CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS

Projeto de Lei Nº 79/2018

Autoria do Executivo Municipal.

1.0. Ementa – Institui a Politica Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável do Salvador, institucionaliza as determinações do plano de Mobilidade Urbana Sustentável de salvador e dá outras providencias.

2.0. Relator – VEREADOR HELIO FERREIRA.

3.0. Considerações iniciais sobre a matéria

O presente parecer aprecia o Projeto de Lei nº 79/2018, em tramitação no âmbito da Comissão de Transporte, Transito e Serviços Municipais da Câmara Municipal de Salvador, e que dispõem sobre a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável. Sua relatoria foi distribuída para o vereador Hélio Ferreira presidente desta mesma comissão.

Para subsidiar o entendimento desta comissão sobre o tema, organizamos o estudo da matéria em duas partes. Na primeira, apresentaremos um breve percurso histórico de como o plamob vem sendo debatido no âmbito nacional, abordando as principais conclusões sobre as proposta de elaboração do plano pelas cidades, o segundo momento apresentaremos em síntese as controversas apresentado pelo Plamob já elaborado pelo executivo na cidade de Salvador, neste mesmo espaço, buscamos apontar para os principais questionamentos jurídicos que acompanham

a proposta de Lei, com o objetivo de fundamentar nossa posição sobre aprovação ou não da matéria.

4.0. Analise do Tema

A partir da exigência do Estatuto da Cidade e da aprovação da Lei nº. 12.587, iniciou-se a preocupação com a regulamentação da mobilidade no âmbito urbano nacional, o que implicou no estabelecimento da obrigatoriedade para um grande número de municípios, quanto à elaboração de um Plano de Mobilidade integrado e compatível com o Plano Diretor ou nele inserido. (BRASIL, 2012b)

Além da Lei nº. 12.587 e anteriores a ela, já existiam outras legislações que se referem à mobilidade e acessibilidade, tais como a Lei nº. 10.048/2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas com mobilidade reduzida, a Lei nº. 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e a Lei nº. 9.503 de 23/09/1997, Código de Trânsito Brasileiro, dentre outras.

De acordo com a Política Nacional da Mobilidade Urbana, seus princípios, suas diretrizes e seus objetivos, a mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas, aos bens e serviços, e associa as diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento e acesso, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade e relações neles desenvolvidas.

Logo, a mobilidade urbana não se restringe ao transporte urbano, o conceito supera a questão do deslocamento, pois considera a interação entre pessoas, bens e serviços com a dinâmica da cidade, sua infraestrutura e particularidades. Nesse cenário, o Plano de Mobilidade Urbana deve englobar o plano de transporte coletivo, plano de acessibilidade, circulação de pedestres, veículos e coletivos, sinalização vertical e horizontal, hierarquização de vias, etc.

Em Salvador especificamente, o PlanMob deve ser encarado, principalmente pelos poderes legislativo e executivo, como um instrumento estratégico para melhorar as condições da nossa cidade, com objetivos de curto, médio e longo prazos. Alguns aspectos estruturantes da mobilidade em salvador, aqui merecem a nossa atenção, como por exemplo: Sustentabilidade, acessibilidade e qualidade, essas são demandas urgentes e devem estar contidas no planejamento do município para avançarmos na construção de cidades mais justas.

O Plano de Mobilidade Urbana, ora apresentado a esta comissão e incentivados pelo Estatuto das Cidades e pelo Ministério das Cidades, é um Plano que atende exclusivamente a Mobilidade

Sustentáveis, porém não se atende, os princípios do acesso universal à cidade, pois estão ausentes em suas diretrizes inicias a ausência da participação da sociedade organizadas em todo os momentos destinados a sua construção, assim o plano se apequenou quando seu preceito básico que a garantia da coletividade não foi levado em consideração.

