COMISSÃO DE FINANÇAS, ORÇAMENTO E FISCALIZAÇÃO
VOTO EM SEPARADO AO PROJETO DE LEI Nº 79/2018
MENSAGEM Nº 03/2018

AUTOR: EXECUTIVO MUNICIPAL.

EMENTA: Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável do Salvador, institucionaliza as determinações do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador e dá outras providências.

Relatório

Vem à análise desta Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização o Projeto de Lei nº 79/2018, de autoria do Executivo Municipal, que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável do Salvador, institucionaliza as determinações do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador e dá outras providências.

Na Mensagem enviada à Câmara de Vereadores em 02/04/2018, o Prefeito destaca que Salvador "*vem experimentando, nos últimos anos, um elevado crescimento das frotas de automóveis e motocicletas, assim como a elevação dos níveis de conflito entre os fluxos de passageiros e o sistema de distribuição de cargas, o que demonstra os inúmeros problemas a serem enfrentados a curto, médio e longo prazos*" e que o Projeto de Lei apresentado, "*construído através de uma ampla participação social incluindo espaços de diálogo e de compromisso recíproco onde foram apresentados e discutidos o diagnóstico e formulado propostas*", traz a "*preocupação da Administração Municipal no enfrentamento das necessidades e desafios da mobilidade urbana na capital baiana*".

Em 08/05/2018, através do Ofício nº. 81/2018, o Prefeito solicitou Urgência, com fundamento no art.47 da Lei Orgânica do Município.

Em tramitação na Comissão de Constituição e Justiça e Redação, em 09/05/2018, foi juntado o parecer do Relator, vereador Paulo Magalhães, que se manifestou pela constitucionalidade e aprovação do Projeto.

Na Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização, o Relator do Projeto, vereador Tiago Correio, emitiu voto favorável, frente ao qual manifesto meu voto contrário.

É o breve relatório. Passo a opinar.

Nos aspectos que competem a esta comissão analisar, verificamos a ausência de estimativa de impacto orçamentário e de indicação da fonte de recursos para custeio das despesas necessárias para implementação do Política Municipal de Mobilidade Urbana, conforme estabelecem os parágrafos e incisos dos arts. 165 e 166 e inciso I do art. 167 da Constituição Federal, os arts. 15, 16 e 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal (lei 101/2000), assim a Lei Orgânica do Município.

Serão consideradas não autorizadas, irregulares e lesivas ao patrimônio público a geração de despesa ou assunção de obrigação que não atendam o disposto nos arts. 16 e 17 da LRF. Assim, dispõe tais artigos:

> Art. 16. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de:
>
> I - estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subseqüentes;
>
> II - declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.
>
> § 1º Para os fins desta Lei Complementar, considera-se:
>
> I - adequada com a lei orçamentária anual, a despesa objeto de dotação específica e suficiente, ou que esteja abrangida por crédito genérico, de forma que somadas todas as despesas da mesma espécie, realizadas e a realizar, previstas no programa de trabalho, não sejam ultrapassados os limites estabelecidos para o exercício;
>
> II - compatível com o plano plurianual e a lei de diretrizes orçamentárias, a despesa que se conforme com as diretrizes, objetivos, prioridades e metas previstos nesses instrumentos e não infrinja qualquer de suas disposições.

> Art. 17. Considera-se obrigatória de caráter continuado a despesa corrente derivada de lei, medida provisória ou ato administrativo normativo que fixem para o ente a obrigação legal de sua execução por um período superior a dois exercícios.

O Projeto de Lei ora analisado cria, ainda, na estrutura de Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB, 01 (um) cargo de Assessor Especial IV, Grau 58 e 01 (um) cargo de Gerente IV, Grau 57, cujas atribuições e competências serão definidas **posteriormente** em seu Regimento (grifo nosso). Ressaltamos que se trata de cargo em comissão e a indefinição quanto às suas atribuições viola a legislação federal e Constituição, que exige a demonstração que tais cargos se destinam às funções de assessoramento, chefia ou direção.

Os cargos comissionados no serviço público se destinam apenas às funções de chefia e assessoramento. Assim, todas as demais atividades de órgãos estatais devem ser exercidas por servidores concursados- esse é o entendimento do Supremo Tribunal Federal. A criação de cargos em comissão como está sendo feita pela Prefeitura, recorrentemente, evidencia burla ao comando constitucional previsto no inciso V do artigo 37 da Constituição, que determina expressamente esse mandamento: as funções de confiança e os cargos em comissão no serviço público destinam-se apenas às atribuições de direção, chefia e assessoramento. As atribuições especificadas para os cargos criados podem e devem ser desempenhadas por servidores concursados.

Outro ponto que merece destaque sobre a criação de cargos, diz respeito à responsabilidade orçamentária. Constatamos que a proposição não está instruída com a estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequente sobre a criação dos cargos em comissão (art. 16 inciso I da Lei de Responsabilidade Fiscal) e não há declaração do ordenador da despesa de que a criação de cargos e funções têm adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias (art. 16 inciso II da Lei de Responsabilidade Fiscal). A Constituição Federal determina, também, o seguinte:

> Art. 169. A despesa com pessoal ativo e inativo da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios não poderá exceder os limites estabelecidos em lei complementar.

§ 1º- A concessão de qualquer vantagem ou aumento de remuneração, **a criação de cargos**, empregos e funções ou alteração de estrutura de carreiras, bem como a admissão ou contratação de pessoal, a qualquer título, pelos órgãos e entidades da administração direta ou indireta, inclusive fundações instituídas e mantidas pelo poder público, só poderão ser feitas:

I – se houver prévia dotação orçamentária suficiente para atender às projeções de despesa de pessoal e aos acréscimos dela decorrentes;

II – se houver autorização específica na lei de diretrizes orçamentárias, ressalvadas as empresas públicas e as sociedades de economia mista.

