



Centro do Planejamento Municipal

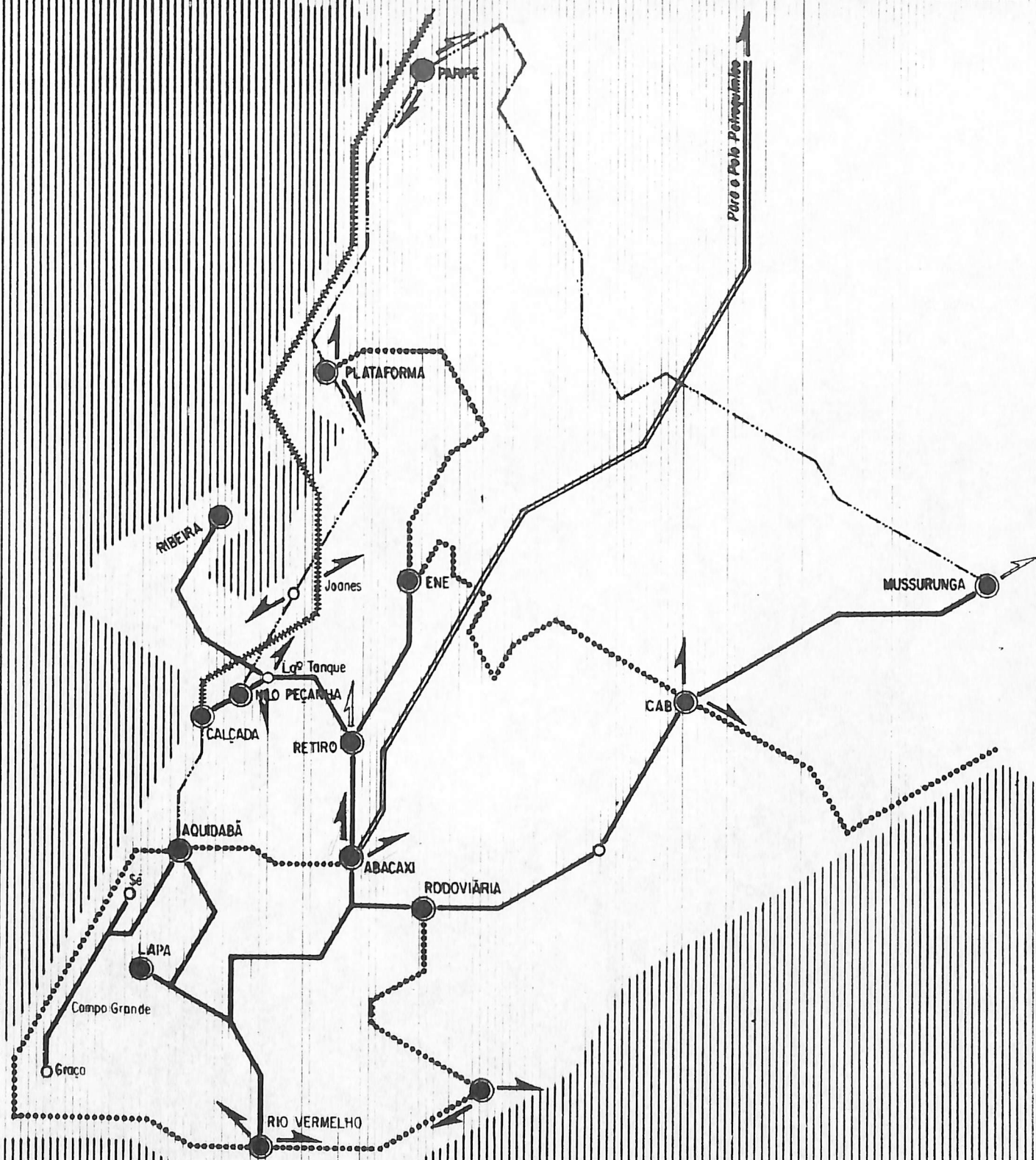
SEMINÁRIO

1º Seminário sobre
Transporte Moderno de Salvador
27 a 30 - Novembro/90

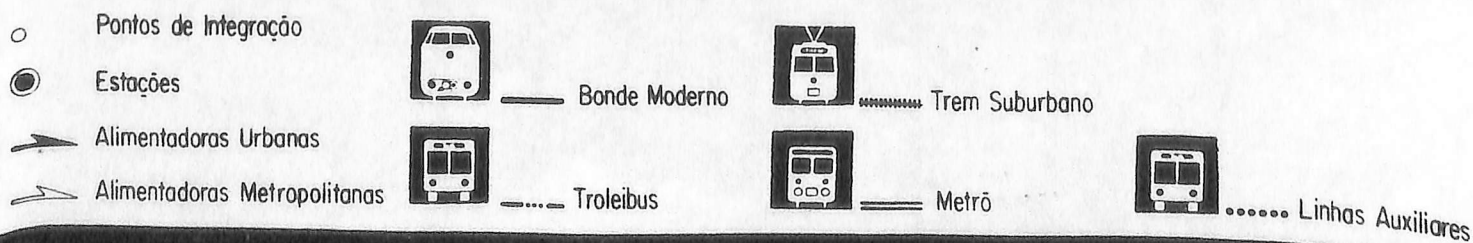
CPM
===

**I SEMINÁRIO INTERNO SOBRE TRANSPORTE
MODERNO DE SALVADOR**

27 a 30/NOV/90



Transporte Moderno de Salvador



PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR

PREFEITO: Fernando José Guimarães Rocha

SECRETARIA MUNICIPAL DE GOVERNO

SECRETÁRIO: Roberto Sá Menezes

CENTRO DE PLANEJAMENTO MUNICIPAL

PRESIDENTE: Francisco Dantas Monteiro

EQUIPE TÉCNICA

1. COORDENADORES

GERAL

Arismar Cerqueira Sodré - Economista/CPM

PEDAGÓGICO

Maiza Santana Neville Ribeiro - Tec. Rec. Humanos/CONDER

GRUPOS DE TRABALHO:

GRUPO INSTITUCIONAL

Liliane F. Mariano da Silva - Arquiteta/CPM

GRUPO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Antonio Alberto Valença - Economista/DESENBANCO

GRUPO FÍSICO-OPERACIONAL

Angela Maria Schallenbach - Arquiteta/CONDER

2. PARTICIPANTES

- . Aguinaldo Guidi Junior - Engenheiro/CEF
- . Carlos Alberto Querino e Silva - Arquiteto/CTM
- . Carlos Geraldo Dias Pimentel dos Santos - Administrador/CTM
- . Edvaldo Teixeira - Vereador/Câmara Municipal
- . Grace Maria França Gomes - Arquiteta/STU
- . Heleno Sergio P. S. Mendonça - Economista/CTM
- . Ilce Carvalho - Arquiteta/CPM
- . Ione Souto Veiga - Arquiteta/CPM
- . José Américo B. de Oliveira - Eng./Sind. Empresa de Transp.
- . José Aírton de Almeida - Eng. de Transportes
- . José Jorge Cardoso Moura - Arquiteto/CPM

- . Licia Maria Franca Cardoso - Economista/CPM
- . Maria das Graças Torreão - Arquiteta/CPM
- . Maria Isaura Cerqueira - Contadora/CTM
- . Pedro Aloisio Cedraz Nery - Arquiteto/CTM
- . Rondon Brandão do Vale - Eng. Sec. Transporte-Ba
- . Terezinha Rios - Arquiteta/CPM

CONSULTOR ESPECIAL

José Eduardo Mendonça - Arquiteto/CTM

EXPOSITORES CONVIDADOS

- . Presidente do Conselho de Desenvolvimento Tecnológico da Companhia de Metrô de São Paulo.

PETER LUDWIG ALOUCHE

- . Assessor Técnico da Companhia do Metrô de Recife.

RÔMULO MARCIO HALLIDAY

- . Professor Assistente da Universidade Federal da Bahia

ELMO FELZEMBURG

SECRETARIA

Maria Helena Dimas Carvalho

COLABORAÇÃO ESPECIAL

Norma Lúcia da Silva - Tec. Planejamento/CPM

APRESENTAÇÃO