5.0. Algumas questões jurídicas a respeito do Plamob de Salvado.r

Conforme explicitado no Relatório, o PL nº 79/2018 tramita nesta Casa em regime de urgência, o que significa a votação do mesmo no prazo máximo de 75 (setenta e cinco) dias, a contar do recebimento do ofício pelo Protocolo da Secretaria da Câmara, ao final do qual, não tendo sido apreciado, será sobrestada a deliberação quanto às demais proposições, para que ultime a votação na próxima Sessão subsequente (artigo. 47 § 1º da LOM).

Sobre o ponto em destaque, temos que, de acordo definição da Lei Federal nº 12.587/2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal. Essa definição está respaldada pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), que prevê no artigo 4º que os planos programas e projetos setoriais serão utilizados no planejamento municipal.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, Lei Municipal (Lei Municipal nº 9069/2016) ratifica no artigo 195 que a mobilidade urbana cumpre a função de articulação intra e interurbana, sendo um dos mais fortes e importantes indutores do desenvolvimento urbano e regional. A Política de Mobilidade Urbana, assim, aparece como parte integrante e, ao mesmo tempo, complementar ao Plano Diretor, dada a sua enorme interferência no desenvolvimento da cidade.

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".

Quanto à sua tramitação, assim, por entendermos que a Política de Mobilidade Urbana é parte do Plano Diretor, conclui-se que o Projeto de Lei nº 79/2018 deve observar o artigo 351 § 9º da Lei Municipal nº 9069/2016. Vejamos o que diz esse dispositivo:

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 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 como audiências públicas, oficinas, sessões especiais, tribunas populares, etc. O processo dito participativo mencionado na Mensagem nº 03/2018 deve ser renovado nesta Casa, que é independente pelo princípio da separação dos poderes.

O envio do Projeto de Lei à Câmara Municipal em regime de urgência é uma forma de cercear a participação social na gestão urbana, com frontal violação ao princípio constitucional de participação democrática nas políticas urbanas.

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.

6.0. Conclusão.

Algumas audiências publicas programadas e realizada por esta comissão nos anos de 2017 a 2018, mesmo não sendo uma audiência destinado ao debate exclusivo do Plamob, levantou –se juntamente com a sociedade os problemas da mobilidade urbana e transporte público da cidade. As comunidades e entidades presentes, apresentaram várias sugestões que pode melhorar a mobilidade urbana da cidade de salvador, dentre elas podemos destacar:

- O Plano deve priorizar o uso do transporte coletivo e a circulação de pedestres, o acesso democrático ao espaço público, a reorganização do sistema viário, e ações de combate à segregação espacial e de promoção da inclusão social inclusão social e para tanto o Plano precisa priorizar integração dos transportes coletivos climatizados e novos.
- Melhoramento no Ordenamento semafórico dos corredores principais da Cidade
- Planejamento de Programas anti-stress para operadores de máquinas tipo "ônibus".

- Implantação de insalubridade no trabalho dos rodoviários, levando em consideração medição de ruído, calor e vibração.
- . Fiscalização mais ampla da implantação dos quebra-molas pela cidade, inclusive em vias de grande circulação de veículos.
- Maior acolhimento e conscientização dos motoristas e cobradores.
- Catracas mais acessíveis para pessoas gordas, ou porta de acesso dos ônibus para pessoas que não conseguem passar pela mesma.
- Prioridade na melhoria dos assentos no transporte publico
- Degraus nos ônibus mais acessíveis para pessoas com mobilidade reduzida, como por exemplo: gordas, idosos e gestantes.
- Extensão do acesso gratuito dos rodoviários a todos os modais de transporte coletivo, inclusivo ao metrô.
- Criação de lei que torne desacato maus-tratos aos rodoviários.
- Nivelar os pontos de ônibus à altura dos degraus deles para facilitar embarque e desembarque de passageiros.
- Implantação de terminais de ônibus que atenda às necessidades dos moradores dos bairros periféricos de cidade.
- Que metrô seja uma das opções de transporte para o usuário em algumas localidades, e não a única como tem sido feito.
- Menor rigidez na seleção dos motos taxistas, para que a regulamentação se torne inclusiva ao invés de exclusiva.
- Subsídios em Salvador para todos os modais de transporte.
- Inserção do transporte complementar na integração com outros modais, principalmente, metrô.
- Intervenção para que não haja diminuição da frota dos transportes por meio de aplicativos, inclusive do ano máximo de utilização para do veículo para torna-lo obsoleto.
- Que o Plamob, entes de sua aprovação escute os motoristas de taxi, de transporte com aplicativos antes de elaborar o plano.
- Subsídio no sistema de transporte público, com a finalidade de inserção das pessoas excluídas dos transportes de massa, (Idosos a partir de 60 anos, desempregados e estudantes carentes), bem como promover a ampliação dos direitos e condições de trabalho dos rodoviários.
- Mais de um meio de transporte em Cajazeiras.

