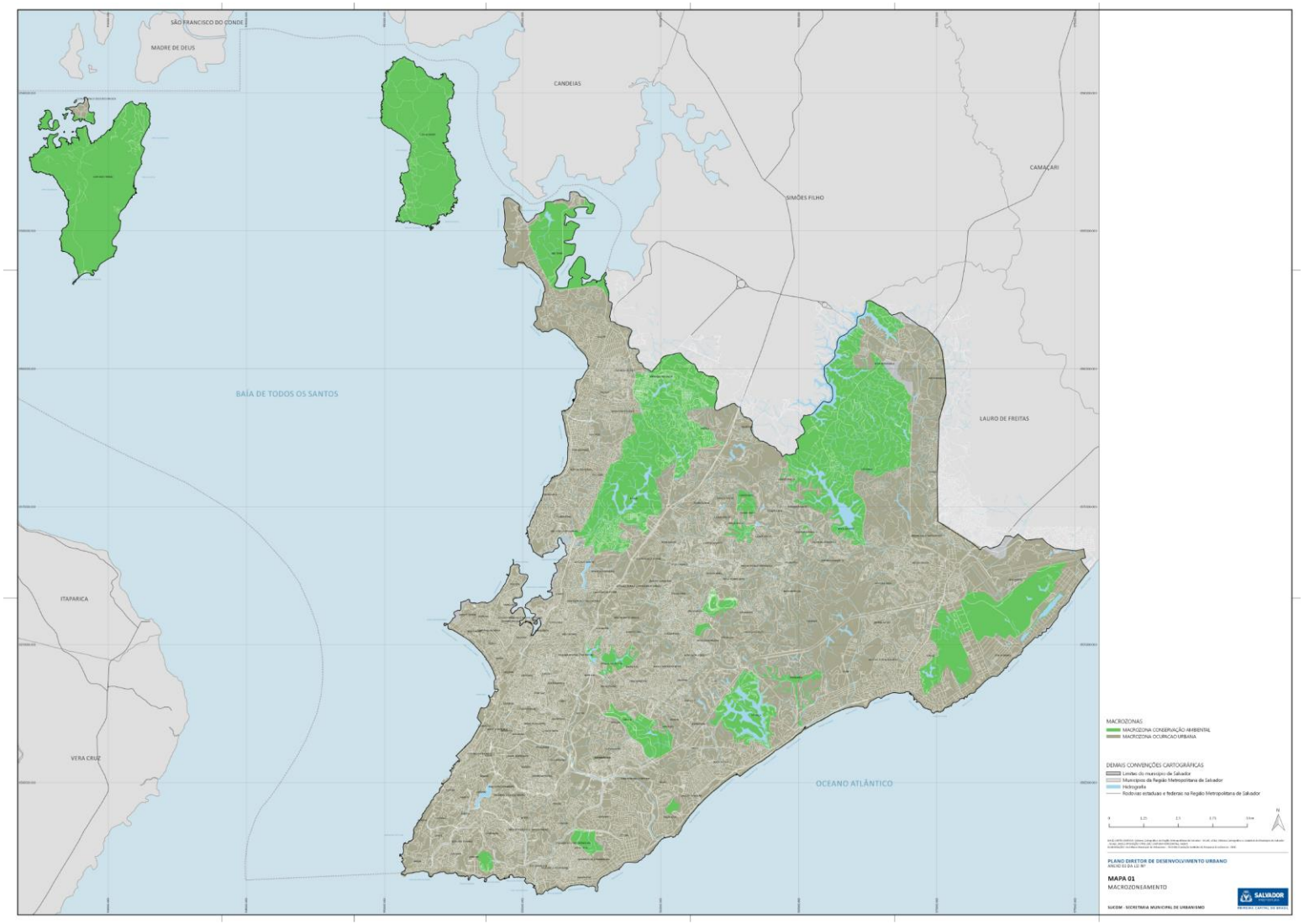
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR

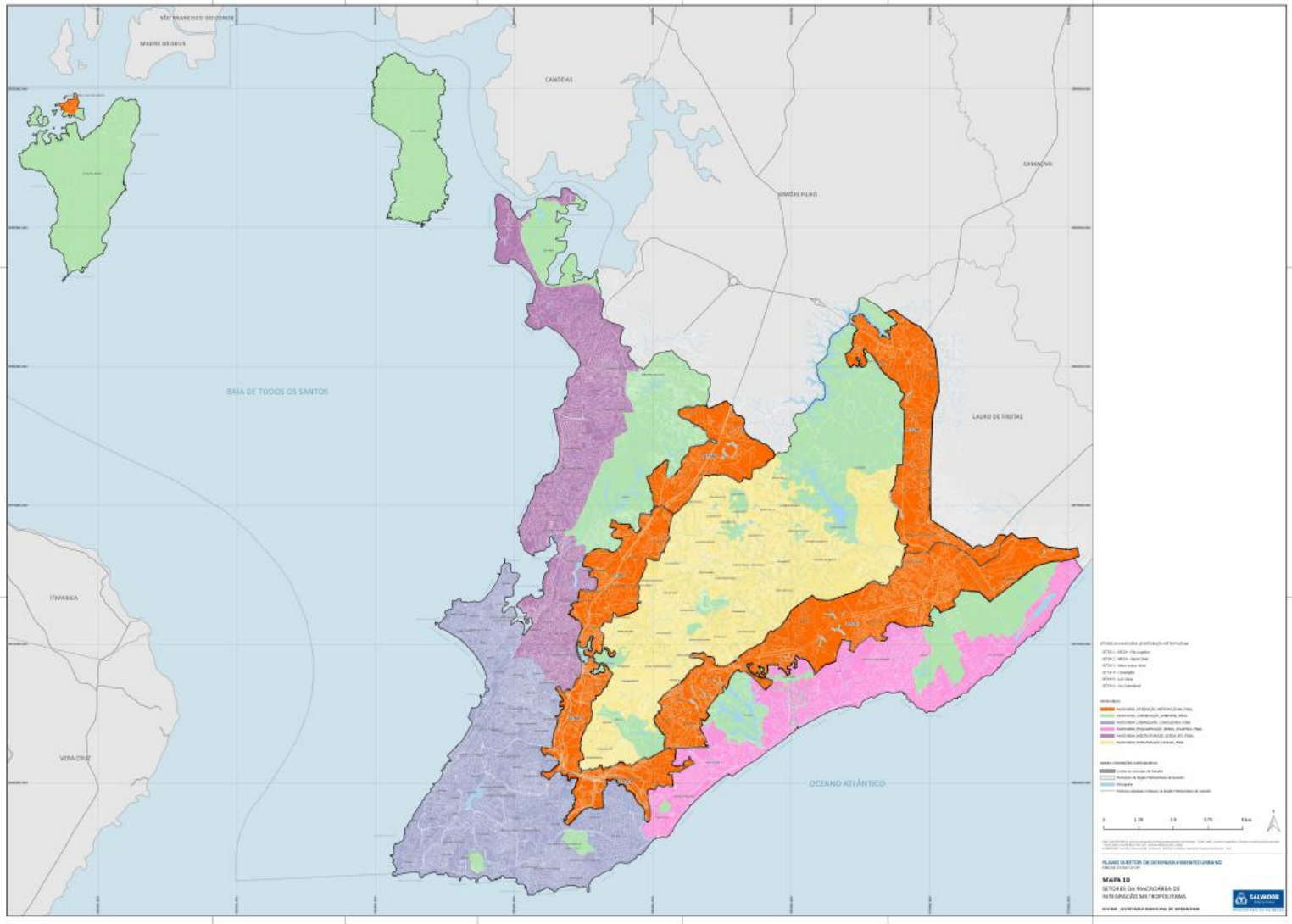
POPULAÇÃO E DENSIDADE POPULACIONAL BRUTA SEGUNDO PREFEITURA BAIRRO

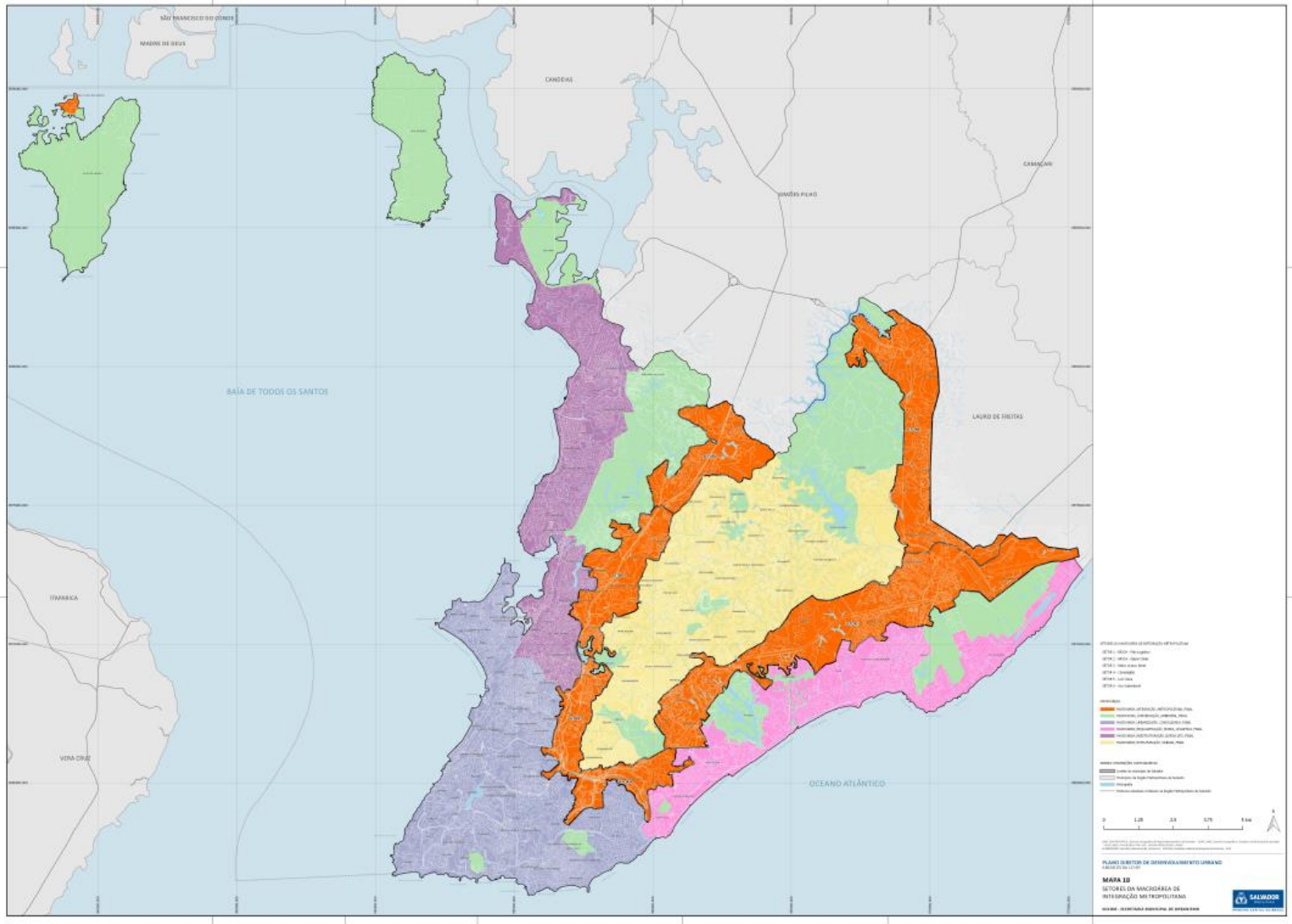
PREFEITURA-BAIRRO	Área km² *	Área ha*	População (Censo 2010)	hab/km²	hab/ha
Prefeitura-Bairro I - Centro / Brotas	18	1.783	285.295	16.001	160
Prefeitura-Bairro II - Subúrbio / Ilhas	53	5.339	279.252	5.230	52
Prefeitura-Bairro III - Cajazeiras	22	2.216	193.831	8.747	87
Prefeitura-Bairro IV - Itapuã / Ipitanga	94	9.438	339.498	3.597	36
Prefeitura-Bairro IX - Pau da Lima	20	1.991	184.963	9.292	93
Prefeitura-Bairro V - Cidade Baixa	8	838	178.818	21.340	213
Prefeitura-Bairro VI - Barra / Pituba	23	2.328	360.902	15.500	155
Prefeitura-Bairro VII - Liberdade / São Caetano	14	1.446	383.719	26.538	265
Prefeitura-Bairro VIII - Cabula / Tancredo Neves	26	2.573	371.304	14.432	144
Prefeitura-Bairro X - Valéria	25	2.533	86.213	3.404	34
TOTAL	**304,85**	**30.484,79**	**2.663.795**	**8.738,11**	**87,38**