O CPM - Centro do Planejamento Municipal, realizou o I Seminário Interno Sobre Transporte Moderno de Salvador, no período de 27 a 30/11/90, na Sede da Quinta Beneficência Portuguesa, em Itinga, reunindo profissionais que atuam na área, e que representaram os diversos órgãos do Município de Salvador e do Estado da Bahia.

O Seminário orientou os debates e as questões numa dimensão mais ampla, bem como a análise e discussão técnicas sobre pontos estratégicos e de estrangulamento do sistema transporte coletivo de Salvador.

Buscou-se então, encaminhar as questões num padrão uniforme de linguagem, numa abordagem clara e precisa, o que possibilitou, mesmo em se tratando de assunto bastante polêmico, detalhar, esclarecer e equacionar enfoques e concepções controversas.

Assim, o Centro do Planejamento Municipal pretende, a partir dos insumos alcançados neste evento, e cujos resultados ora apresentamos, fornecer subsídios para o planejamento futuro, de forma a direcionar a atuação dos órgãos envolvidos, direta ou indiretamente e assegurar uma maior eficácia do transporte de grande capacidade de Salvador.

SUMARIO

1. INTRODUÇÃO

2. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJETO

2.1. Aspectos Técnicos Operacionais

2.2. Aspectos Administrativos-Financeiros

3. ANÁLISE DO TRANSPORTE MODERNO

3.1. Esquema do Modelo Físico - Operacional

3.1.1. Premissas Básicas do Modelo Físico - Operacional
do Transporte Moderno de Salvador

3.1.2. Tabela de Classificação dos Serviços

3.1.3. Outras Recomendações

3.2. Aspectos Econômico e Financeiro

3.2.1. Investimento

3.2.2. Estágios de Implantação

3.2.3. Perfil da Empresa de Transporte Moderno

3.2.4. Conclusões e Recomendações

3.2.5. Recomendações para o Sistema de Transporte
Convencional

3.3. Aspectos Institucionais

3.3.1. Consideração sobre Coordenação e Regulamentação

3.3.2. Medidas para Atuação dos Diferentes Órgãos Locais
Envolvidos com o Transporte Moderno

3.3.3. Medidas Necessária para o Gerenciamento e Operação
com o Transporte Moderno

1. INTRODUÇÃO

Em Salvador, predomina o transporte coletivo de passageiros pelo modo ônibus e, como na maioria das capitais brasileiras, apresenta-se um conflito de ordem estrutural entre o baixo padrão de serviço e o alto custo operacional, atrelado à pequena capacidade de pagamento, por parte do usuário e, de financiamento, por parte do Poder Público.