A Mensagem nº 03/2018 não vem instruída com os documentos e informações sobre o cumprimento dos critérios constitucionais e da Lei de Responsabilidade Fiscal.

DA PUBLICIDADE E TRANSPARÊNCIA

No que concerne à publicidade e transparência necessárias à participação social efetiva, que no site do Plamob nunca foi apresentada a minuta do Projeto de Lei nº 79/18, quando poderiam ser abertas contribuições e sugestões e garantida a participação efetiva da população. O projeto enviado à Câmara Municipal, ao contrário do que alega o Prefeito na Mensagem 03/2018, não teve seu conteúdo construído através de participação social e sequer aparece como produto no Contrato SEMOB nº 001/2017 com a TTC Oficina. A instituição da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável do Salvador e as determinações do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador certamente foi um processo à parte, sem participação popular.

O trâmite legal do Plamob e da Política Municipal de Mobilidade Urbana exige ampla comunicação pública, ciência do cronograma e locais de reuniões, apresentação dos estudos e propostas com antecedência e divulgação dos resultados dos debates e das propostas adotadas nas diversas etapas do processo. Nesse sentido, anexamos ao presente parecer o documento "Propostas para um Plano de Mobilidade Popular" subscrito por oito entidades e pelo doutorando Daniel Caribé, todos presentes na etapa de consulta popular no âmbito do Poder Executivo, onde se declara que, em que pese o processo de participação ter sido aberto, ele não foi de fato participativo.

DA SOLICITAÇÃO DE TRAMITAÇÃO EM REGIME DE URGÊNCIA

A LOM preleciona no artigo 76 que "os planos específicos, programas e projetos urbanísticos criados ou implantados pelo Município deverão observar as diretrizes gerais estabelecidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano". Entendemos que a Política de Mobilidade Urbana é parte do Plano Diretor, sendo assim, o Projeto de Lei nº 79/2018 deve observar o artigo 351 § 9º da Lei Municipal nº 9069/2016:

> Art. 351. § 9º 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.

A interpretação sistemática sugerida considera que o parágrafo em comento não pode ser visto de forma isolada, pois o direito existe como sistema, o que nos impõe compará-lo aos planos municipais e federais, Constituição Federal, Lei Orgânica do Município, dentre outras normas que tratem da temática.

O regime de urgência reiteradamente solicitado, indica, flagrantemente, que há um propósito da Prefeitura de suprimir o papel dos vereadores e vereadoras dos debates das políticas de desenvolvimento urbano de Salvador. A Câmara de Vereadores desempenha um papel fundamental no desenvolvimento urbano e tem a prerrogativa de criar mecanismos de participação da sociedade.

Entendemos, então, que o Presidente da Câmara Municipal, no exercício da prerrogativa prevista no artigo 47 § 2º da LOM, deverá negar a admissibilidade do pedido de urgência, pois trata-se de matéria que não comporta tal regime, devendo o mesmo tramitar à ordem prevista para os projetos de iniciativa dos Vereadores.

DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12587/2012, traz que a instituição do Plano de Mobilidade Urbana Municipal é passo necessário para a garantia recursos federais destinados à mobilidade urbana. Nesse sentido, O PL nº 79/2018, no parágrafo

único do artigo 3º autoriza que o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador – PlanMob de Salvador seja instituído por ato do chefe do Poder Executivo. Acontece que o PDDU traz previsão que não acolhe esse parágrafo, a saber:

> 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.
>
> **§ 3º As determinações do PlanMob deverão ser institucionalizadas por nova Lei Municipal específica, complementando este PDDU (grifo nosso).**

Não há determinações do Plamob no Projeto de Lei ora mencionado, em que pese essa expressão esteja citada na ementa. Resta evidente o artifício utilizado para tentar driblar o dispositivo legal e parecer que a Política cumpre a obrigação imposta ao poder público trazida no PDDU.

O conteúdo da política municipal também não disciplina fundos, garantias públicas, transferências financeiras, empréstimos, avais e financiamentos voltados à mobilidade ativa e ao transporte público de massa.

Dito isso, concluímos:

Em termos materiais e formais, o Projeto 79/2018 é contrário ao interesse público e à gestão fiscal responsável da Cidade, pois não atende aos aspectos constitucionais, legais, jurídicos e regimentais necessários ao seu regular trâmite. VOTO PELA SUA INCONSTITUCIONALIDADE E REPROVAÇÃO, bem como de eventuais emendas propostas.

11 de junho de 2018.

Marta Rodrigues
Vereadora do Partido dos Trabalhadores-PT

Salvador, 27 de abril de 2018
Ao Senhor
Antônio Carlos Magalhães Neto
Prefeito de Salvador

C/C:

Fábio Mota
Secretário de Mobilidade Urbana

Leo Prates
Presidente da Câmara Municipal de Salvador

PROPOSTAS PARA UM PLANO DE MOBILIDADE URBANA POPULAR

Nós, entidades, movimentos, coletivos, cidadãos e cidadãs abaixo assinados (as), vimos por meio do presente documento nos manifestar acerca do processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Salvador.

Inicialmente, afirmamos que o Projeto de Lei nº 79/18 -- que pretende instituir a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador e institucionalizar as determinações do Plano de Mobilidade -- não atingirá o objetivo proposto, pois, traz no seu conteúdo geral, a incapacidade de realizar no município um planejamento da mobilidade urbana integrado com outras políticas e com instrumentos efetivos de execução.