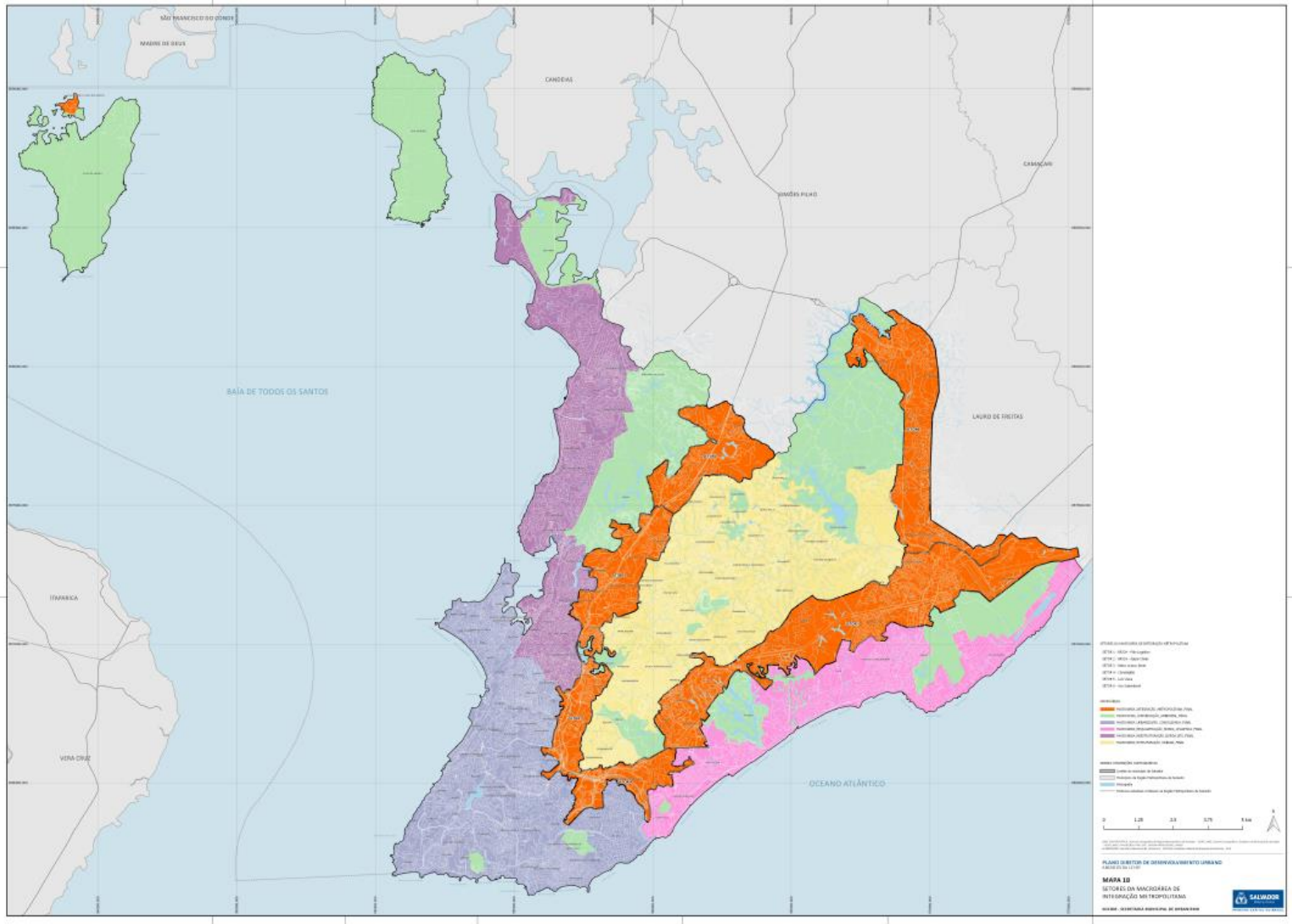
* Areás calculadas a partir da base cartográfica digital do Municipio de Salvador.