Acrescentando-se a esses aspectos, as dificuldades provenientes das características do sítio físico de nossa cidade, podemos constatar que o município pólo de uma região metropolitana cuja população já ultrapassa o patamar de dois milhões e meio de habitantes é servido por um sistema de transporte cujo modelo físico, aliado à tecnologia da sua frota, não mais atende, com a eficiência e eficácia desejáveis, à demanda de passageiros que se utilizam do serviço oferecido. Esta situação se traduz na grande insatisfação que a população, através de seus diversos canais, manifesta para com o transporte coletivo da cidade. Por outro lado, os órgãos municipais que planejam, gerenciam e operam o sistema, já esgotaram todas as alternativas de execução de intervenções visando racionalizar, otimizar e expandir o sistema existente.

Nesse contexto é que desde 1987, a Prefeitura Municipal do Salvador, vem desenvolvendo o projeto do Transporte Moderno, cujo principal objetivo é dotar o município de um sistema de transporte de maior capacidade com vista a atender satisfatoriamente às demandas atual e futura, considerando o ano base de 1993 e horizontes de dez a vinte anos.

2. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJETO

2.1. Aspectos Técnico-Operacionais:

O Transporte Moderno é um sistema de transporte de alta capacidade e compreende uma rede básica troncal, composta por vias exclusivas implantadas ao longo das avenidas de vale da cidade, e que será operada por veículos leves sobre trilhos e alimentada por linhas de ônibus nas estações e pontos de integração. A rede básica é complementada por um sub sistema auxiliar de linhas de ônibus e integrado aos sistemas hidroviário, ferroviário e metroviário (projetado), metropolitanos, assim como ao transporte vertical.

Este Sistema permitirá uma melhor organização dos deslocamentos na cidade, considerando que o seu modelo físico-operacional é compatível com o sítio físico de Salvador. Transportará grandes volumes de passageiros através dos vales nos corredores estruturais, articulando-se com as cumeadas, onde estará em operação um sistema específico de menor capacidade para coleta e distribuição de passageiros que se utilizarão dos ônibus, ascensores e do bonde da área central.

A rede básica foi dimensionada para atender a uma demanda cativa da ordem de 475.000 passageiros/dia no ano base de 1993, valores estes que não agregam demandas reprimidas e transferências dos outros modais, notadamente o usuário do transporte privado.

Apresenta, ainda, a peculiaridade de incorporar a um projeto de transporte, intervenções que permitem a canalização da rede principal de drenagem, assim como cria condições de solução para outro grande problema da cidade: a revitalização do centro histórico.

A implantação da rede básica foi iniciada em 1988, com previsão de conclusão em seis anos. Concluída, terá 40 Km de extensão, sendo que o corredor Rodoviária-Lapa, encontra-se com trechos já em operação na fase ônibus.

Aos 40 Km da rede básica, somam-se mais 15 Km de vias na área central, o que totalizará 55 Km de linhas a serem implantadas para operação de veículos leves sobre trilhos.

O Transporte Moderno, portanto, consistirá num sistema de transporte tecnologicamente mais avançado, seguro e confortável, resgatando a confiabilidade no serviço, ao tempo em que irá interferir positivamente na própria estrutura urbana da cidade.

2.2. Aspectos Administrativos-Financeiros

A CTM - Companhia de Transporte Moderno, do ponto de vista administrativo, é o órgão responsável pela coordenação das ações referentes à implantação do sistema de Transporte de Massa da Capital. Inicialmente vinculado à Secretaria de Programas Especiais e, em seguida, à SEPLAM. Posteriormente, na atual Administração Municipal, vinculou-se à STU responsável pelo programa e a SURCAP, responsável pela execução das obras.

Presentemente, está sendo constituída a CTM, a qual será responsável pela implantação e operação do Sistema. Assim, também as providências relativas a Captação de Recursos e ao gerenciamento poderão ficar a cargo dessa Companhia.

Pela sua amplitude, o projeto deve ser considerado como uma iniciativa de longo prazo, isto é, a sua implantação será por etapas exigindo o compromisso efetivo de vários períodos de Governo.