Uma Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, apta a dar conta das complexidades locais e metropolitanas, deve promover a gestão democrática e priorizar os direitos dos cidadãos e cidadãs, com instrumentos de fiscalização e transparência de dados e indicadores, avaliação e controle social permanentes, fundos públicos, meios financeiros e institucionais necessários à implantação, execução e definição de prioridades de investimentos, voltados às necessidades de quem vive na Cidade. Nada disso encontramos no Projeto de Lei em comento, que limita-se a reproduzir, quase que literalmente, o conteúdo da Lei Federal nº. 12.587, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), com o agravante de transferir ao chefe do Poder Executivo poder para instituir o Plano de Mobilidade por decreto.

A Política Municipal proposta no PL é reflexo de diversos equívocos na condução do processo participativo e, também, da escolha da empresa que o dirigiu. Sobre essa etapa "participativa", conduzida pelo Consórcio TTC/Oficina, de São Paulo, que venceu a licitação para desenvolvimento do estudo e apresentação do Plano de Mobilidade Urbana ao custo de R$ 2,5 milhões, pontuamos o que segue:

1. A empresa TTC -- Engenharia de Tráfego e Transporte, participante do Consórcio, ajudou a desenvolver, em 2010, os projetos da Avenida Atlântica e a Linha Viva, assim como corredores exclusivos de ônibus. Tais fatos maculam a sua isenção. Não é compreensível que a mesma empresa que "doou" projetos formule o planejamento da mobilidade urbana em Salvador.

2. A metodologia desenvolvida foi pré concebida e construída sem a participação de representantes da sociedade civil.

3. A realização das audiências e oficinas ocorreram sem a publicação prévia dos conteúdos que seriam trabalhados e não houve devolutiva dos resultados das mesmas, sobre como as propostas seriam incorporadas aos Estudos do Plano de Mobilidade Urbana.

4. As pesquisas e entrevistas não contemplaram todos os territórios do município. Os segmentos entrevistados, majoritariamente, levaram um saber técnico-científico insuficiente, em que pese necessário, para o dimensionamento das demandas reais dos habitantes da cidade.

5. No site do Plamob (http://planmob.salvador.ba.gov.br/), meio onde foram publicizados os documentos e estudos produzidos, nunca foi apresentada a minuta do Projeto de Lei nº 79/18, quando poderiam ser abertas contribuições e sugestões e garantida a participação efetiva da população.

6. O número de Audiências Públicas foi insuficiente, além do fato dessas terem acontecido em horários comerciais e dias úteis, deixando de fora a grande maioria da população.

Ainda sobre o PL nº 79/2018, é preocupante o fato do mesmo autorizar que o Poder Executivo institua o Plano de Mobilidade Urbana por Decreto. Tal autorização contraria o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, Lei Municipal nº 9069/2016, que traz, expressamente, o seguinte:

> 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.
>
> **§ 3º As determinações do PlanMob deverão ser institucionalizadas por nova Lei Municipal específica, complementando este PDDU (grifo nosso).**

Não há determinações do Plamob no projeto de lei que tramita na Câmara de Vereadores, à despeito do fato dessa expressão constar na ementa. Reiterando o entendimento trazido pelo PDDU de Salvador, entendemos que o Plano de Mobilidade deve ser instituído por lei municipal, com ampla participação e debate. Dessa forma, transcenderá períodos políticos e será, como deve ser, um planejamento de Estado e não de governos. A participação da sociedade civil no processo de construção do Plano também contribui para sua continuidade, de maneira independente às mudanças políticas.

Adicionamos:

- os objetivos dispostos na Lei Orgânica Municipal, de estímulo e garantia de participação da comunidade em todas as fases do processo de planejamento, desenvolvimento e organização territorial e espacial do Município (Art. 71, III).

- as disposições do Estatuto da Cidade em seu artigo 2°, II (do ordenamento do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano) e o Art. 43 (da garantia da gestão democrática da cidade).

- os direitos dos cidadãos em participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana - Arts. 14 e 15 da Política Nacional de Mobilidade (LEI N° 12.587).

Solicitamos, preliminarmente, fundamentados no que foi dito quanto ao processo participativo, o que segue:

- Retomada do processo participativo com explicitação dos conteúdos que serão trabalhados e como os resultados dessas oficinas serão incorporados aos Estudos do Plano de Mobilidade Urbana, com a construção de metodologia para sistematização e utilização dessas informações a serem levantadas, assegurando a representatividade de gênero, raça e territorial no processo.

- Ampliar os segmentos a serem entrevistados, dando destaque especial aos trabalhadores da mobilidade urbana, associações de usuários, lideranças comunitárias e dos movimentos sociais, assegurando, sempre a representatividade de gênero, raça e territorial no processo.

- Disponibilização de um canal permanente de comunicação na internet. Esse canal deve ser estruturado em uma plataforma aberta e participativa,

possibilitando o acompanhamento e participação do cidadão interessado em construir propostas. No site deverão estar disponibilizados, além de todos os documentos e estudos produzidos para consulta (download e upload), formulários online, onde o cidadão possa deixar sua contribuição ao processo e onde será dada sua resposta oficial, que poderão ser acessados pelos demais interessados; um mapa colaborativo, onde será possível territorializar as propostas apresentadas, possibilitando posteriores contribuições e sugestões no território e uma minuta de lei em formato aberto, onde seja possível, no corpo da própria lei, sugerir as devidas edições. Lembramos que este formato é assegurado pela LAI (Lei de Acesso à informação nª12.527/2011).

- Realização de um maior número de Audiências Públicas, além de uma exclusiva para debater a metodologia. Considerar a questão de horários alternativos aos horários comerciais e dias da semana, para contemplar uma parcela mais diversificada da população.