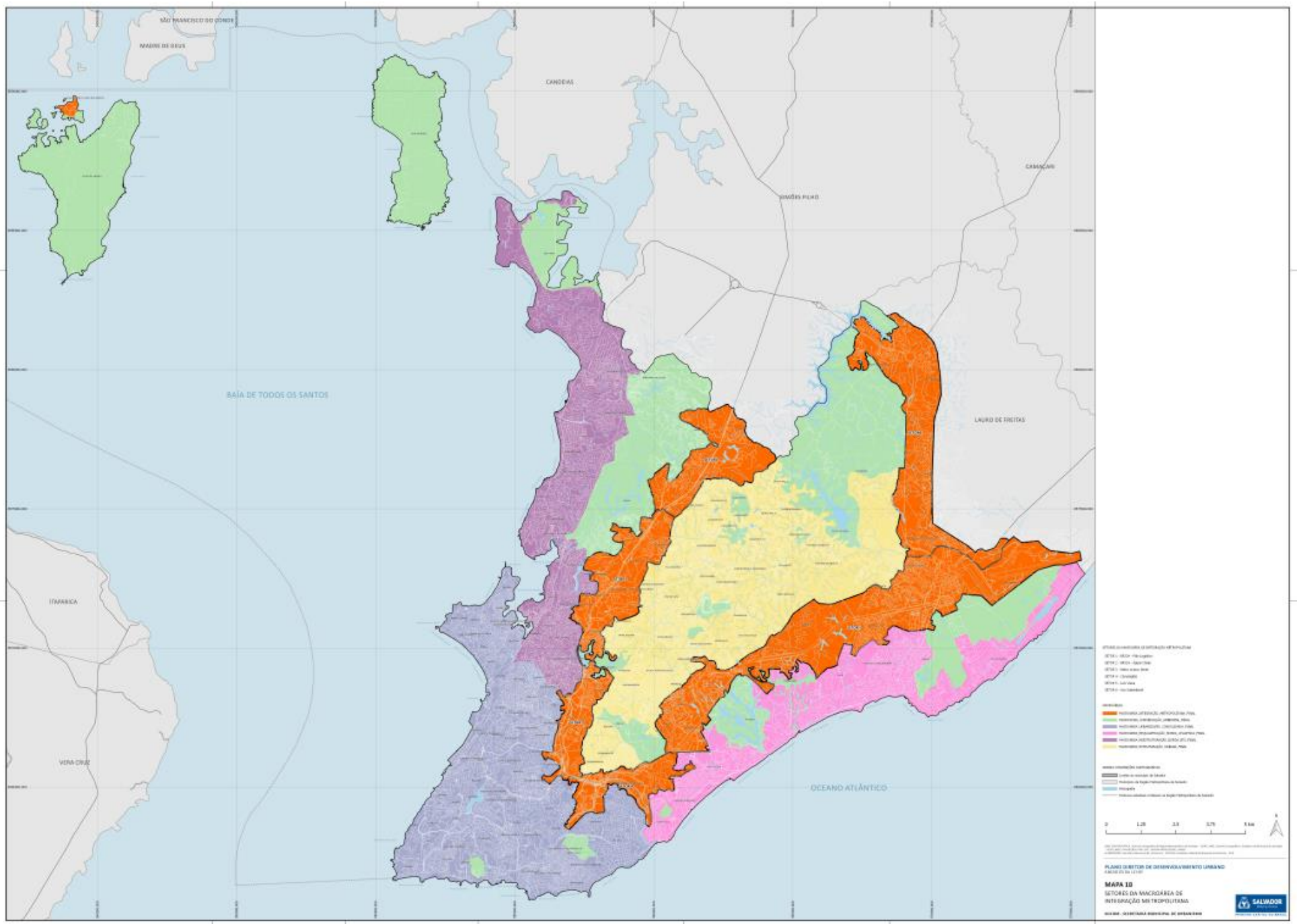

SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
CAMAÇARI
SIMÕES FILHO
LAURO DE FREITAS
BAÍA DE TODOS OS SANTOS
ITAPARICA
VERA CRUZ
OCEANO ATLÂNTICO
MACROZONAS
MACROZONA CONSERVAÇÃO AMBIENTAL
MACROZONA OCUPAÇÃO URBANA
DEMAIS CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS
Limites do município de Salvador
Municípios da Região Metropolitana de Salvador
Hidrografia
Rodovias estaduais e federais na Região Metropolitana de Salvador
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
MAPA 01
MACROZONEAMENTO
SUCOM - SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO
SALVADOR

