ESTUDO TÉCNICO

PROJETO DE LEI N° 482/2013

AUTOR : VEREADOR GERALDO JÚNIOR

EMENTA: "ASSEGURA AOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL COM DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE REDUZIDA O DIREITO DE DESEMBARQUE ENTRE AS PARADAS OBRIGATÓRIAS (PONTOS DE ÔNIBUS), E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS".

1. Introdução

O Projeto de Lei na epígrafe assegura o direito de desembarque entre paradas obrigatórias de ônibus aos usuários do transporte coletivo municipal com deficiência e mobilidade reduzida, desde que o itinerário da linha e as exigências do Código Nacional de Trânsito sejam respeitados.

Segundo o projeto de lei, esse direito de desembarque não será aplicado em corredores exclusivos de ônibus do sistema público de transporte.

O projeto de lei nº 482/2013 aponta que, caso haja impossibilidade de parada do transporte coletivo no local indicado pelo usuário, o condutor deverá contribuir com um desembarque em local mais próximo ao solicitado, garantindo, principalmente, a segurança do deficiente ou portador de mobilidade reduzida.

O projeto de lei em estudo sugere início de vigência na data da sua publicação.

2. Base legal

2.1 Federal

O art. 1º da Constituição Federal Brasileira preceitua que a República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal,

constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: a cidadania e a dignidade da pessoa humana (incisos II e III).

Segundo o art. 244 da Constituição Federal Brasileira, a lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo existentes atualmente a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º.

> Art. 227. É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, ao adolescente e ao jovem, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão. (Redação dada Pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)
>
> > § 2º - A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.
>
> Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
>
> > XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;
>
> Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:
>
> > III - função social da propriedade;
> >
> > V - defesa do consumidor;
> >
> > VII - redução das desigualdades regionais e sociais;
>
> Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de

fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

§ 1º - A lei estabelecerá as diretrizes e bases do planejamento do desenvolvimento nacional equilibrado, o qual incorporará e compatibilizará os planos nacionais e regionais de desenvolvimento.

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Art. 180. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão e incentivarão o turismo como fator de desenvolvimento social e econômico.

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem- estar de seus habitantes.

§ 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

> Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

A alínea 'd' do inciso VI do art. 2º da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, ou Estatuto da Cidade, considera objetivo da política urbana ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante diretrizes gerais tipo ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polo gerador de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente.

O § 2º do art. 1º da Lei Federal n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, afirma que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e assegura:

> Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
>
> I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
>
> II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;
>
> III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
>
> VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;
>
> VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens

com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se deficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o deficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município;

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o

> prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.
>
> Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.
>
> Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

O Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, regulamenta lei que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, inclusive, estabelecendo normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e estabelece:

> Art. 2º Ficam sujeitos ao cumprimento das disposições deste Decreto, sempre que houver interação com a matéria nele regulamentada:
>
> II - a outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza;
>
> III - a aprovação de financiamento de projetos com a utilização de recursos públicos, dentre eles os projetos de natureza arquitetônica e urbanística, os tocantes à comunicação e informação e os referentes ao transporte coletivo, por meio de qualquer instrumento, tais como convênio, acordo, ajuste, contrato ou similar;
>
> Art. 3º Serão aplicadas sanções administrativas, cíveis e penais cabíveis, previstas em lei, quando não forem observadas as normas deste Decreto.

Art. 4º O Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência, os Conselhos Estaduais, Municipais e do Distrito Federal, e as organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência terão legitimidade para acompanhar e sugerir medidas para o cumprimento dos requisitos estabelecidos neste Decreto.

Art. 5º Os órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional, as empresas prestadoras de serviços públicos e as instituições financeiras deverão dispensar atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 6º O atendimento prioritário compreende tratamento diferenciado e atendimento imediato às pessoas de que trata o art. 5º.

§ 1º O tratamento diferenciado inclui, dentre outros:

I - assentos de uso preferencial sinalizados, espaços e instalações acessíveis;

II - mobiliário de recepção e atendimento obrigatoriamente adaptado à altura e à condição física de pessoas em cadeira de rodas, conforme estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT;

IV - pessoal capacitado para prestar atendimento às pessoas com deficiência visual, mental e múltipla, bem como às pessoas idosas;

V - disponibilidade de área especial para embarque e desembarque de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

VII - divulgação, em lugar visível, do direito de atendimento prioritário das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;

IX - a existência de local de atendimento específico para as pessoas referidas no art. 5º.

§ 2º Entende-se por imediato o atendimento prestado às pessoas referidas no art. 5º, antes de qualquer outra, depois de concluído o atendimento que estiver em andamento, observado o disposto no inciso I do parágrafo único do art. 3º da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso).