- Inclusão de representantes da sociedade civil na composição da coordenação do processo participativo, respeitando o princípio da paridade de gênero.

- Criação de um Cronograma de Trabalhos e um Plano de Mobilização e Participação Social. Disponibilizar chamadas no site e divulgado nas mídias de grande circulação da cidade.

Abaixo, listamos alguns pontos para a construção de um Plano de Mobilidade Urbana que seja realmente comprometido com os objetivos dispostos na Política Nacional, com recomendações internacionais e as disposições do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador, que no artigo 200 diz que o município deverá consolidar a articulação entre os diversos modais a partir da elaboração de 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 pelo PDDU e em estrita coerência com as demais condicionantes urbanísticas determinadas nessa Lei. Conforme o PDDU, o Plamob deve ser compatibilizado com outros planos setoriais de transporte da RMS e regionais do Estado da Bahia.

1. Participação: atualmente, o único espaço institucional destinado à participação da sociedade é o Conselho de Transportes, porém ninguém sabe da sua composição e das suas reuniões e encaminhamentos. Esse Conselho existe apenas sob o ponto de vista formal, suas reuniões e formulações não alcançam a transparência e publicidade necessárias em qualquer estado de direito. É preciso um novo Conselho de Transportes, onde se façam presentes representações populares e dos trabalhadores da mobilidade urbana, em paridade com o poder público.

É necessário, também, colocar em prática outros mecanismos permanentes de consulta e participação da população, além de instrumentos claros e eficientes de monitoramento das políticas e dos contratos. Os usuários e os trabalhadores da mobilidade urbana soteropolitanos (dentre eles, os rodoviários) precisam ter o protagonismo na elaboração e na gestão das políticas, e não os empresários do setor e as empresas de consultorias.

2. Política tarifária: o preço das tarifas dos transportes públicos é um dos fatores predominantes de exclusão social e de incentivo ao uso dos veículos motorizados particulares. É preciso elaborar uma política que compartilhe os custos entre usuários diretos e indiretos, empresas e os três entes federativos, através de subsídios e tributos, formando um fundo para assegurar o direito à mobilidade. Atualmente, toda a população se beneficia do transporte público, principalmente os grandes estabelecimentos comerciais e os grandes empregadores, porém são os trabalhadores mais pobres que financiam quase todo o serviço.

3. Universalização do serviço e direito à cidade: é preciso levar o transporte público e a infraestrutura pedestre/cicloviária para os bairros mais periféricos de Salvador e desenvolver políticas específicas para os setores mais marginalizados, a exemplo dos estudantes das escolas públicas, desempregados, trabalhadores informais, pessoas com deficiência ou necessidades especiais, além de ações específicas objetivando garantir o acesso à educação, saúde, lazer e cultura, garantido pelo artigo nº 6 da nossa Constituição, onde o transporte é previsto como direito social.

4. Priorização e incentivo ao uso dos transportes coletivos e meios ativos: a essência das atuais políticas de mobilidade urbana soteropolitana é a de perpetuar a prioridade dada ao transporte motorizado individual, como os carros. É preciso desenvolver uma política detalhada e de longo prazo de incentivo à transição modal, fazendo com que os usuários dos veículos particulares sejam induzidos a migrar para os modais ativos e transportes públicos e com que todos se sintam confortáveis ao utilizarem as bicicletas e realizarem caminhadas. Além disso, o transporte público precisa ter um baixo custo para o usuário direto, além de ser eficiente, seguro e confiável. É necessário desenvolver e implementar, de maneira participativa, um Plano Cicloviário e Pedestre com ampla representatividade da sociedade civil, em que o uso do espaço público voltado para mobilidade priorize infraestrutura pedestre e cicloviária, assim como o transporte público, em detrimento do espaço hoje destinado aos transportes motorizados individuais. Neste sentido, é necessário mudar a lógica baseada na fluidez e velocidade máxima dos carros para uma melhoria da velocidade média das pessoas. Para isso, o desenho do espaço urbano precisa ser focado na redução dos trajetos para pedestres e ciclistas assim como conforto, dignidade e bem estar sejam características para palpáveis para usuários do transporte público e modais ativos.

5. Integração modal: É necessário criar um plano focado em integração modal que pense a mobilidade como uma grande rede integrada, onde cada cidadão possa realizar seus deslocamentos mesclando prioritariamente modais ativos e transporte público, integrando calçadas, infraestrutura cicloviária, sistema de compartilhamento de bicicleta a pontos de ônibus, terminais de integração, estações de metrô, edifícios-garagem e pólos geradores de tráfego, além de interiorizar estas estruturas para além da Orla marítima, considerando bairros do centro e da região do Miolo de Salvador.

6. Rodoviários: sem os rodoviários e demais trabalhadores da mobilidade urbana não há transporte público. E eles estão a cada dia mais desvalorizados, submetidos a condições de trabalho cada dia mais precárias. É preciso desenvolver um plano específico para esta categoria, que envolva a adoção de equipamentos mais modernos e confortáveis, leve em consideração a segurança no trabalho, além de um melhor plano de carreira e melhor remuneração.

7. Taxistas, mototaxis e motoristas de aplicativos: as mobilidades emergentes não podem ficar de fora de um Plano de Mobilidade que almeje ser atual. É preciso regulamentar e prover de políticas os mototaxis e os motoristas dos aplicativos, pois as suas atividades impactam diretamente na qualidade da mobilidade e são grandes geradoras de emprego. Marginalizar esses trabalhadores só irá precarizar ainda mais a qualidade de vida dos usuários destes serviços. Mais do que isso, é preciso combater as condições de trabalho extenuantes e a superexploração posta em prática por estas plataformas, mas também os taxistas.