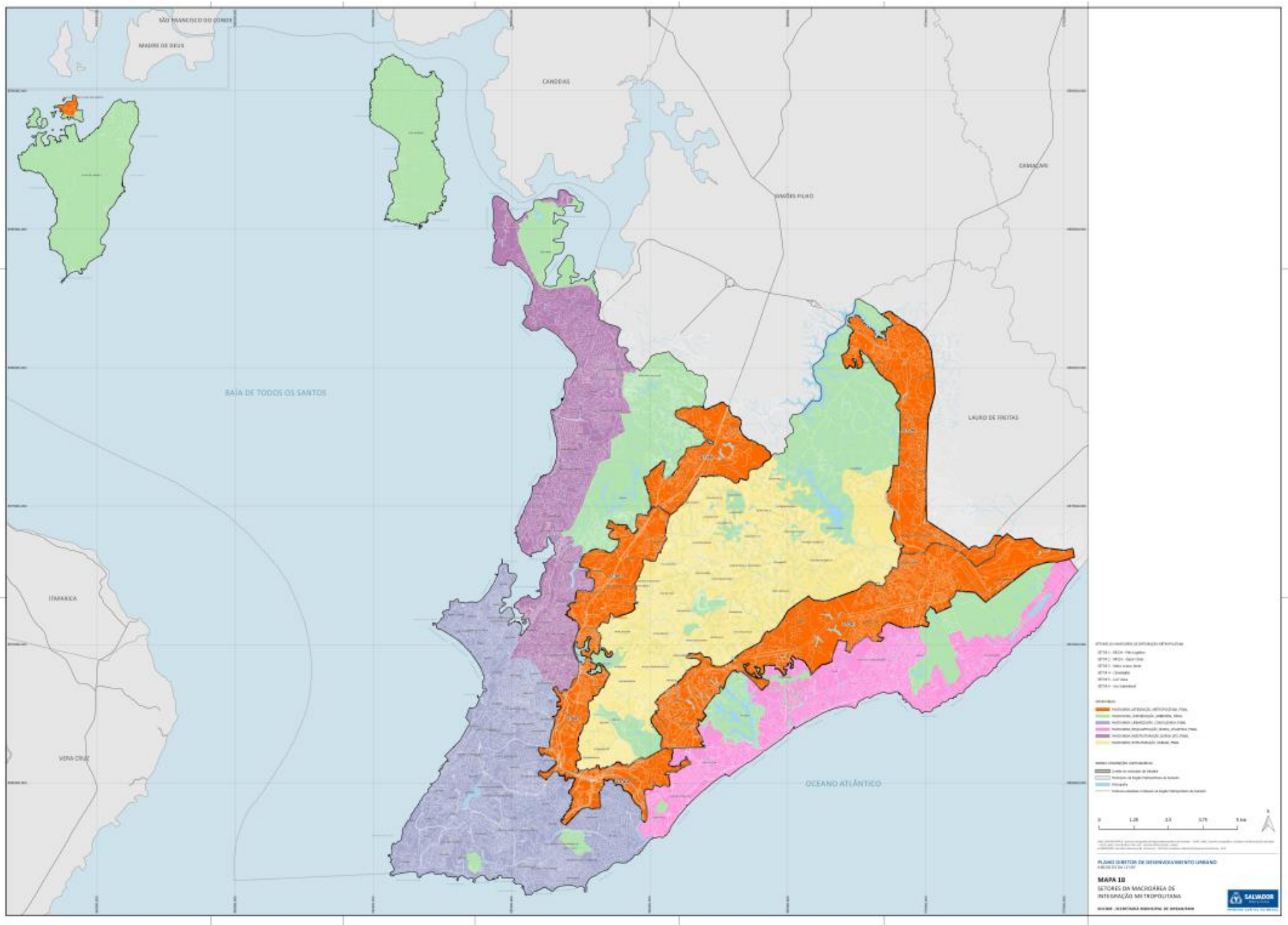

SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
CAMAÇARI
SIMÕES FILHO
BAÍA DE TODOS OS SANTOS
LAURO DE FREITAS
ITAPARICA
VERA CRUZ
OCEANO ATLÂNTICO
MACROZONAS
MACROZONA CONSERVAÇÃO AMBIENTAL
MACROZONA OCUPAÇÃO URBANA
DEMAIS CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS
Limites do município de Salvador
Municípios da Região Metropolitana de Salvador
Hidrografia
Rodovias estaduais e federais na Região Metropolitana de Salvador
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
MAPA 01
MACROZONEAMENTO
SUCOM - SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO
SALVADOR

