

POR UMA TRANSIÇÃO MODAL E ENERGÉTICA

CARTA-COMPROMISSO DA BAHIA



MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NAS ELEIÇÕES

PODER EXECUTIVO

O atual modelo de planejamento urbano – e em especial da mobilidade urbana – é responsável pela ampliação das desigualdades econômicas, de gênero e raciais, assim como pelo aprofundamento da crise climática.

Ao produzir cidades espalhadas e fragmentadas, as populações de baixa renda (com destaque para mulheres, idosos, crianças, pessoas com deficiência e pessoas não-brancas) ficam isoladas em seus territórios de proximidade, restando-lhes poucas opções: gastar parcela significativa dos seus recursos em um transporte público precário e ineficiente, endividar-se adquirindo veículos motores particulares, arriscar suas vidas sobre uma motocicleta ou entrar para as dramáticas estatísticas da imobilidade urbana.

Os impactos na saúde pública decorrentes dos atropelamentos, mortes e sequelas provocados pelo trânsito também devem ser considerados, uma vez que geram custos para o Sistema Único de Saúde – SUS e prejudicam a sobrevivência das famílias, especialmente as de menor renda, quase sempre formadas por pessoas negras ou chefiadas por mulheres.

Assim, não só o Direito à Cidade fica comprometido, como também a vida de todas as espécies do planeta. Ao incentivar o uso dos veículos motores particulares, o atual modelo

da mobilidade urbana condena o futuro de todos e todas, causa violências e acentua as exclusões.

Por conta disso, diversos governos espalhados pelo mundo, pressionados pela sociedade civil, começam a apontar para políticas de Transição Modal e Energética, com foco na justiça social, buscando superar a queima de combustíveis fósseis e a centralidade dos veículos motores particulares na produção das nossas cidades. Um conjunto de novas práticas e tecnologias estão emergindo, juntando-se àquelas que nunca deveriam ter deixado de estar na base do planejamento urbano: a mobilidade ativa e os transportes públicos coletivos.

O futuro governo do Estado da Bahia, com o apoio do poder legislativo, tem dois caminhos a seguir: 1) somar-se ao movimento global de combate à crise climática e adotar uma política de Transição Modal e Energética, mudando completamente o atual modelo da mobilidade urbana e fazendo dela um poderoso instrumento de combate às desigualdades; ou 2) continuar produzindo mortes e sequelados no trânsito, violência, exclusões, desastres ambientais e uma democracia de baixo nível, sem participação popular, ao insistir em um modelo rodoviarista, focado em obras e não nas pessoas.

A adesão ou não às seguintes propostas sinaliza qual caminho foi escolhido pelos futuros representantes da população baiana.

Eu, candidato _____, abaixo identificado e assinado, assumo, com as cidadãs e os cidadãos baianos, se eleito para o cargo de Governador do Estado da Bahia, o compromisso de trabalhar para cumprir as 20 propostas a seguir, que constarão no meu Programa de Governo:

Estruturar uma coordenação estadual de mobilidade urbana:

1) Institucionalizar a participação popular – com poder deliberativo e paridade de gênero, garantindo a representatividade de pessoas não-brancas, pessoas com deficiência e trabalhadores da mobilidade urbana – na estrutura de formulação e acompanhamento das políticas, programas e ações estaduais de Transição Modal e Energética, integrada com áreas correlatas (saúde, educação, assistência social, turismo, esporte, entre outras), por meio da constituição do Conselho da Mobilidade Urbana Estadual e conferências estaduais temáticas;

2) Criar órgão executivo exclusivo para tratar da mobilidade urbana, com orçamento adequado, corpo técnico qualificado e suficiente, responsável por desenvolver e implantar

programas de promoção de políticas públicas de Transição Modal e Energética em apoio aos municípios e regiões metropolitanas;

3) Instituir uma política de coleta e sistematização de informações da Mobilidade Urbana, com dados abertos e públicos, divulgados em um portal do próprio Governo do Estado;

4) Elaborar Planos Metropolitanos de Mobilidade Urbana e monitorar a sua implantação, por meio de um sistema com banco de dados e acompanhamento de indicadores;

5) Implementar gestão metropolitana dos sistemas de transporte coletivo: a) com efetiva integração tarifária e intermodal, b) com órgão fiscalizador e gestão participativa da sociedade civil, c) com criação de um fundo de mobilidade urbana voltado para a Transição Modal e Energética e para o combate à exclusão provocada pelo elevado preço das tarifas e d) que esse mesmo fundo condicione o repasse de recursos aos municípios a parâmetros de qualidade, regularização da operação, financiamento local e fomento à infraestrutura da mobilidade ativa e coletiva (por ônibus, hidroviária, por trilhos ou ascensores);

6) Capacitar tecnicamente gestores e técnicos do governo por meio de um amplo e contínuo programa de formação em Planejamento, Projetos e Gestão da Mobilidade Urbana;

7) Inserir infraestrutura obrigatória nas atuais rodovias, ferrovias e em novos projetos que garanta a segurança e a mobilidade das pessoas (ciclistas, pedestres e pessoas com deficiência) em áreas urbanas, inclusive nas revisões e nos futuros contratos com concessionárias, bem como incluir infraestrutura segura para acesso, embarque e desembarque nos terminais de transporte hidroviário.