8. Microacessibilidade: universalizar o direito à mobilidade passa por compreender e atender às necessidades especiais de cada tipo de usuário. Repensar as calçadas; prover rebaixamento nas escadas dos ônibus, metrô, pontos de paradas e estações de transbordo com equipamentos apropriados; treinar os trabalhadores da mobilidade para que compreendam e respeitem as necessidades especiais de cada usuário, entre outras, são ações fundamentais para fazer do transporte público um fator de inclusão social.

9. BRT e vias expressas: A população de Salvador não quer o BRT e as vias expressas (Linha Viva e Via Atlântica)! É preciso barrar essas obras que só irão consumir recursos públicos do já exíguo orçamento destinado à mobilidade urbana e não resolverão o problema de mobilidade soteropolitano. Além disso, são soluções que degradam o meio ambiente e a paisagem e vão na contramão das ações em curso nas outras grandes cidades do mundo. Que estes recursos sejam revertidos para: universalização do serviço, garantir a modicidade da tarifa, incentivar o uso das bicicletas e das caminhadas, adoção de ônibus e de equipamentos mais modernos, realização das obras de

microacessibilidade e para levar transporte público para as periferias da cidade.

10. Contra o corte de linhas: o corte de linhas é uma ação criminosa da prefeitura de Salvador. Cada usuário tem suas necessidades e desejos específicos de deslocamento. E seus limites. Obrigar aos usuários a utilizarem o metrô de forma alguma melhorará a qualidade de vida de todos. É preciso ter opções que atendam a cada contexto. A população de Salvador não pode ser penalizada por conta de a Prefeitura ter assinado de forma arbitrária o contrato de concessão das linhas sem levar em consideração a integração com o metrô e com a Região Metropolitana. É necessário um estudo participativo e minucioso para repensar as linhas existentes em Salvador, sem limite de tempo para integração de viagem.

11. Gestão metropolitana: Salvador é a principal cidade de uma grande região metropolitana brasileira. É preciso compartilhar a gestão e integrar os serviços de mobilidade urbana com as cidades da RMS.

12. Uso e ocupação do solo: mobilidade urbana e uso e ocupação do solo formam um par inseparável do Planejamento Urbano. Um e outro se influenciam constantemente e precisam ser pensados de forma conjunta. Em especial, os polos geradores de viagens e as áreas do entorno das grandes estações. Mas também é preciso evitar que as populações sejam expulsas dos seus bairros por conta das obras ou por conta da inflação dos aluguéis e valor dos terrenos.

13. Tecnologias limpas e que melhorem a qualidade de vida dos trabalhadores e usuários: os ônibus de Salvador são defasados tecnologicamente. Poluem mais, pioram as condições de trabalho dos rodoviários, dificultam a vida das pessoas com deficiência e dos idosos, tornam degradante a vida dos passageiros. É preciso elaborar um plano de substituição dos atuais equipamentos por outros mais modernos, confortáveis, seguros e sustentáveis, além de investir em tecnologias capazes de orientar os usuários em seus deslocamentos. Por fim, é preciso abolir definitivamente os "currais" e as catracas.

14. Segurança: os constantes assaltos e a sensação de insegurança são, junto com o preço da tarifa, os motivos que mais afastam usuários dos transportes públicos e incentivam o uso dos veículos particulares. É preciso garantir que passageiros e trabalhadores façam os seus deslocamentos com tranquilidade. Além disso, é preciso combater os recorrentes assédios às mulheres dentro dos transportes públicos. E isso não significa defender mais policiamento e violência. Segurança pública deveria ser, antes de qualquer coisa, prevenção e diálogo, adensamento dos espaços de ocupação pedestre e cicloviária. É necessário reconhecer a gravidade dos números de feridos e mortos no trânsito na cidade de Salvador e implantar um programa de monitoramento e redução das mortes no trânsito, com metas arrojadas de redução das colisões

e atropelamentos (20% ao ano -- com base no ano anterior -- nas mortes, até chegar a um máximo de 6 mortes para cada 100 mil habitantes em 2020) através de uma política consistente de redução de velocidade e acalmamento do trânsito, segundo o que recomenda a Organização Mundial de Saúde (OMS). Reconhecer que estes números geram como consequência segregação social, esvaziamento das ruas, problemas sociais e psicológicos, despesas para a administração pública, seja na área de saúde, seja na área urbanística.

15. Revisão do contrato de concessão: o contrato de concessão do transporte público soteropolitano, com vigência de 25 anos, foi assinado sem nenhuma participação popular e antes mesmo de termos um Plano de Mobilidade. É preciso revisar o instrumento imediatamente, ajustando-o aos anseios da população e às novas exigências.

16. Mobilidades vertical e marítima: Salvador não é uma cidade plana. O seu relevo exige soluções de mobilidade urbana diferentes das em funcionamento nas outras capitais. Integrar a cidade e garantir uma boa mobilidade passa por investir em elevadores, escadas rolantes, planos inclinados e teleféricos. Além disso, é preciso resgatar a política de mobilidade marítima, atendendo às ilhas de Salvador e da Região Metropolitana e utilizando o potencial da Baía de Todos os Santos.

17. Financiamento: garantir recursos municipais para investimentos em mobilidade urbana, criando autonomia financeira para a manutenção da infraestrutura, dentre outros, principalmente a relativa aos modais ativos onde se tem um alto fluxo de usuários e baixo custo de manutenção. Apontamos como alternativa a vinculação de verbas do FUNDURBS (fundo municipal de desenvolvimento urbano previsto no PDDU) e das multas de trânsito. Apresentam-se como alternativa, também, políticas de incentivo tributário como as de reduções no ISS ou IPTU para empresári@s que estimularem seus empregados a se locomoverem de forma ativa ou por transporte público. .