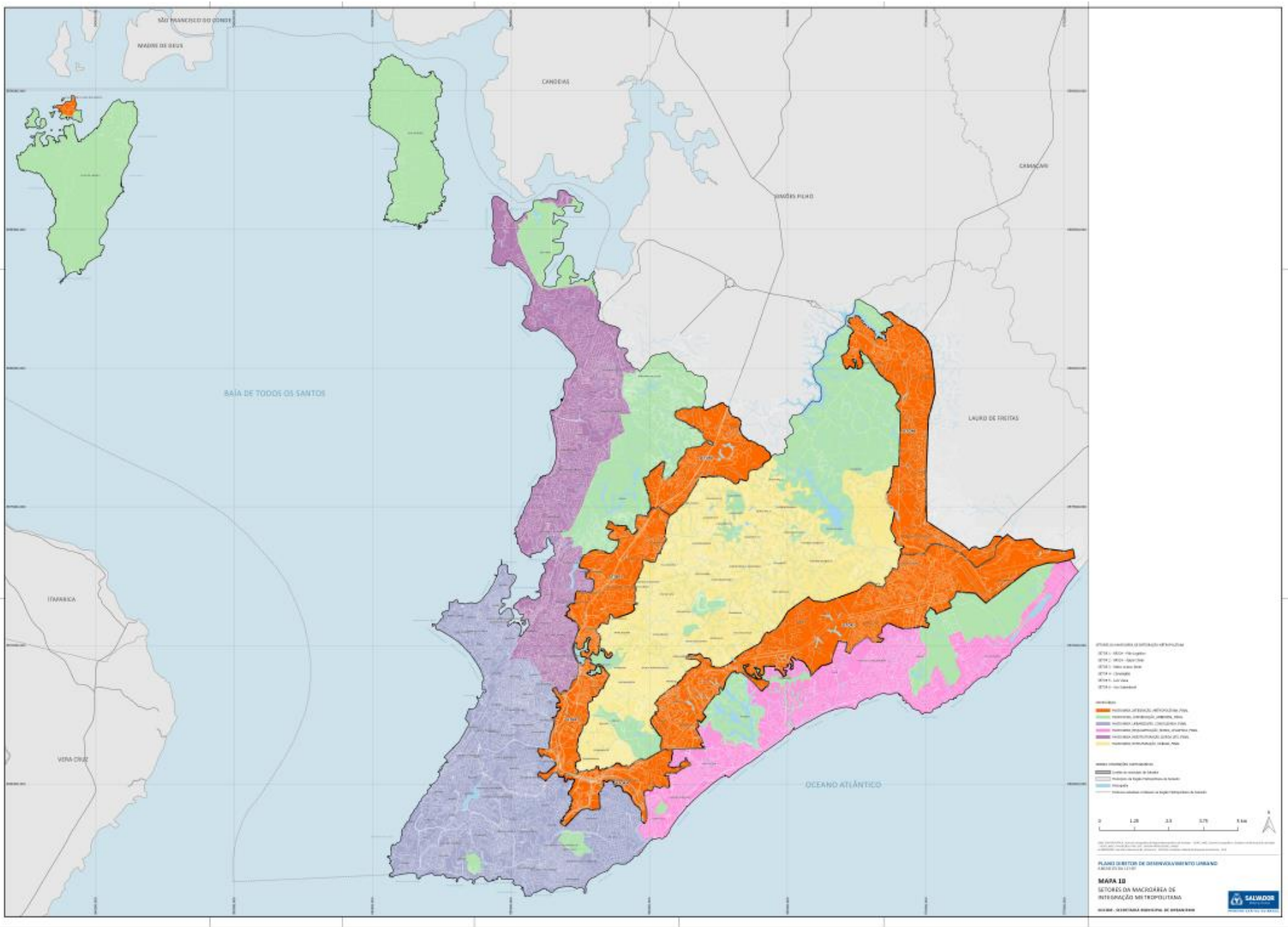

SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
CAMAÇARI
SIMÕES FILHO
BAÍA DE TODOS OS SANTOS
LAURO DE FREITAS
ITAPARICA
VERA CRUZ
OCEANO ATLÂNTICO
MAPA 10
SETORES DA MACROÁREA DE
INTEGRAÇÃO METROPOLITANA
SALVADOR