Art. 8º Para os fins de acessibilidade, considera-se:

I - 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, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

V - ajuda técnica: os produtos, instrumentos, equipamentos ou tecnologia adaptados ou especialmente projetados para melhorar a funcionalidade da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, favorecendo a autonomia pessoal, total ou assistida;

IX - desenho universal: concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade.

Art. 12. Em qualquer intervenção nas vias e logradouros públicos, o Poder Público e as empresas concessionárias responsáveis pela execução das obras e dos serviços garantirão o livre trânsito e a circulação de forma segura das pessoas em geral, especialmente das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, durante e após a sua execução, de acordo com o previsto em normas técnicas de acessibilidade da ABNT, na legislação específica e neste Decreto.

Art. 14. Na promoção da acessibilidade, serão observadas as regras gerais previstas neste Decreto, complementadas pelas

normas técnicas de acessibilidade da ABNT e pelas disposições contidas na legislação dos Estados, Municípios e do Distrito Federal.

Art. 17. Os semáforos para pedestres instalados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoa portadora de deficiência visual ou com mobilidade reduzida em todos os locais onde a intensidade do fluxo de veículos, de pessoas ou a periculosidade na via assim determinarem, bem como mediante solicitação dos interessados.

Art. 31. Para os fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, considera-se como integrantes desses serviços os veículos, terminais, estações, pontos de parada, vias principais, acessos e operação.

Art. 32. Os serviços de transporte coletivo terrestre são:

I - transporte rodoviário, classificado em urbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual;

II - transporte metroferroviário, classificado em urbano e metropolitano; e

III - transporte ferroviário, classificado em intermunicipal e interestadual.

Art. 33. As instâncias públicas responsáveis pela concessão e permissão dos serviços de transporte coletivo são:

I - governo municipal, responsável pelo transporte coletivo municipal;

II - governo estadual, responsável pelo transporte coletivo metropolitano e intermunicipal;

III - governo do Distrito Federal, responsável pelo transporte coletivo do Distrito Federal; e

IV - governo federal, responsável pelo transporte coletivo interestadual e internacional.

Art. 34. Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.

Parágrafo único. A infraestrutura de transporte coletivo a ser implantada a partir da publicação deste Decreto deverá ser acessível e estar disponível para ser operada de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 35. Os responsáveis pelos terminais, estações, pontos de parada e os veículos, no âmbito de suas competências, assegurarão espaços para atendimento, assentos preferenciais e meios de acesso devidamente sinalizados para o uso das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 36. As empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis pela gestão dos serviços de transportes coletivos, no âmbito de suas competências, deverão garantir a implantação das providências necessárias na operação, nos terminais, nas estações, nos pontos de parada e nas vias de acesso, de forma a assegurar as condições previstas no art. 34 deste Decreto.

Parágrafo único - As empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis pela gestão dos serviços de transportes coletivos, no âmbito de suas competências, deverão autorizar a colocação do "Símbolo Internacional de Acesso" após certificar a acessibilidade do sistema de transporte.

Art. 37. Cabe às empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis pela gestão dos serviços de transportes coletivos assegurar a qualificação dos profissionais que trabalham nesses serviços, para que prestem atendimento

prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 68. A Secretaria Especial dos Direitos Humanos, na condição de coordenadora do Programa Nacional de Acessibilidade, desenvolverá, dentre outras, as seguintes ações:

I - apoio e promoção de capacitação e especialização de recursos humanos em acessibilidade e ajudas técnicas;

II - acompanhamento e aperfeiçoamento da legislação sobre acessibilidade;

III - edição, publicação e distribuição de títulos referentes à temática da acessibilidade;

IV - cooperação com Estados, Distrito Federal e Municípios para a elaboração de estudos e diagnósticos sobre a situação da acessibilidade arquitetônica, urbanística, de transporte, comunicação e informação;

V - apoio e realização de campanhas informativas e educativas sobre acessibilidade;

VII - estudos e proposição da criação e normatização do Selo Nacional de Acessibilidade.

Art. 69. Os programas nacionais de desenvolvimento urbano, os projetos de revitalização, recuperação ou reabilitação urbana incluirão ações destinadas à eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, nos transportes e na comunicação e informação devidamente adequadas às exigências deste Decreto.