Garantir orçamento para viabilizar políticas e infraestruturas de Transição Modal e Energética:

8) Criar rubrica específica no orçamento do Estado da Bahia, com a garantia de fontes de recursos suficientes, para implementação de infraestruturas – como trilhos, corredores de ônibus, infraestrutura cicloviária e calçadas acessíveis – e para custeio da operação da mobilidade urbana para as regiões metropolitanas, prevendo acesso a portos e terminais náuticos;

9) Garantir que as novas obras de infraestrutura sejam voltadas para a Transição Modal e Energética e para o combate às desigualdades e mortes causadas pelo atual modelo da mobilidade urbana, migrando os investimentos do rodoviarismo para a mobilidade ativa e transportes coletivos;

10) Seguir as diretrizes estabelecidas na Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU ao repassar recursos e conceder financiamentos para a mobilidade urbana, garantindo a segurança e a priorização de pedestres, ciclistas e a acessibilidade universal, e vetando o repasse àquelas que estão em desacordo com a legislação;

11) Regulamentar a participação do Estado da Bahia no reivindicado Sistema Único de Mobilidade – SUM, integrado e interfederativo, em todos os aspectos que digam respeito à competência estadual nos planos, financiamento e implementação de políticas.

Adotar ações efetivas para a redução das mortes no trânsito:

12) Incorporar a abordagem de Sistema Seguro e Visão Zero, cumprindo a meta da Década de Ação pela Segurança Viária até 2026, para atualizar as políticas e ações desenvolvidas, inclusive no financiamento e investimento;

13) Implementar as ações para redução de mortos, feridos e sequelados no trânsito elencadas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS, priorizando a Transição Modal e Energética, e tomando ações coordenadas para valorização da vida, principalmente dos mais vulneráveis;

14) Reforçar a fiscalização e monitoramento, inclusive eletrônicos, de rodovias estaduais;

15) Realizar campanhas educativas com foco no trânsito seguro, cidadão e humano, no estímulo aos deslocamentos ativos e por transporte público coletivo, com uso racional do veículo particular.

16) Incentivar, inclusive financeiramente, os municípios a se integrar ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT, com seus órgãos executivos e rodoviários de trânsito, e com seus Agentes da Autoridade de Trânsito organizados em carreira, funcionando conforme determinação do Código de Trânsito Brasileiro;

Implementar programas e ações temáticas:

17) Fomento às ações de inclusão e de combate aos assédios sofridos pelas mulheres e população LGBTQIA+ nos transportes e equipamentos públicos coletivos metropolitanos, com a criação de protocolo unificado que aborde as agressões sexuais e outros ataques de ódio; instituição de centrais de atendimento e acolhimento às vítimas; criação de sistema integrado de coleta de reclamações e denúncias; divulgação de relatórios periódicos

sobre esse tipo de violência nos transportes públicos coletivos; treinamento contínuo de operadoras e empresas; formação de mulheres motoristas, entre outras medidas;

18) Criação da Comissão Permanente de Acessibilidade, com intuito de fiscalizar a estrutura dos meios de transporte público coletivo, passarelas, escadarias, ascensores, calçadas, praças e demais equipamentos que sejam criados, visando o atendimento e acolhimento humanizado de todas as pessoas;

19) Garantir a integração intermodal e a acessibilidade para ciclistas em todas as estações de transbordo e de metrô de Salvador e Lauro de Freitas, permitindo o embarque de bicicletas em todos os dias e em todos os horários, bem como a instalação de canaletas para rolamento de bicicletas nas estações;

20) Criar, incluir no PPA 2024-2027 e implantar, com participação da sociedade civil, programas e ações de financiamento e investimento para a mobilidade a pé, hidroviária, vertical, ciclomobilidade, transporte público coletivo, acessibilidade urbana, segurança e educação no trânsito, como:

a) Criar planos e ações que garantam que passageiros e trabalhadores façam seus deslocamentos com segurança, ressaltando que a segurança pública não está restrita à atividade policial repressiva, mas relacionada a um conjunto de medidas preventivas e de implicações de outras políticas;

b) Promoção do uso de transporte coletivo e ativo por meio de uma ampla campanha estadual de comunicação, focando na qualidade de vida, redução da emissão de poluentes e uso racional do transporte individual motorizado;

c) Fomento à mobilidade hidroviária em todo o estado, em especial no atendimento à população das ilhas da Baía de Todos os Santos, com recuperação dos *ferry-boats*, lanchas e terminais náuticos;

d) Subsidiar os sistemas metropolitanos de transporte público coletivo, objetivando a implantação da Tarifa Social ou Tarifa Zero para pessoas desempregadas e em situação de vulnerabilidade, incluindo aquelas de baixa renda;

e) Incentivo financeiro ao deslocamento por modos ativos, seja para aquisição de bicicletas e/ou de equipamentos para pessoas com deficiência;

f) Fomento à elaboração de planos cicloviários e implantação de infraestrutura cicloviária conectada entre si e com os demais meios de transporte, estimulando uma política de integração modal;

g) Desenvolvimento de política de cicloturismo estadual com foco no desenvolvimento econômico para municípios;

h) Aluguel ou aquisição de frota elétrica de transporte público coletivo para acelerar a eletrificação da frota de ônibus nas regiões metropolitanas;

i) Política estadual de ciclo logística, garantindo direitos, segurança, condições dignas de trabalho, infraestrutura cicloviária e urbana adequada, além de estimular a adoção do uso de ciclos na logística urbana de cargas e outras mercadorias.

[PÁGINA DA CAMPANHA ESTADUAL](#)

[PÁGINA DA CAMPANHA NACIONAL](#)

COORDENAÇÃO ESTADUAL DA CAMPANHA:

[Observatório da Mobilidade de Salvador](#) (Salvador)

[Associação Parceiros da Alegria](#) (Salvador)

[Instituto Mobilis Brasil](#) (Ilhéus)

APOIOS (até 08/09):

[Vai Ter Gorda](#) (Salvador)

[Coletivo Mobicidade](#) (Salvador)

[Grupo Sete Ambiental](#) (Paulo Afonso)

[Sindatran Bahia](#) (todo o estado)