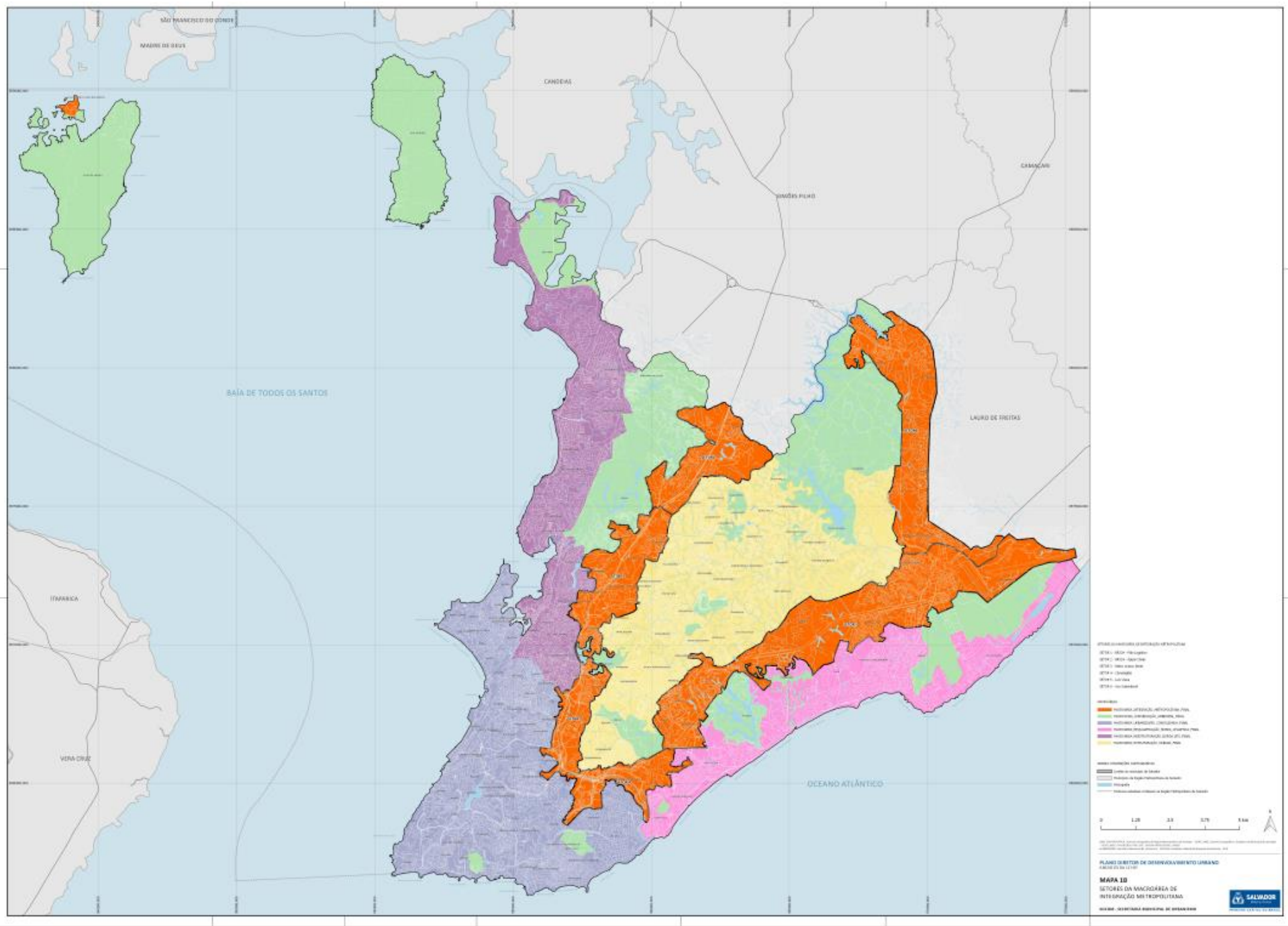

SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
CAMAÇARI
SIMÕES FILHO
BAÍA DE TODOS OS SANTOS
LAURO DE FREITAS
ITAPARICA
VERA CRUZ
OCEANO ATLÂNTICO
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
MAPA 10
SETORES DA MACROÁREA DE
INTEGRAÇÃO METROPOLITANA
SALVADOR

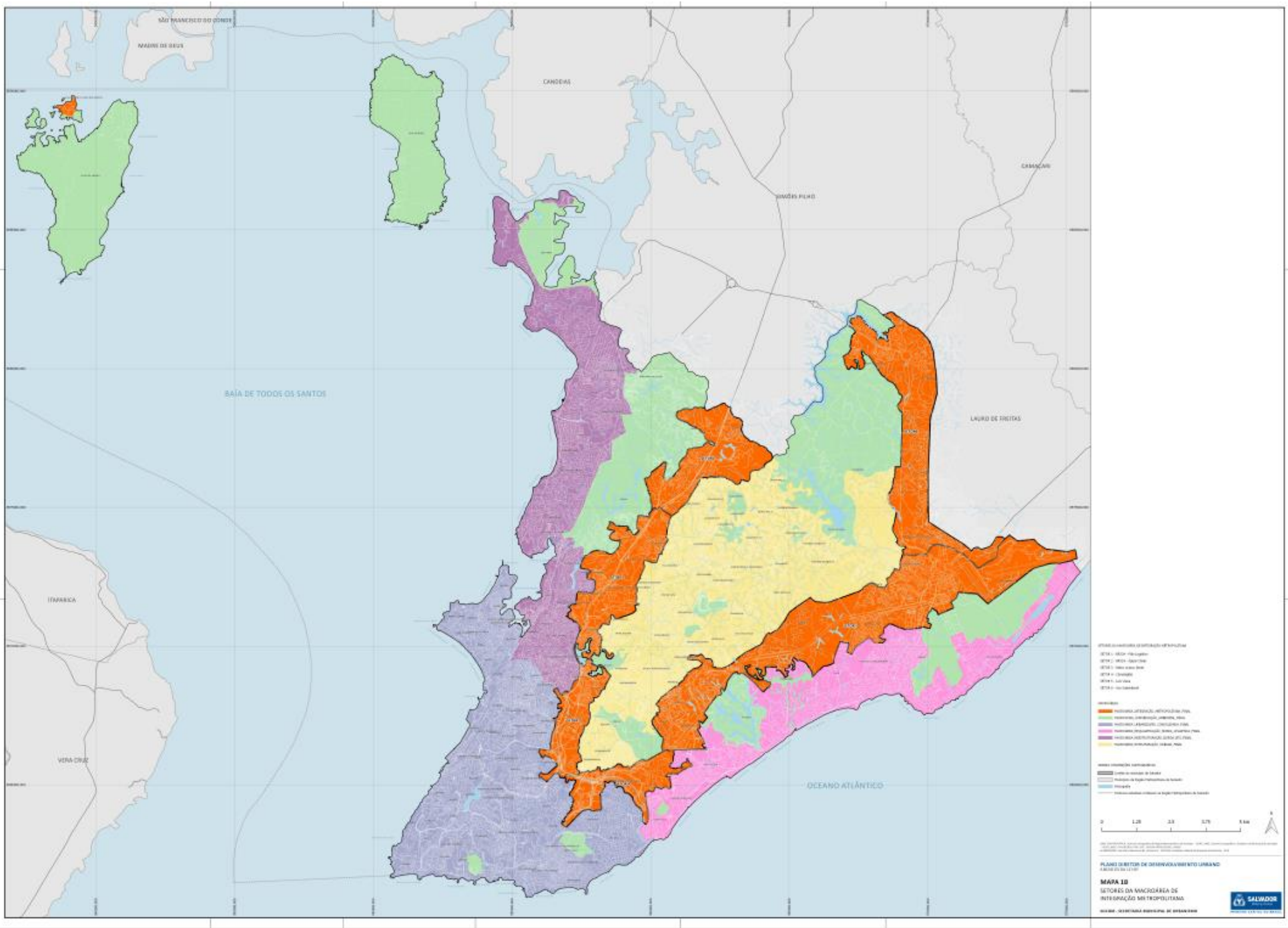

SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
CAMAÇARI
SIMÕES FILHO
BAÍA DE TODOS OS SANTOS
LAURO DE FREITAS
ITAPARICA
VERA CRUZ
OCEANO ATLÂNTICO
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
MAPA 10
SETORES DA MACROÁREA DE
INTEGRAÇÃO METROPOLITANA
SALVADOR