2.2 Estadual

A Constituição do Estado da Bahia assim determina:

Art. 59. Cabe ao Município, além das competências previstas na Constituição Federal:

> V - organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, assim considerados aqueles cuja execução tenha início e conclusão no seu limite territorial, e que seja realizado, quando for o caso, exclusivamente com seus recursos naturais, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;*
>
> * Redação dada pela Emenda à Constituição Estadual nº 07, de 18 de janeiro de 1999. (Texto original em adendo).
>
> Parágrafo único - O Município exerce, no âmbito de seu território, as competências comuns com a União e o Estado, previstas na Constituição Federal e nesta Constituição.
>
> Art. 167. Caberá ao Estado, na forma da Constituição Federal e desta Constituição, legislar sobre direito urbanístico, e aos Municípios executar a política urbana, conforme diretrizes fixadas em lei, objetivando o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia do bem-estar de seus habitantes.

2.3 Municipal

A Edição Consolidada de 2006 da Lei Orgânica Municipal de Salvador/Bahia assevera:

> Art. 239. O transporte coletivo é um serviço público essencial a que todo cidadão tem direito, sendo de responsabilidade do Poder Público Municipal o planejamento, o gerenciamento, e a operação do mesmo.
>
> Art. 240. O Município estabelecerá Plano Diretor de Transportes Urbanos, definindo normas e diretrizes de planejamento e execução do sistema de transporte coletivo, conforme o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.
>
> Art. 242. O ônus dos custos dos serviços de transportes coletivos deverá ser assumido por todos que usufruem do benefício, mesmo que de forma indireta como o comércio, a indústria, os governos federal, estadual e municipal, na forma que a legislação complementar determinar.
>
> Art. 249. Lei municipal disporá sobre o percentual da frota do sistema de transporte coletivo, que será progressivo à demanda real dos usuários portadores de deficiências.

> Parágrafo único. A elaboração desta lei deverá ser precedida de ampla consulta ao conjunto da sociedade organizada, especialmente às entidades de deficientes e aos organismos de apoio aos mesmos.

O artigo 25 do Ato das Disposições Transitórias da Lei Orgânica Municipal de Salvador/Bahia, mesma edição, dispôs sobre a entrada de novos equipamentos de transporte coletivo, regulando a adaptação de um percentual mínimo de 5% (cinco por cento) da frota para o livre acesso e circulação de pessoas portadoras de deficiência, inclusive paraplégicos. Até que lei municipal regule sobre a matéria, a percentagem mínima mencionada circulará somente em áreas prioritárias definidas pelo Executivo.

A Lei Municipal nº 7.400/2008, que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador – PDDU 2007, e dá outras providências, estabelece:

> Art. 2º. O Plano Diretor fundamenta-se nas disposições da Constituição Federal, Constituição do Estado da Bahia, Lei Orgânica do Município do Salvador, e da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001(Estatuto da Cidade).
>
> Art. 3º. O Plano Diretor, aprovado por esta Lei, é o instrumento básico da Política Urbana do Município e tem por finalidades:
>
> > II - orientar a elaboração de planos, projetos e programas complementares, de natureza setorial e urbanística, e dos programas financeiros dos órgãos e entidades da administração direta e indireta, promovendo sua integração, mediante o fornecimento das bases técnicas e programáticas necessárias;
> > III - propiciar as condições necessárias à habilitação do Município para a capacitação de recursos financeiros de apoio a programas de desenvolvimentos urbano junto a fontes nacionais ou internacionais;
> > VI - motivar e canalizar adequadamente a participação da sociedade e dos órgãos e entidades públicas nas decisões fundamentais relativas ao desenvolvimento urbano e metropolitano;
> > VII - estabelecer parâmetros para as relações do espaço urbano com o desenvolvimento econômico do Município.
>
> Art. 4º. O Plano Diretor deverá ser revisto no prazo máximo de 08 (oito) anos, contados a partir da data de sua publicação no Diário Oficial do Município, devendo, ao final desse prazo, ser substituído

> por versão revista e atualizada, aprovada pelo Poder Legislativo Municipal.
>
> Art. 5º. 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. 4º desta Lei.

O parágrafo 1º do art. 7º afirma que a função social da cidade no Município do Salvador corresponde ao direito à cidade para todos, o que compreende os direitos à terra urbanizada, moradia, saneamento básico, segurança física e psicossocial, infraestrutura e serviços públicos, mobilidade urbana, ao acesso universal aos espaços e equipamentos públicos e de uso público, educação, ao trabalho, cultura e lazer, ao exercício da religiosidade plena e produção econômica.

O inciso III do parágrafo 2º do art. 7º afirma que a propriedade imobiliária urbana cumpre sua função quando, em atendimento às funções sociais da cidade e respeitadas as exigências fundamentais do ordenamento territorial estabelecidas no Plano Diretor, forem utilizadas para infraestrutura, equipamentos e serviços públicos.