3. ANÁLISE DO TRANSPORTE MODERNO

3.1. Esquema do Modelo Físico - Operacional

O Transporte Moderno é formado por quatro sub sistemas que serão integrados física e operacionalmente, discriminados a seguir:

Sub Sistema Tronco-Alimentador

LEGENDA DOS TIPOS DE INTEGRAÇÃO:

Bonde - B
Ônibus - O
Hidroviário - H
Trem - T
Trolebus - L
Metrô - M
Vertical - V

a) Corredor da BR-324

- . Estação Nova Esperança (B/O/L/M)
- . Estação Abacaxi (B/O/M)
- . Estações Cajazeiras I e II (M/O/L)
- . Pontos de integração: Retiro
Arraial do Retiro

b) Corredor da Paralela

- . Estação Mussurunga (B/O/L)
- . Estação CAB (B/O/L)
- . Estação Rodoviária (B/O)
- . Ponto de integração: Imbuí

c) Corredor da Suburbana (Av. Afrânio Peixoto)

- . Estação Paripe (L/O/T/H/V)
- . Estação Plataforma (L/O/T/H/V)
- . Estação Calçada (T/O/L/B/V)
- . Estação Largo do Tanque (B/O)
- . Ponto de integração: Joanes

d) Corredor da Orla

- . Estação Pituba (B/O)
- . Estação Mariquita (B/O)
- . Ponto de integração. Stiep

e) Ampliação Futura

- . Estação Ribeira (B/O/H/L)
- . Estação Hid. São Joaquim (L/O/H)
- . Estação Hid. Comércio (L/O/H)

SUBSISTEMA DA ÁREA CENTRAL (Centro Histórico)

- . Estação Lapa (B/O/L)
- . Estação Aquidaban (B/O/L)
- . Pontos de integração: Pilar
 - Pca. Cairú
 - Pca. Municipal

SUBSISTEMA COMPLEMENTAR

- . Linhas convencionais complementares ao sub sistema tronco alimentador abrangendo, principalmente, nos corredores de cumeada.

SUBSISTEMA ESPECIAL

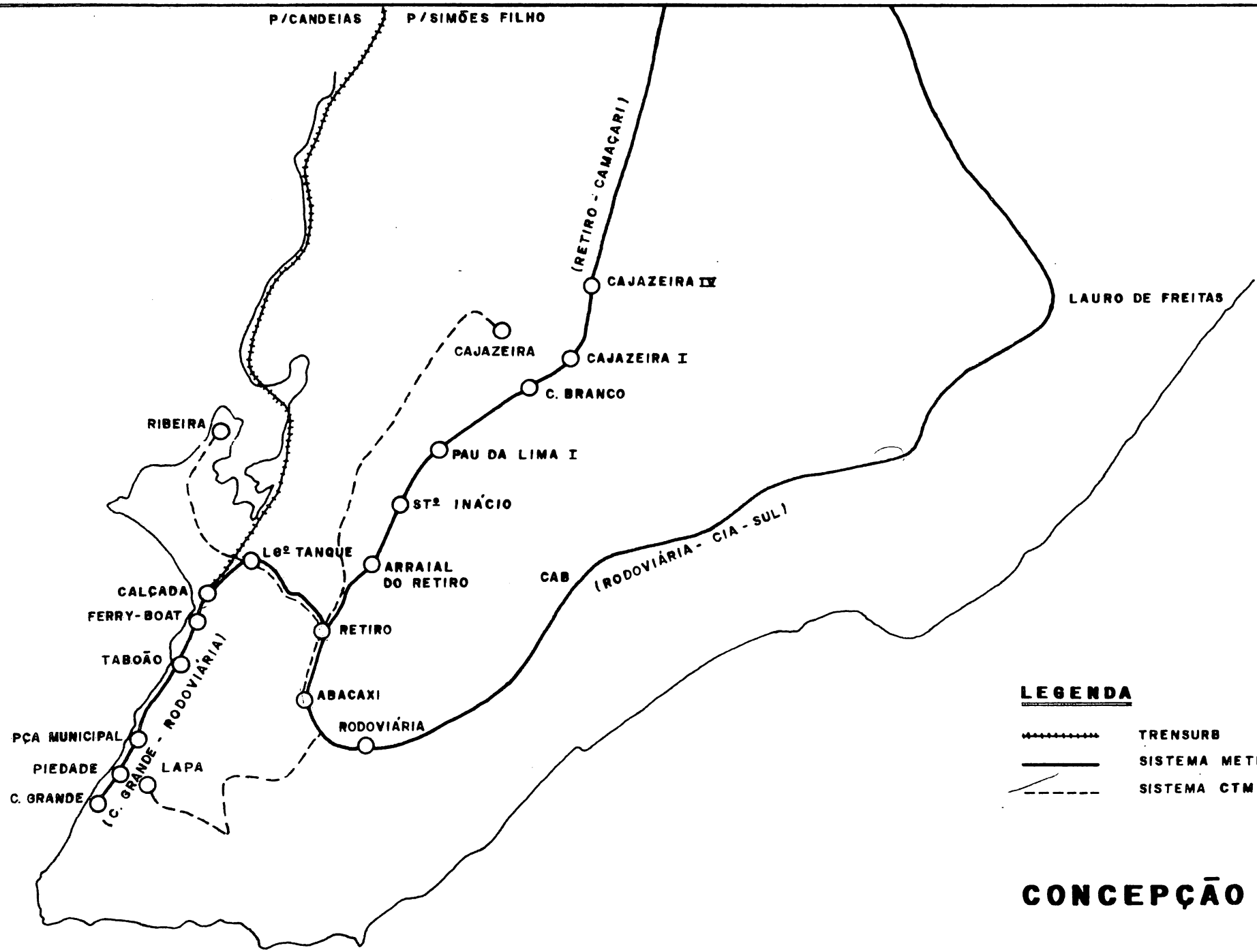
- . Serviços executivo, seletivo, pernoitação, eventuais, turismo, funerários e ambulatoriais. Serão operados pelos diversos tipos de ônibus rodoviário circulando em tráfego misto.