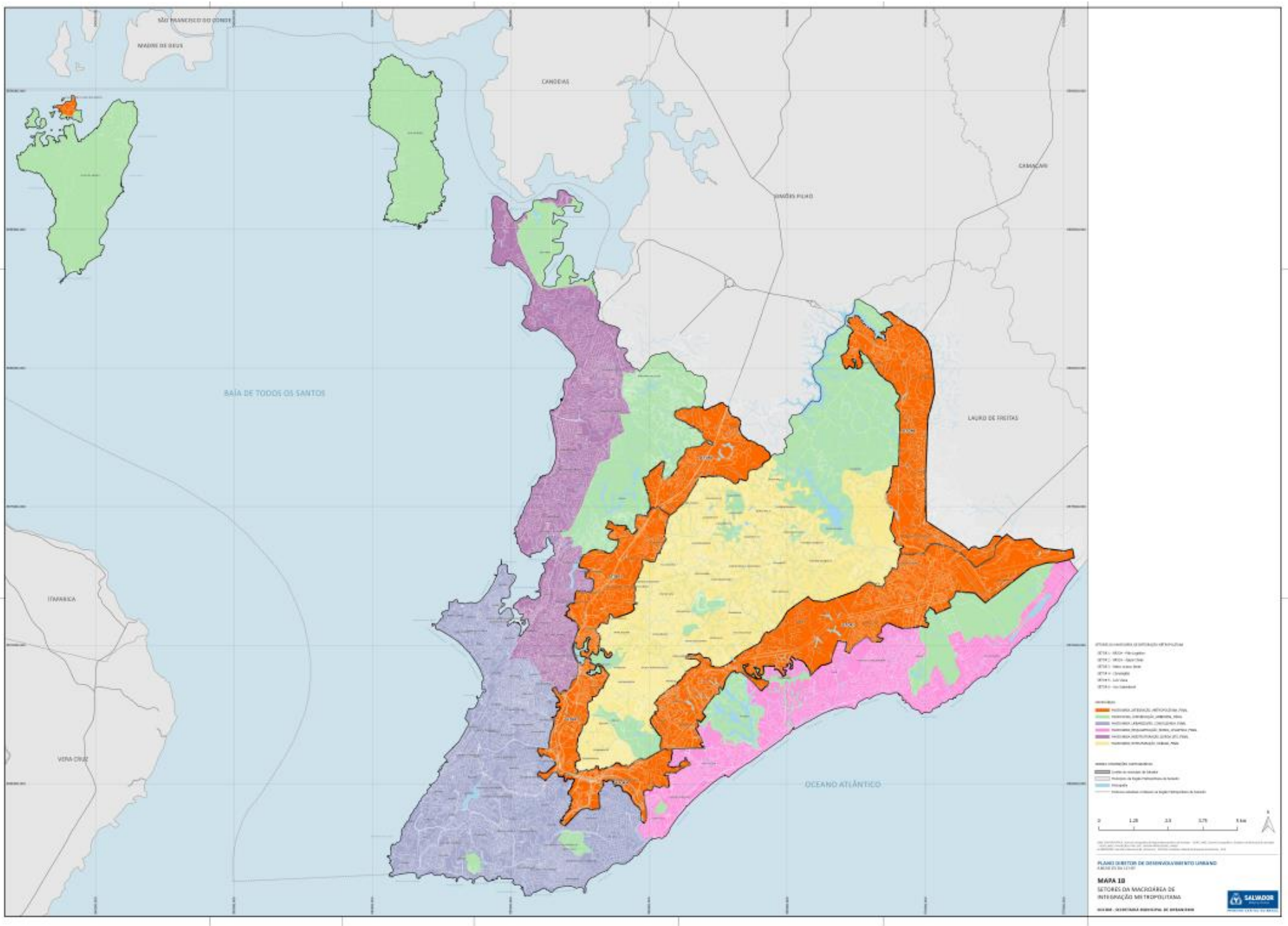

SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
CAMAÇARI
SIMÕES FILHO
BAÍA DE TODOS OS SANTOS
LAURO DE FREITAS
ITAPARICA
VERA CRUZ
OCEANO ATLÂNTICO
MAPA 10
SETORES DA MACROÁREA DE
INTEGRAÇÃO METROPOLITANA
SALVADOR


SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
CAMAÇARI
SIMÕES FILHO
BAÍA DE TODOS OS SANTOS
LAURO DE FREITAS
ITAPARICA
VERA CRUZ
OCEANO ATLÂNTICO
MAPA 10
SETORES DA MACROÁREA DE
INTEGRAÇÃO METROPOLITANA
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
SALVADOR


SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
SIMÕES FILHO
CAMAÇARI
LAURO DE FREITAS
BAÍA DE TODOS OS SANTOS
ITAPARICA
VERA CRUZ
OCEANO ATLÂNTICO
MAPA 18
SETORES DA MACROÁREA DE
INTEGRAÇÃO METROPOLITANA
SALVADOR


SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
SIMÕES FILHO
CAMAÇARI
LAURO DE FREITAS
BAÍA DE TODOS OS SANTOS
ITAPARICA
VERA CRUZ
OCEANO ATLÂNTICO
MAPA 1B
SETORES DA MACROÁREA DE
INTEGRAÇÃO METROPOLITANA
SALVADOR


SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
CAMAÇARI
SIMÕES FILHO
LAURO DE FREITAS
BAÍA DE TODOS OS SANTOS
ITAPARICA
VERA CRUZ
OCEANO ATLÂNTICO
MAPA 10
SETORES DA MACROÁREA DE
INTEGRAÇÃO METROPOLITANA
SALVADOR


SÃO FRANCISCO DO CONDE
MADRE DE DEUS
CANDEIAS
CAMAÇARI
SIMÕES FILHO
BAÍA DE TODOS OS SANTOS
LAURO DE FREITAS
ITAPARICA
VERA CRUZ
OCEANO ATLÂNTICO
MAPA 10
SETORES DA MACROÁREA DE
INTENSIFICAÇÃO METROPOLITANA