O parágrafo 3º do art. 7º afirma que a cidade sustentável é a que propicia o desenvolvimento socialmente justo, ambientalmente equilibrado e economicamente viável, visando a garantir qualidade de vida para as gerações presentes e futuras.

O parágrafo 4º do art. 7º afirma que o cumprimento do princípio da equidade social implica no reconhecimento e no respeito às diferenças entre pessoas e grupos sociais, e na orientação das políticas públicas no sentido da inclusão social de grupos, historicamente, em situação de desvantagem e da redução das desigualdades intraurbanas.

> Art. 8º. São objetivos da Política Urbana do Município:
>
> III - promover a inserção plena do cidadão nas atividades econômicas, sociais e culturais do Município, otimizando o aproveitamento do potencial humano com suas habilidades, interesses e traços culturais diversificados, e respeitando as especificidades de raça/ etnia, gênero, crença, costume, idade, orientação sexual, deficiência e mobilidade reduzida, e outras;
> V - promover a acessibilidade universal e estabelecer mecanismos que acelerem e favoreçam a inclusão social da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, combatendo todas as formas de discriminação;
> X - adequar o adensamento populacional à capacidade da

infraestrutura existente e projetada, otimizando sua utilização e evitando a sobrecarga ou ociosidade das redes de atendimento público;
XII - consolidar a policentralidade urbana, valorizando os centros já instalados e com infraestrutura, fortalecendo as novas centralidades e promovendo a articulação entre elas.

Art. 13. As diretrizes para o apoio às atividades industriais, comerciais e de produção de serviços são:

I - suporte à atividade empreendedora mediante a produção e disponibilização de dados econômicos, demográficos e sociais, inclusive de informações georreferenciadas;
VI - ampliação dos investimentos em construção civil pesada, com prioridade para o saneamento urbano, sistema viário, corredores exclusivos para o transporte de massa, transporte de cargas, vias turísticas, requalificação de áreas degradadas e/ou ociosas;

Art. 14. As diretrizes para a infraestrutura de suporte à atividade econômica são:

VII - implantação de vias exclusivas para circulação dos veículos de transporte coletivo urbano nos corredores de transporte da rede estrutural.

Art. 93. 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. 94. São objetivos relacionados aos serviços urbanos básicos:

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

Art. 130. São objetivos da Política Urbana do Município relativas ao ordenamento territorial:

IV - possibilitar condições adequadas de mobilidade urbana, integrando os espaços internos do Município, e este às redes urbanas estadual, nacional e internacional, por meio 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;

Art. 183. Corredores de Usos Diversificados são concentrações de usos predominantemente não-residenciais localizados ao longo dos corredores viários, com acesso direto para a via principal, ou por meio de via marginal, que se beneficiam das condições de acessibilidade, configurando-se como espaços preferenciais para a implantação de usos geradores de tráfego.

Parágrafo único. Os Corredores de Usos Diversificados são hierarquizados segundo os níveis de abrangência supramunicipal, municipal, regional e local, compreendendo as seguintes subcategorias:

a)Corredor Supramunicipal, CDS;
b)Corredor Municipal, CDM;
c)Corredor Regional, CDR;
d)Corredor Especial de Orla Marítima, CDO;
e)Corredor Especial Ipitanga, CDI;
f) Corredor Local, CDL.

Art. 184. São diretrizes e proposições para os Corredores de Usos Diversificados:

I - elaboração de plano funcional das vias de suporte aos Corredores Supramunicipais, Municipais, Regionais e aos Corredores Especiais de Borda Marítima e Ipitanga, de modo a assegurar a fluidez do tráfego com a acessibilidade ao uso do solo lindeiro;
II - elaboração de planos urbanísticos visando à consolidação, estruturação e requalificação dos Corredores Supramunicipais, Municipais, Regionais, e Especial de Borda Marítima, fortalecendo suas funções e conciliando o ordenamento do uso do solo lindeiro com a função da via de suporte;
III - dotação de infraestrutura e equipamentos para os Corredores Municipais, CDM, buscando atender à demanda por espaços bem localizados para serviços empresariais especializados e de alta tecnologia;
IV - ordenamento do uso e ocupação do solo nos Corredores de Usos Diversificados, de modo a:

a)incentivar os empreendimentos característicos dos grandes corredores de tráfego, evitando a penetração de veículos pesados nas áreas centrais;

Art. 187. Entende-se como mobilidade urbana a locomoção de pessoas e mercadorias no espaço da cidade, utilizando um modo de deslocamento em razão de um ou mais motivos de viagem.