Oportunamente, apresentamos, em anexo, a proposta feita pelo Mobicidade Salvador no processo de escuta setorial realizada pelo Poder Executivo, e exigimos respostas a respeito da mesma, o que implica em justificar, fundamentar, explicitar os motivos que dão embasamento à posição da Prefeitura sobre ela. A omissão dos responsáveis pelo processo "participativo" sobre esse documento violou o direito à participação do seu proponente.

Reiteramos, por fim, a nossa contrariedade absoluta aos projetos da Linha Viva, Via Atlântica e do BRT, que desrespeitam as diretrizes da Lei Nacional de Mobilidade (LEI Nº 12.587) e as recomendações da Organização Mundial de Saúde, assim como as melhores práticas na articulação entre mobilidade e meio ambiente.

Reclamamos que a Prefeitura Municipal de Salvador, Secretaria de Mobilidade e a Câmara de Vereadores, dentro do que compete a cada ente, retornem à Minuta, aos estudos técnicos e contribuições da população que devem embasá-la, e tratem do que as normas e princípios da mobilidade urbana entendem como necessários ao planejamento responsável da nossa Cidade. De outro modo, Salvador terá para o horizonte uma mobilidade urbana desconectada das reais necessidades da sua população.

Avante
Bike Anjo Salvador
Canteiros Coletivos
Cidadanize-se
Daniel Caribé- Doutorando FAUFBA
GAMBA - Grupo Ambienatlista da Bahia
La Frida Bike
Mobicidade Salvador
SER

ANEXO

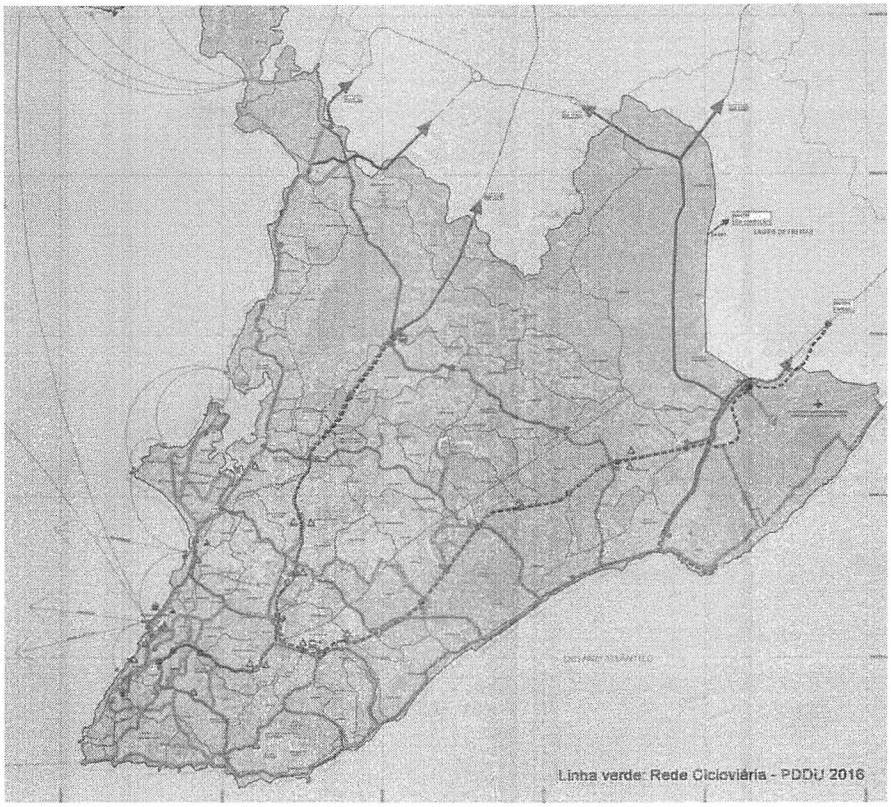
Propostas apresentadas acerca da Mobilidade Ativa ignoradas no processo 'participativo'

● Desenvolver de maneira participativa e implementar um Plano Cicloviário com ampla representatividade da sociedade civil em Salvador, dentro dos prazos previstos, como descrito a seguir:

O Ampliação em até 400 km de infraestrutura cicloviária segura até 2020 de responsabilidade da Prefeitura, priorizando as vias arteriais ou primárias, fazendo intersecções com estações de transbordo, sem perder de vista a microacessibilidade a estes espaços ;

O Criação de **corredores verdes** (leia-se espaços arborizados com estrutura cicloviária) que interliguem a cidade, considerando as centralidades reconhecidas pelo PDDU, pelos Pólos Geradores de Viagem e pelos equipamentos urbanos que atraem e dispersam fluxos como parques, instituições de ensino, instituições de saúde, hospitais, centros comerciais e esportivos;

O Conexão entre as estruturas viárias / cicloviárias existentes realizadas pelo governo ou prefeitura, priorizando a intermodadlidade e facilidade de acesso para estes modais (viários, verticais, marítimos, metroviários, ferroviários) ;



Metas - Executivo

1. Priorizar de maneira efetiva os modais não-motorizados, em cumprimento da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal, 12.587/12), desde a alocação de recursos, do planejamento e da execução de obras, até a segurança no deslocamento nos mais variados modais;

2. Incluir como prioridade a bicicleta e o pedestre nas diretrizes do Plano de Mobilidade da Cidade de Salvador, contemplando as pautas de melhores práticas de compartilhamento do espaço urbano e os anseios expressos em diversas pesquisas sobre o uso da bicicleta em Salvador;