SUBSISTEMA VERTICAL

- . Atenderá aos deslocamentos entre vales e cumeadas, notadamente aqueles da área central:
 - Ascensores (Lacerda/Taboão)
 - Planos Inclinados (Gonçalves/Pilar/Liberdade)
 - Escadarias

Anteriormente ao desenvolvimento do Projeto pela Prefeitura de Salvador, o Governo do Estado, através da CONDER e o Governo Federal, através do EBTU, elaboraram, respectivamente, o Projeto de Transporte de Massa da Região Metropolitana de Salvador e o projeto de recuperação da rede ferroviária do estado, de acordo com a planta do Item 3.1.1. - Concepção Anterior.

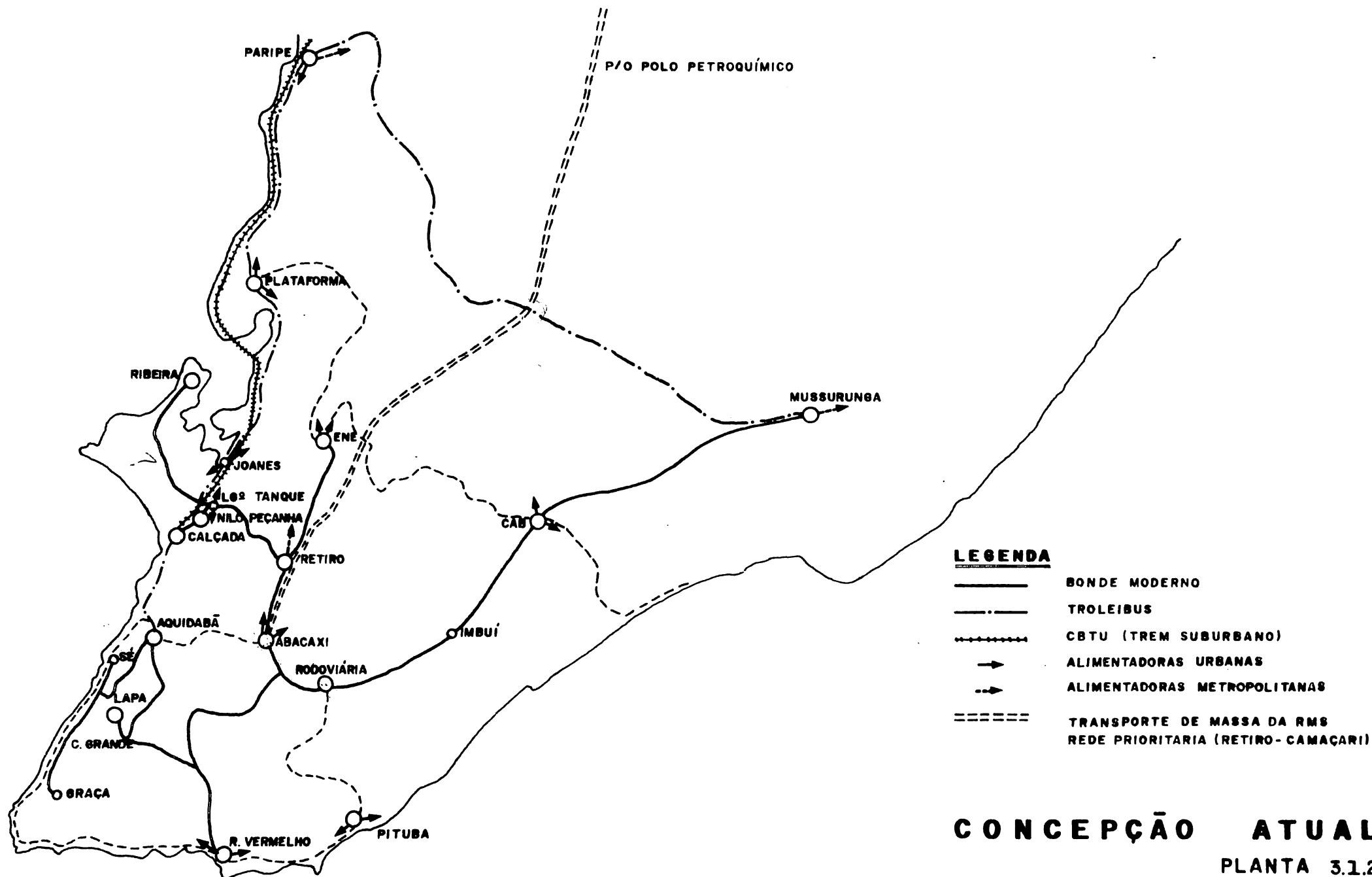
As concepções do projeto municipal é metropolitano, ainda que complementares entre si, apresentavam algumas superposições de linhas/corredores que se tornaram motivo de amplo processo de discussão nas equipes técnicas mistas constituídas pelas entidades envolvidas, objetivando a compatibilização dos diversos sistemas. O resultado deste trabalho conjunto, também analisado neste Seminário, é traduzido na recomendação de modelo físico vista na planta do Item 3.1.2 - Concepção Atual.