Parágrafo único. A mobilidade urbana, por meio do Sistema de Circulação e Transportes, cumpre a função de articulação intra e interurbana, sendo importante indutor do desenvolvimento urbano e regional.

Art. 188. A estratégia da mobilidade urbana definida nesta Lei tem como objetivo integrar os diversos espaços do Município, proporcionando acessibilidade às diversas regiões, mediante a definição de uma rede viária multimodal hierarquizada, com prioridade de circulação ao transporte coletivo de passageiros, e que possibilite fluidez, conforto e segurança ao tráfego de pedestres e veículos em suas diferentes necessidades de deslocamento.

Art. 190. A estrutura viária do Município orienta-se pela definição de uma rede hierarquizada de vias abrangendo todo o território, compatibilizada com o Código de Trânsito Brasileiro, CTB, e adequada às características físicas das vias existentes.

Art. 191. Compõem a rede viária do Município os seguintes tipos de via:
I. vias para pedestres;
II. ciclovias;
III. vias para veículos;
IV. vias especiais;
V. hidrovias.

Em Seção do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador – PDDU 2007, consta o que segue a respeito do deslocamento de pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida:

Art. 195. As diretrizes para o deslocamento de pedestres têm como premissas básicas a reconquista do logradouro público como espaço de integração social no ambiente urbano, adequado à circulação de pessoas, e a garantia da acessibilidade universal, especialmente para as pessoas com deficiência ou mobilidade urbana, cujas necessidades especiais devem ser contempladas

adequadamente no planejamento, implantação e manutenção de espaços e equipamentos de uso público.

Art. 196. São diretrizes para o deslocamento de pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida:

I - garantia de 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, com deficiência e limitações de mobilidade;
II - planejamento e implantação de novas calçadas e adequação das existentes, obedecendo aos princípios do desenho universal, bem como de equipamentos de transposição de pedestres, adaptando-os às necessidades das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, assegurando autonomia, segurança e conforto em vias que não permitem a interrupção do tráfego de veículos;
III - planejamento e implementação de um sistema contínuo destinado 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;
IV - manutenção permanente e garantia da desobstrução dos espaços destinados à circulação de pessoas;
V - estabelecimento de prioridade para a circulação de pedestres sobre o tráfego de veículos nas vias coletoras, conectoras e locais;
VI - adoção de meios de sinalização adequados à orientação de pessoas com deficiência visual e auditiva nos logradouros, demais espaços e equipamentos públicos e de uso público;
VII - adaptação dos espaços de circulação de pedestres às necessidades dos usuários com deficiência, possibilitando deslocamento contínuo e condições favoráveis de mobilidade, especialmente nos logradouros e edificações de uso público.

Art. 198.O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, SITC, está estruturado em rede hierarquizada, que obedece a uma lógica operacional multimodal e garante a acessibilidade por meio do modelo físico-operacional.

Parágrafo único. O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, SITC, compreende os seguintes subsistemas:

I - Subsistema estrutural, que corresponde à rede de serviço regular do transporte público de passageiros, sendo

composto por linhas integradas troncais, auxiliares e alimentadoras, e linhas convencionais;
II - Subsistema Complementar, que opera em roteiros não atendidos pelo Subsistema Estrutural, com a função de complementá-lo;
III - Subsistema Auxiliar, que tem como função facilitar o deslocamento a pé, possibilitando a acessibilidade aos diversos modos de transporte atuantes nos demais subsistemas.

Art. 199. São consideradas para efeito de hierarquização do Sistema de Transporte Público de Passageiros, as seguintes categorias:

I - Transporte de Alta Capacidade, modalidade de transporte de passageiros que opera em vias segregadas, alimentado por estações de integração, atendendo a demandas acima de 35.000 (trinta e cinco mil) passageiros/ hora/ sentido;
II - Transporte de Média Capacidade, modalidade de transporte de passageiros que opera em vias segregadas ou faixas exclusivas, atendendo a demandas entre 12.000 (doze mil) e 35.000 (trinta e cinco mil) passageiros/ hora/ sentido;
III - Transporte de Baixa Capacidade, modalidade de transporte de passageiros, complementar ao sistema de alta e média capacidade, que opera garantindo a microacessibilidade do sistema de transporte, circulando em tráfego misto.