3. Implantar uma infraestrutura que induza à redução de velocidade, como tachões, lombadas, canteiros circulares, ilhas de pedestres, dentre outros, de acordo com o que recomendam o *Guia da Bicicleta nos Planos*, proposto pela União de Ciclistas do Brasil (UCB), e o *Manual de Gestão da Velocidade e Segurança Viária*, elaborado pela Organização Mundial de Saúde (OMS);

4. Reduzir 10 km/h em todas as vias com velocidade entre 60 e 80 km/h;

5. Implantar ciclovias em todas as avenidas que permitam velocidades superiores a 50 km/h, e ciclofaixas em todas as ruas e avenidas de 50 e/ou 40 km/h (de menor movimento), ou, na impossibilidade de implantá-las, reduzir a velocidade para 30 km/h:

   O Priorização da implantação de ciclovias em todas as vias arteriais;
   O Divulgação do cronograma de ações voltadas para instalação desta infraestrutura, garantindo a participação integral da população no seu planejamento;

6. Interligar de maneira estratégica todas as ciclovias e ciclofaixas da malha, a fim de acabar com os "abismos" infraestruturais entre elas, como por exemplo:

   O Exemplos: Dique ↔ Djalma Dutra ↔ Bonocô; Rótula do Abacaxi ↔ Iguatemi ↔ Bonocô; Vasco da Gama ↔ Dique; Tancredo Neves ↔ Magalhães Neto ↔ Paralela; Luiz Eduardo Magalhães ↔ Imbuí; San Martin ↔ Barros Reis ↔ Luis Eduardo Magalhães;

7. Criar um padrão de infraestrura cicloviária de forma a facilitar seu reconhecimento e seu uso pelos usuários, tomando como parâmetro:

O As sinalizações verticais, reforçando a atenção nos cruzamentos, demarcando a preferência nas conversões, inclusive com sinalizações exclusivas para facilitar o deslocamento de ciclistas e pedestres;
O As sinalizações horizontais, reforçando a marcação do pictograma do ciclista no piso e o preenchimento em vermelho do espaço do ciclista (de forma, inclusive, a diferenciar das ciclofaixas temporárias);
O A infraestrutura protetiva e segregatória, com balizas que impeçam a entrada de veículos sem aumentar os riscos de pedestres e ciclistas de colidir contra tal estrutura;
O O cumprimento das larguras mínimas para ciclofaixas e ciclovias, de acordo com o que recomendam o DENATRAN e o Código Brasileiro de Trânsito, a partir de debate prévio com a sociedade civil, levando-se em consideração bicicletas cargueiras e triciclos;
O A implantação de infraestruturas específicas, tais como espaços reservados para bicicletas à frente dos carros nos sinais ou à frente de faixas de pedestre - *bikebox*;

8. Demarcar faixas de pedestres em 50% das esquinas e pontos de fluxo de pedestres dos bairro de Salvador (e não somente em regiões específicas da cidade);

9. Duplicar o número de travessias em solo e ampliação dos tempos semafóricos nas avenidas de vale, considerando pessoas com mobilidade reduzida (crianças, idosos e deficientes físicos);

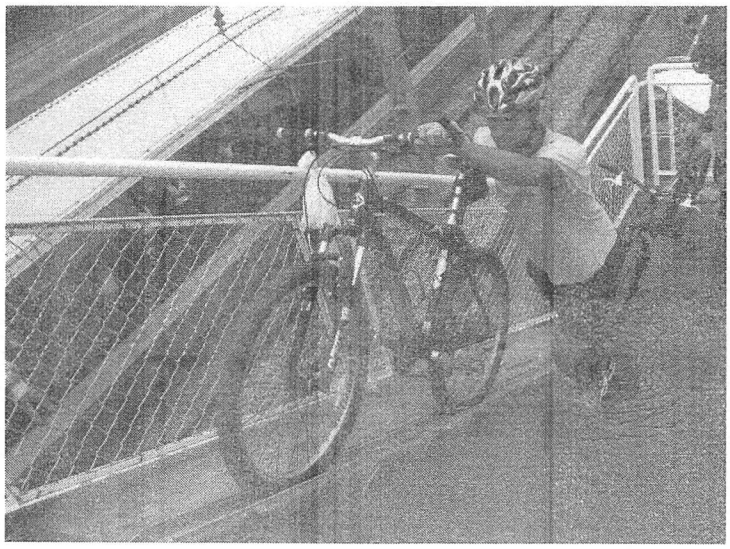
10. Implantar tempos semafóricos que considerem a mobilidade de idosos, crianças e, principalmente, deficientes físicos com:

    O Redução dos tempos de espera de travessia em semáforos de botões para no máximo 30 segundos, reduzindo a indução à travessia com risco;

    O Ampliação do tempo disponível para a travessia segura, definindo o mínimo de 20 segundos de sinal vermelho para os carros, sendo ampliado a depender da distância da travessia;

11. Implantar estruturas de paraciclos e/ou bicicletários em seis das principais estações de transporte coletivo: Lapa, Mussurunga, Barroquinha, Pirajá, Rodoviária, Calçada; ou próximo a estas, fomentando a integração da bicicleta com os demais modais até final de 2018;

12. Implantar estruturas tipo canaletas em 30% das escadarias de acesso aos bairros localizados em encostas e em estações de transporte, facilitando o deslocamento vertical de quem usa a bicicleta ou transporta bens com carrinhos de mão;



13. Garantir fonte orçamentária, recursos humanos e materiais para a criação, consolidação e manutenção da infraestrutura voltada para a bicicleta e o pedestre;

14. Criar Grupo de Trabalho voltado para a bicicleta e os modais ativos, de caráter consultivo e deliberativo, incluindo a sociedade civil, focado na ciclomobilidade e na mobilidade a pé, dentro da Secretaria de Mobilidade Urbana.