LEGENDA

-----	TRENSURB
————	SISTEMA METROVIÁRIO
.....	SISTEMA CTM

CONCEPÇÃO ANTERIOR
PLANTA 3.1.1



LEGENDA

- BONDE MODERNO
- . - TROLEIBUS
- x - CBTU (TREM SUBURBANO)
- ALIMENTADORAS URBANAS
- - -> ALIMENTADORAS METROPOLITANAS
- ===== TRANSPORTE DE MASSA DA RMS
REDE PRIORITARIA (RETIRO-CAMAÇARI)

CONCEPÇÃO ATUAL
PLANTA 3.1.2

3.1.1. Premissas Básicas do Modelo Físico-Operacional

A seguir, itemizamos as premissas Básicas do Modelo Físico-Operacional:

1. Uniformização da acessibilidade a qualquer ponto da cidade;
2. Ordenamento da circulação, garantindo conforto e segurança;
3. Tratamento especial ao transporte público da área central;
4. Racionalização do consumo de energia;
5. Definição dos equipamentos rodantes de acordo com o serviço;
6. Padronização da comunicação e programação visual do sistema;
7. Padronização ergonômica dos "lay-outs" internos dos equipamentos rodantes da rede urbana de transporte;
8. Estruturação e instituição de um plano tático-operacional de curto, médio e longo prazos;
9. Instituição de uma política de desenvolvimento de recursos humanos para todos os agentes do sistema (usuário, operador, poder público);
10. Remuneração dos serviços pelo critério do quilômetro rodado associado ao passageiro transportado e através de tarifa paga não apenas pelo usuário direto do sistema.

3.1.2. Tabela de Classificação dos Serviços

SubSistemas Tronco-Alimentador, Complementar e Especial

SUB-SISTEMA	TIPO DE SERVIÇO	TIPO DE EQUIPAMENTO	TIPO DE OPERAÇÃO	TIPO DE LINHA	CONDIÇÕES DE TRÁFEGO
TRONCO-ALIMENTADOR	.Troncal	.bondes modernos	expresso	radial	. segregado - via exclusiva canaleta
		.pd articulado	semi exp.	circular	
		.trolebus 3P	parador	transversal	. misto
		.pd. 3P		diametral	
		.pd. 2P			
		.trolebus 3P			
	.Alimentador	.conv. simples	parador	radial	. misto
		.conv. along.		circular	
		.micro		transversal	
		.minibus			
	.Auxiliar	.conv. simples	expresso.	radial	. via exclusiva
		.conv. along.	semi exp.	circular	
		.pd. 2P	parador	transversal	. misto
		.pd 3P		diametral	
		.pd. articulado			
		.trolebus 3P			
COMPLEMENTAR	.Convencional	.conv. simples	expresso	radial	. via exclusiva
		.conv. alongado	semi-expres	circular	
		.pd 2P	parador	transversal	. misto
		.pd 3P		diametral	
		.micro			
		.minibus			
ESPECIAL	.Executivo	.Rodoviario conv	expresso	radial	. misto
		.Rodoviario ar	semi-exp.	circular	
		cond.		transversal	
				diametral	

Obs.: pd articulado - Ônibus Padron articulado
 trolebus 3 P - trolebus três portas
 pd 3 P - Ônibus Padron, três portas
 conv. - convencional
 along. - carroceria alongada

SUB-SISTEMA	TIPO DE SERVICO	TIPO DE EQUIPAMENTO	TIPO DE OPERACAO	TIPO DE LINHA	CONDICOES DE TRAFEGO
ESPECIAL	. Seletivo	. Rodoviario conv. . Rodoviario ar cond.	expresso semi-exp	radial circular transversal diametral	. misto
	. Pernoitao	. conv. simples . conv. along. . pd 2P . micro	parador	radial circular transversal diametral	. misto
	. Eventuais	. conv. simples . conv. along. . pd 2p . micro . rodoviario	parador semi-exp expresso	radial circular transversal diametral	. misto
	. Turismo	. rodoviario conv. . rodoviario ar- cond.	expresso semi-exp.	radial circular transversal diametral	. misto
	. Servicos	. conv. (funerario) . conv. (ambulat.)	expresso	especial	. misto

3.1.3. Outras Recomendações

O elenco de ações aqui recomendadas foi considerado prioritário e de caráter imediato, devendo ser deflagrado por iniciativa do CPM:

1. Realização de um estudo de impactos no uso e ocupação do solo decorrentes da implantação dos corredores e estações do CTM, a exemplo dos impactos a serem causados pela estação de Mussurunga em Itapua.
2. Redefinição dos parâmetros urbanísticos e propostas de compatibilização das atividades previstas no projeto do CTM para as áreas problema identificadas a partir do estudo de impactos.
3. Direcionamento dos Planos Funcionais de Vias, de forma que aqueles que já foram concluídos sejam revisados e os próximos sejam elaborados incorporando todas as propostas do modelo físico-operacional, não só referentes aos corredores estruturais, como também às vias onde circularão as linhas alimentadoras e auxiliares do sistema, acompanhado das providências para sua institucionalização.
4. Avaliação, através de uma equipe mista e multidisciplinar, das propostas da Prefeitura e Estado relativas ao transporte de massa para a área central da cidade, de forma a identificar a solução mais adequada ao objetivo de revitalização do Centro Histórico de Salvador.
5. Detalhamento imediato da compatibilização do Projeto do Transporte de Massa da Região Metropolitana de Salvador com o CTM no trecho compreendido entre o Retiro e a Estação Rodoviária.
6. Promoção de estudos conjuntos entre a PMS, CONDER e CBTU visando a integração física, operacional, tecnológica e tarifária de seus respectivos sistemas.
7. Instituição de mecanismos de fortalecimento do órgão fiscalizador da PMS objetivando, especificamente no que diz respeito aos interesses do setor de transportes, garantir a consolidação das propostas de uso e ocupação do solo nas áreas de influência direta dos corredores e estações do CTM.