Art. 200. São diretrizes gerais para o transporte coletivo de passageiros:

I - elaboração e implementação do Plano Diretor de Transporte Urbano de Passageiros, PDTU, em conformidade com a legislação pertinente;
II - implantação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo, SITC, resultante de um novo modelo físico operacional no Município;
III - definição de um 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 as demandas crescentes mediante substituição de suas tecnologias;
IV - garantia de uma programação operacional, adequando a oferta do serviço à demanda, mediante a utilização de instrumentos de aferição;
V - implantação de vias segregadas do tráfego misto, exclusivas para a circulação do transporte coletivo nos corredores, compatíveis com os níveis de demanda existente ou futura, conforme estabelecido no inciso III;

> VI - garantia do tratamento preferencial para o serviço de transporte coletivo, nos projetos do sistema viário;
> VII - exigência do cumprimento, pelos veículos de transporte coletivo, dos requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas específicas;

Os artigos 201, 202 e 203, respectivamente, possuem diretrizes para o transporte de alta, média e baixa capacidade.

O artigo 207 considera equipamentos de conexão: terminais, estações de transbordo, estacionamentos, ascensores, atracadouros, hidroporto, heliportos e helipontos e aeroporto.

> Art. 207. 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;
> II - estações de transbordo, equipamentos destinados ao embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas, para onde convergem os roteiros de transporte com o objetivo de permitir a transferência de passageiros e/ou cargas de um roteiro para outro;
> III - estacionamentos, espaços públicos ou privados destinados à guarda ou permanência prolongada de veículos automotores;
> IV - ascensores, equipamentos tracionados por cabos, utilizados para o transporte de passageiros e/ou mercadorias, que possibilitam o deslocamento no ângulo vertical ou inclinado, interligando locais de diferentes níveis altimétricos por uma estrutura fixa;
>
> Art. 208. São diretrizes para os equipamentos de conexão:
>
> I - adequação gradativa da acessibilidade dos equipamentos de conexão e do seu entorno segundo os critérios do desenho universal e promoção da articulação destes, com os modos de transporte;
> II - adoção de equipamentos e mecanismos que reduzam o tempo de integração nos ambientes de transbordo, garantindo conforto e segurança ao usuário;
> III - implantação dos terminais rodoviários de integração vinculados às estações de integração das linhas de alta e média capacidade.
>
> Art. 211. São diretrizes para a gestão do trânsito no Município do Salvador:

I - elaboração, implementação e manutenção de programas de educação para o trânsito, envolvendo a realização de campanhas abrangentes, inclusive nas escolas, e também específicas voltadas para o tráfego e operações de carga;
II - promoção de cursos especiais como medidas preventivas e corretivas de disseminação da educação para o trânsito;
IV - incentivo à criação de estacionamentos de automóveis integrados ao sistema de transportes de média e alta capacidade, com a finalidade de reduzir a demanda de viagens no modo automóvel particular;
VII - implantação de centrais de controle do tráfego, em tempo real, visando a implementação de melhorias operacionais no sistema;
VIII - divulgação das informações sobre a qualidade operacional no Município, em tempo real, para todos os usuários;
IX - elaboração e aplicação de Plano de Monitoração do Tráfego no Município;
X - implantação de sinalização de trânsito para regulamentação da circulação e dos pontos de carga e descarga nas vias públicas;
XI - implantação e manutenção de novas tecnologias para os dispositivos de sinalização viária, segurança e controle do trânsito;
XII - adoção de campanha permanente de ordenação disciplinar específica para os condutores de veículos de transporte coletivo de passageiros e para condutores de veículos automotores de duas ou três rodas (motos e triciclos), visando à redução de acidentes e a segurança coletiva;
XIII - promoção de campanhas educativas visando à conscientização da população em geral sobre a não ocupação das vagas de estacionamento reservadas às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Art. 212. São diretrizes para o planejamento institucional do setor:

II - articulação com as administrações municipais da Região Metropolitana, objetivando a racionalização dos fluxos e da malha viária regional em suas conexões com o sistema viário do Município do Salvador;
III - gestões para a criação da Câmara Metropolitana da Mobilidade, com função deliberativa, composta por representantes das comunidades, dos operadores e do Poder Público dos municípios que compõem a Região Metropolitana de Salvador, sob comando do Município-Sede;
IV - desenvolvimento de programas preventivos e planos de alternativas emergenciais para as ocorrências físicas, inundações,

desabamentos e eventos geradores de concentração de tráfego, objetivando a segurança dos deslocamentos;
VI - definição de sistemática para elaboração e análise de relatórios de impactos no tráfego, na implantação de grandes polos geradores de tráfego;
VII - elaboração de pesquisa sistemática de desempenho operacional do Sistema Viário e do Sistema Integrado de Transporte Coletivo, SITC;
IX - elaboração periódica de Pesquisa de Origem-Destino, OD, adotando-a como instrumento de planejamento e monitoração da Mobilidade Urbana tanto para o transporte de passageiros como para o transporte de carga.