15. Implantar "Zonas 30" (de 30 km/h) e redutores de velocidade em áreas escolares e regiões/períodos de espaços de lazer, parques e grande aglomeração de pessoas;

16. Equipar todas as escolas municipais e, no mínimo, 40% dos prédios da gestão municipal com bicicletários;

17. Equipar 30% da frota de ônibus com mecanismos para integrar a bicicleta a este modal em dois anos, e 60% até 2020;



18. Garantir pelo menos duas vagas para cada um dos modais que compõem o sistema de transporte da cidade no Conselho Municipal de Transporte, considerando os modais ativos, como a bicicleta e o pedestre, e considerando a distribuição geográfica da cidade através de representantes das diferentes regiões de Salvador;

19. Ampliar as calçadas e travessias pedestres nas zonas de grande fluxo, garantindo acessibilidade e segurança, focando nas centralidades identificadas no PDDU (Centro Antigo e Iguatemi/Tancredo Neves);

20. Implantar ciclovias e ciclofaixas em 60% dos viadutos e túneis de Salvador, garantindo que toda nova pista, viaduto ou túnel seja acompanhado pela construção de estrutura cicloviária e de acesso ao pedestre;

21. Reduzir em 40% os estacionamentos públicos das vias para a ampliação das calçadas e/ou implantação de ciclofaixas e ciclovias;

22. Implantar e/ou ampliar a iluminação da rede cicloviária, com luminárias mais próximas ao nível do chão, como já acontece no Corredor da Vitória, pensando, principalmente, na segurança feminina.

23. Acompanhar e disponibilizar, de forma acessível, sobretudo por meio virtual, os dados de atropelamentos de ciclistas e pedestres, sistematizando as informações em busca de soluções para os locais onde mais ocorrem colisões, indicando as causas e as medidas adotadas pela gestão em suas respectivas competências, até o primeiro semestre de 2018;

24. Planejar, implementar e difundir bicicletários e paraciclos públicos em locais de grande fluxo de pessoas e de interesse público como praças, parques, mercados, museus, cinemas e outros prédios e regiões de interesse e atração de público; valendo-se tanto dos espaços internos como de parte das áreas viárias hoje destinadas ao estacionamento automotivo;

25. Estimular o uso da bicicleta no funcionalismo público dos três poderes, com implementação de bicicletários, chuveiros e vestiários em 40% dos prédios públicos até 2018 e 80% dos prédios públicos até 2020;

26. Ampliar o Sistema de Compartilhamento de Bicicletas - Bike Salvador - focando em pontos de integração modal, como Terminais de Integração, estações de metrô, edifícios-garagem e pólos geradores de tráfego, além de interiorizar as estações para além da Orla, considerando bairros do centro de Salvador, dobrando, assim, o número de estações e de bicicletas no período de dois anos;

27. Executar contagens de ciclistas por bairro e pesquisas de origem/destino e outros estudos que produzam, anualmente, dados acessíveis sobre o uso da bicicleta em Salvador;

28. Criar um portal de indicadores que permitam o controle e o acompanhamento social, ajudando a compreender a mobilidade ativa (bicicleta e pedestre) e como a política de mobilidade está sendo desenvolvida na cidade, com dados públicos e em formatos abertos;

29. Discutir a questão de gênero no uso pedestre e da bicicleta por parte do público feminino;

30. Incluir a bicicleta como modal de transporte de carga, fato não considerado no PDDU aprovado em 2016;

31. Garantir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade (**LEI Nº 12.587**) na elaboração dos planos pluri-anuais da gestão municipal;

Legislação e tributação

32. Regulamentar a lei municipal que obriga a previsão de espaço destinado ao ciclista em novas vias, pontes e viadutos, bem como em todas as novas avenidas e ruas;

33. Estabelecer lei municipal que proíba a implantação de estruturas segregadoras nas vias que dificultem o livre traslado de ciclistas e pedestres em meio urbano;

34. Estabelecer lei para a redução das velocidades máximas permitidas em vias arteriais urbanas para 50 km/h, sendo 40 km/h para veículos pesados;

35. Regulamentar e exigir a construção de bicicletários em estabelecimentos com grande afluxo de pessoas, órgãos públicos e grandes empresas, com a definição de parâmetros técnicos e sanções;

36. Regulamentar, revisar e aplicar de maneira efetiva as legislações que tratam o tema da mobilidade por bicicleta;

37. Destinar no mínimo 10% dos recursos voltados para mobiliário urbano da Secretaria de Mobilidade em ações específicas para a infraestrutura cicloviária.

38. Destinar um percentual das multas de trânsito para a implantação de infraestrutura cicloviária e para campanhas de respeito ao ciclista e ao pedestre;

39. Incentivar empresas para a possibilidade de substituição do vale transporte por bicicleta, além do reconhecimento, pelo Ministério do Trabalho, da bicicleta como modal de transporte e a livre vontade do trabalhador ao optar por esta modalidade;

40. Dar incentivos fiscais a empresas que implantem bicicletários e vestiários em suas dependências;

41. Estabelecer lei para a implantação de bicicletários e vestiários nas dependências de todos os edifícios públicos, seja do Legislativo, Executivo ou Judiciário;

42. Reduzir carga tributária incidente nas bicicletas, peças e acessórios;

43. Reduzir carga tributária para empresas com prestação de serviços de manutenção e comercialização de bicicleta e acessórios.