3.2. Aspectos Econômico e Financeiro

3.2.1. Investimento

Para a viabilização do Programa, deverão ser alocados recursos da ordem de US\$ 1,2 bilhão, assim distribuídos:

ITENS	TOTAL	JÁ CONTRATADO	EM NEGOCIAÇÃO	A CAPTAR
USDS	1.200	132	300	768
Obras Civas (1)	720	132	100	488
Equipamentos (2)	480	-	200	280
EDNIES	1.200	132	300	768
CEF.	165	75	90 (3)	-
BNDES	45	45	-	-
BANCO MUNDIAL	12	12	-	-
ACORDO BRASIL/ ITALIA	200	-	200	-
ESTADO	5	-	5	-
REC. PRÓPRIOS	10	5	5	-
OUTROS	763	-	-	763

(1) Inclusive obras de saneamento e urbanização

(2) Referente a via permanente (trilhos), energização, sinalização e controle, material rodante (30 bondes articulados) e montagem do sistema.

Vale destacar, que, em relação ao montante a captar, já foram iniciados gestões junto a agentes financeiros nacionais e internacionais, a saber: CEF, BNDES e BANCO MUNDIAL.

Além disso, há perspectivas de contatos com o BIRD, bem como do estabelecimento de gestões junto ao Governo Federal visando a sua participação.

3.2.2. Estágios de Implantação

DISCRIMINACAO	RECURSOS JA CONTRATADOS		RECURSOS EM NEGOCIAÇÕES	RECURSOS A CAPTAR
	REALIZADO	A REALIZAR		
	(Ate 1990)	(1991)	(1991/1993)	(1991/1996)
1. Obras Civis, por trecho				
Vasco da Gama	X			
Uguajá	X	X		
Bonocô	X			
Mussurunga/Rodoviária		X	X	
Acesso Norte/Retiro			X	
Outros trechos				X
2. Equipamentos			X	X

3.2.3. Perfil da Empresa de Transporte Moderno

NATUREZA JURÍDICA

O CTM - Companhia de Transporte de Moderno não deverá ser, necessariamente, uma sociedade anônima de economia mista, pois, como setor privado, poderá negociar composição de capital de controle particular. Assim, estaria isenta das restrições impostas pelas autoridades monetárias, à concessão de financiamentos a instituições controladas pelo poder público.

A PMS participará do capital da nova empresa com subscrição em dinheiro, incorporação de propriedades do município, como Estação da Lapa e outros equipamentos, os quais deverão, inclusive, possibilitar receita adicional, mediante a exploração comercial.

PROJEÇÃO PARA UMA ESTRUTURA FINANCEIRA:

A Companhia tem como objetivo a autonomia financeira, além de faturar contra a Prefeitura a execução de obras e serviços, a partir da fase de implantação do programa, quando lhe serão creditadas as cotas referentes à elaboração e acompanhamento dos projetos, incluídas as normas operacionais das linhas de financiamento que venham a ser utilizadas.

Assim, terá condições de captar recursos diretamente no mercado, inclusive empréstimos junto a instituições financeiras, públicas e privadas, oferecendo as devidas garantias, com a PMS na condição de interveniente.

Uma medida que se impõe para que se atinja rentabilidade capaz de atrair os investidores privados é definir as despesas de custos operacionais e isolá-las das demais que deverão ser consideradas gastos públicos, não incidentes na sua contabilidade.

PROJEÇÃO PARA UMA ESTRUTURA ADMINISTRATIVA:

O quadro de empregados deverá ser "enxuto". Apenas o mínimo necessário ao funcionamento. Todo o pessoal requerido para a execução dos serviços referentes à implantação do sistema, será contratado por tempo determinado, sem vínculo empregatício, afim de evitar uma estrutura inchada. Recomenda-se, entretanto, uma preocupação com a formação, no momento oportuno, do quadro permanente de pessoal, necessário à operação do sistema, o qual necessitará de treinamento adequado.