- Regulamentação de gratificação aos rodoviários urbanos, metropolitanos e motoristas de STEC durante o período do Carnaval e das Festas Populares, para condução da população nos dias destes eventos.
- Mandato na CMS que faça políticas públicas.
- Se precisa regulamentar todos os modais, deve ser discutido também o transporte clandestino.
- Trabalharem todos os transportes em conjunto sem haver demissão.
- Recuperação dos códigos das linhas de ônibus
- Recontratação, para outros modais, dos rodoviários demitidos.
- Bicicletas comuns também tem direito de acesso ao metrô.
- Transporte coletivo é tão importante para as pessoas quanto o uso da água.
- Recuperação do bonde na Cidade.
- Falta de abrigo de ônibus.
- Gratuidade também aos idosos que tem entre 60 e 64 anos de idade.
- Carga horária mais dos rodoviários está apertada.
- Ampliação dos debates sobe Impacto do VLT sobre demais modos de transporte disponíveis em Salvador.
- Estrutura mais eficiente para os usuários do transporte público nas estações de integração, principalmente a de Pirajá.
- Promoção de políticas públicas de combate a assaltos em coletivos, pois os Rodoviários, devido aos assaltos em ônibus estão passando por síndrome do pânico e outros transtornos.
- Respeito a capacidade de lotação dos ônibus.
- Políticas públicas para minimizar as Perdas de postos de trabalho pelos rodoviários.
- Implantação de Políticas públicas de conscientização aos motoristas, antes de multa-los no trânsito.
- Radares e GPS marcando números diferentes nas vias confundindo os motoristas.
- Não a alteração de linhas sem consulta à população
- Criação de um fundo de amparo ao trabalhador rodoviário
- Criação do Estatuto do trabalhador rodoviário

7.0. Do parecer.

Pelo exposto, e devido a sua relevância social, o Plano de mobilidade de Salvador, precisa ser debatida nos 04 (quatro) pontos da cidade, visto que a promoção de audiências públicas democratiza as intervenções e ações previstas no plano, e por outro lado, as sugestões de entidades ligadas a mobilidade da nossa cidade, não tiveram suas sugestões apreciadas, portanto esta casa antes da apreciação final da matéria precisa estabelecer um calendário mínimo de debates para esclarecimento e contribuições que poderão ser dadas pelas mesmas.

Seguindo essa mesma linha de raciocínio, algumas audiências públicas, promovidas por esta comissão ao longo dos anos de 2017 a 2018, coletaram sugestões (em anexo), para melhoria da mobilidade em Salvador, mesmo não sendo essas audiências públicas exclusiva ao projeto de lei ora examinado. Salientado que algumas dessas sugestões serão apresentadas como emendas ao Plano de Mobilidade em tramitação.

A sugestão deste relator é que as contribuições e emendas apresentadas pela comunidade de modo geral seja analisada por esta casa, e assim agregar ao plano aquelas compatível a matéria. E por outro lado que o plano não seja apresentado por decreto, haja vista, as necessidades estabelecidas por este parecer.

Portanto mediante as contribuições aqui apresentadas, o **parecer é pela rejeição do projeto de lei N° 79/18 do executivo Municipal,** até que se faça os ajustes ao plano de mobilidade de Salvador.

Sala das Sessões, em 18 de junho de 2018

Vereador Hélio Ferreira (PC do B)

Relator