Art. 293. A revisão do Plano Diretor, a que se refere o art. 4º desta Lei, será procedida em tempo hábil pelo órgão de planejamento do Município, de modo a atender ao prazo máximo fixado para sua conclusão, cabendo-lhe, para este efeito, a coordenação dos procedimentos 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.

Art. 325. O Município introduzirá uma nova cultura nas práticas administrativas, e novos formatos organizacionais na Administração, baseados em:

I - foco no cidadão;
II - estabelecimento de indicadores correlacionados a metas, possibilitando o seu acompanhamento e controle;
III - visão interdisciplinar e interstitucional 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 Plano Diretor;
VII - substituição dos princípios da hierarquização pela gestão compartilhada, pela intersetorialidade, intercomplementaridade e gestão por resultados;

A Lei Municipal nº 8.027, de 14 de julho de 2011, dispõe sobre a divulgação dos horários e roteiros dos serviços do transporte coletivo municipal no "site" oficial do Município.

A Lei Municipal nº 7.854, de 25 de maio de 2010, dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de dispositivo, que impeça a movimentação dos ônibus quando as portas estiverem abertas.

A Lei Municipal nº 7.853, de 25 de maio de 2010, dispõe sobre a instalação de placas em braile no interior de táxi e ônibus coletivo, contendo o número dos mesmos, para facilitar sua identificação por passageiros com deficiência visual.

A Portaria SETIN nº 10/2008, de 19 de fevereiro de 2008, cria o Conselho Técnico do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador - STCO e aprova o respectivo regulamento.

O Decreto Municipal nº 17.376, de 05 de junho de 2007, dispõe sobre a instalação de sistema de segurança, equipado com câmeras de vídeo, em toda a frota de transportes coletivos por ônibus no Município de Salvador e dá outras providências.

O Decreto Municipal nº 17.899/2007, de 07 de novembro de 2007, cria a "operação Especial de Fiscalização de Transporte Público " e dá outras providências, enquanto o Decreto Municipal nº 8.423/2008, de 30 de maio de 2010, prorroga o prazo da "Operação Especial de Fiscalização de Transporte Público", disciplinada pelo Decreto Municipal nº 17.899/2007.

3 Considerações Finais

Na Câmara Municipal de Novo Hamburgo do estado Rio Grande do Sul, o Projeto de Lei nº 73/2013 propõe que pessoas com deficiência tenham permissão para descer dos ônibus fora das paradas obrigatórias. Na data 16/07/2013, este foi aprovado em 1º (primeiro) turno de sessão ordinária legislativa. Contudo, o referido não se aplica aos corredores exclusivos de ônibus do Sistema Público de Transporte de Novo Hamburgo. Há, todavia, debate em torno de o benefício ser estendido ao embarque, essa autorização ser aplicada apenas aos ônibus adaptados para portadores de mobilidade reduzida e a deficiência visual ou auditiva ser ou não levada em consideração.

Em 12/09/2013, a Câmara Municipal da Capital Paranaense protocolou projeto de lei que assegura aos usuários do transporte coletivo, com deficiência ou mobilidade reduzida, direito ao desembarque entre as paradas de ônibus obrigatórias do município de Curitiba. Famílias de pessoas com deficiência reivindicaram esta regulamentação com a justificativa de não estarem utilizando transporte coletivo devido à distância ou ao local impróprio para desembarque. Estão sendo levados em conta, o itinerário da linha e os preceitos decorrentes da condução correta do veículo, além disso, veículos que trafegam pelas canaletas exclusivas dos ônibus expressos de

Curitiba/PR não estão inseridos neste projeto.

Em uma sessão extraordinária realizada na Câmara Municipal de Presidente Prudente/SP, foi aprovado, no início de junho de 2013, em primeira discussão, projeto de lei que prevê a parada de ônibus do transporte coletivo para o embarque e o desembarque de passageiros deficientes fora dos pontos fixos previamente estabelecidos na Cidade. Antes de seguir para a análise do Poder Executivo, a proposta ainda precisa ser aprovada pelo Legislativo em segunda discussão.

A Lei Municipal nº 8.376/2012 modifica a estrutura organizacional da Prefeitura Municipal do Salvador e dá outras providências, decreta:

> Art. 2º. A gestão do serviço público municipal, fundamentada nos princípios constitucionais da Administração Pública, observará as seguintes diretrizes:
>
> > II - a atuação com foco na resolução dos problemas imediatos do cidadão, embasada na busca constante da melhoria da prestação dos serviços públicos municipais;
> > III - o planejamento do futuro da Cidade e a promoção do bem-estar da população ao longo do tempo;
> > V - o resgate da ordem pública, pelo regular funcionamento dos serviços públicos de competência municipal e ordenamento das funções da Cidade;
> > VI - a estruturação dos órgãos e entidades, segundo a lógica da otimização e da potencialização dos recursos humanos, físicos e financeiros empreendidos na oferta de serviços públicos, privilegiando a transparência e controle social.
>
> Art. 3º. Ficam transferidas as seguintes competências:
>
> > IV - para a Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte, modificada por esta Lei, as relacionadas ao planejamento dos transportes, regulação e controle dos serviços municipais de transportes públicos de passageiros, atualmente a cargo da Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura, bem como as relativas ao licenciamento e fiscalização ambiental, a cargo da Superintendência do Meio Ambiente, extinta por esta Lei;
>
> Art. 4º. Ficam remanejados os seguintes órgãos e entidades municipais:

II - para a Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte, a Superintendência do Trânsito do Salvador e a Companhia de Transportes do Salvador;

Art. 5º. Ficam modificadas as denominações e competências das seguintes Secretarias e órgãos municipais:

I - da Secretaria Municipal do Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente, para Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte, que passa a ter como competências planejar e executar a política urbana do Município, planejar, coordenar, executar e controlar a política municipal dos transportes públicos, a engenharia de tráfego e a regulação e controle dos serviços municipais de transportes públicos de passageiros, bem como aplicar a legislação ambiental no âmbito do município, no tocante ao licenciamento ambiental e sua fiscalização;

III - da Secretaria Municipal de Serviços Públicos e Prevenção à Violência, para Secretaria Municipal de Ordem Pública, com a finalidade de planejar, administrar e fiscalizar o comércio em vias e logradouros públicos, administrar os serviços públicos, organizar e manter o serviço de salvamento marítimo, articular as ações voltadas para a defesa do consumidor e acompanhar o planejamento e execução das ações destinadas à manutenção da ordem pública no que concerne ao regular desempenho das competências do Município na gestão da cidade, à prevenção à violência e à proteção do patrimônio público municipal;

V - da Secretaria Municipal de Transporte e Infraestrutura, para Secretaria Municipal da Infraestrutura e Defesa Civil, que passa a ter como competências prover a oferta e a manutenção da infraestrutura urbana e de planejar e executar a defesa civil, em articulação com órgãos e entidades municipais, bem como a execução dos projetos habitacionais de interesse social.

Art. 13. Ficam criadas 10 (dez) Prefeituras-Bairro, com a finalidade de promover, nas respectivas áreas de competência, em articulação com as Secretarias e entidades 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, conforme regulamento específico a ser expedido pelo Poder Executivo Municipal.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é responsável pela gestão, planejamento estratégico e desempenho de atividades técnicas e possui um papel de destaque na ISO, por fazer parte do TMB (Technical Management Board), um comitê formado por entidades normalizadoras de vários países. Suas normas seguem as normas internacionais de padronização da ISO. Seguir as normas da ABNT é importante para estipular níveis de qualidade, segurança e confiabilidade e aumentar a competitividade e a inovação do que se pretende melhorar.

A respeito do assunto de que trata o projeto de lei em estudo, foram encontradas as Normas:

- ABNT NBR 9.050:2004, Versão Corrigida:2005 e Errata 1:2005, que trata sobre acessibilidade a edificações, mobiliário, espaço e equipamentos urbanos;
- ABNT NBR 15.599:2008, que trata de Acessibilidade – Comunicação na prestação de serviços;
- ABNT NBR 14.021:2005, Versão Corrigida:2005 e Errata 1:2005, que trata de Transporte – Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano;
- ABNT NBR 14.020:1997, que trata de Transporte – Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência – Trem de longo percurso;
- ABNT NBR 14.022: 2011, ABNT NBR 14.022:2009 - Emenda 1:2011 e ABNT NBR 14.022:2006 - Emenda 1:2009, que tratam de Acessibilidade em veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros;
- ABNT NBR 15.646:2011 e ABNT NBR 15.646:2008 - Emenda 1:2011, que tratam de Acessibilidade – Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros – Requisitos de desempenho, projeto, instalação e manutenção.

Importa destacar que o estudo técnico atual não pretende esgotar o assunto.

Sala das Comissões, 07 de outubro de 2013.

Katiane da Silva Souza Santiago

Analista Legislativa da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais

katiane.souza@cms.ba.gov.br

Matrícula nº 6048.