3.2.4. Conclusões e Recomendações

- A definição das próximas etapas de implantação se fará em função da avaliação da viabilidade econômica de cada trecho, definida a partir da relação Benefício/Custo.
- Recomenda-se que os recursos captados pela PMS devam ser alocados, necessariamente, aos projetos considerados prioritários que justificaram a sua captação impedindo-se a sua distribuição a outros ou atividades, o que configuraria um desvio de objetivo.
- Para efeito do cálculo de tarifa serão considerados apenas os custos diretos de operação do sistema, não se levando em conta a remuneração do investimento total do programa, que inclui obras de caráter urbanístico, que embora sejam indispensáveis para a implantação do projeto de transporte moderno, beneficiam a sociedade como um todo e, conseqüentemente, serão considerados investimentos públicos a fundo perdido.
- O sistema tarifário do CTM, na medida em que funcionará de forma integrada com o sistema convencional de transporte coletivo, permitirá a redução efetiva do custo de viagem.
- Nos processos de desapropriação a serem efetivados deverão ser precedidos de negociações que visem não só a redução do seu custo, como também evitar a recorrência via judiciária, que onera e retarda o seu andamento.
- Buscar garantir, nas desapropriações, áreas adicionais que possibilitem a utilização em empreendimentos complementares ou não aos seus serviços, capazes de se transformar em fonte geradora de receita.

3.2.5. Recomendações para o Sistema de Transporte Convencional

Até que o CTM esteja em plena operação, o sistema será totalmente integrado. Assim, recomenda-se as seguintes ações para a obtenção de melhorias no transporte convencional por ônibus.

1. Buscar um modelo de remuneração compatível com a melhoria das condições físico-operacionais do sistema, definindo através de novo "Regime" tarifário prevendo a arrecadação da tarifa através da Receita Pública e remuneração das Empresas exploradoras de transporte, pelo serviço realmente prestado segundo sua qualificação.
2. Elaborar estudo visando a redução do custo operacional do sistema de transportes, e a taxação do beneficiário indireto do sistema de transporte, como forma de equilibrar a tarifa e pela implantação da tarifa integrada, reduzi-la (previsto inclusive, na Lei Orgânica do Município).
3. Tornar os equipamentos públicos componentes do sistema de transportes auto-sustentáveis e/ou rentáveis.
4. Identificar fontes alternativas de recursos para o custeio, expansão e modernização do sistema.

3.3. Aspectos Institucionais

Conforme visto anteriormente a proposta do projeto Transporte Moderno surgiu a partir de estudos, planos e projetos, nos quais vêm sendo analisados os aspectos técnico, financeiro e econômico, chegando a definição de um modelo capaz de atender a demanda atual em complementariedade ao sistema de Transporte Convencional.

Para viabilização do Sistema, faz-se necessário instituir uma série de medidas, entre elas estudos, que vão garantir a implantação eficaz do projeto como também o seu posterior funcionamento.

3.3.1. Considerações sobre Coordenação e Regulamentação

COORDENAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO

O órgão coordenador e regulador do Transporte Moderno deverá estar ligado ao órgão responsável pela política de Desenvolvimento Urbano do Município, promovendo análises no sistema de transporte nos seus diversos aspectos e sua interação com os demais sistemas urbanos, bem como a sua articulação com os diversos órgãos de forma a garantir a continuidade de soluções coordenada e complementares nos variados aspectos do planejamento urbano, assegurando, assim, a integração do Sistema de Transporte Moderno de Salvador ao Sistema de Planejamento Municipal.

JUSTIFICATIVA

Uma análise crítica do Sistema de Transporte fica comprometida se realizada pelo mesmo órgão responsável pela sua exploração e gestão. Um serviço de exploração único para a totalidade das linhas de ônibus e "Veículos Leves Sobre Trilhos" pode apresentar grandes vantagens quando assegura a integração dos dois tipos de transporte. A diversificação de organismos com atividades limitadas, sejam elas de caráter normativo, de fiscalização, de planejamento, de operação, etc., pode garantir a eficácia do transporte público.

Um único órgão regulamentando os serviços de transporte é perigoso, na medida em que fatores como o da definição da rede, a capacidade, etc., sem uma participação direta dos órgãos responsáveis pelo planejamento do uso e da ocupação do solo, bem como aspectos outros do Planejamento e da Regulamentação do Sistema de Transporte, podem comprometer todo o processo, já que a participação de organismos públicos e privados e da comunidade em geral é de vital importância para otimizar o seu funcionamento.

Devido à diversidade e complexidade das estruturas institucionais - políticas e jurídicas - fica difícil definir, por generalização, quais as formas institucionais mais adequadas e capazes de assegurar a implantação e o bom funcionamento do Transporte Moderno. A solução mais eficaz não está numa "estrutura" que cubra todos os segmentos do Sistema de Transporte, incluindo o CTM porque os riscos inerentes a um processo contínuo de burocratização na exploração propriamente dita das empresas de transporte são evidentes.

3.3.2. Medidas para Atuação dos Diferentes Órgãos Locais Envolvidos com Transporte Moderno

1. Instituir um grupo técnico abrangendo os diferentes órgãos envolvidos com o problema, CTM - Companhia de Transporte Moderno, Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador/CONDER, Secretaria de Transportes Urbanos/STU, Centro do Planejamento Municipal/CPM, Departamento de Transportes e Terminais/DTT para articular, compatibilizar e consolidar as proposições e estudo existentes a nível físico-operacional, institucional e econômico-financeiro, ou seja:
 - Definir a participação dos diversos órgãos no sistema de transporte municipal e metropolitano;
 - Definir as etapas do projeto de acordo com disponibilidade de recursos financeiros levando-se em conta os benefícios sociais e os interesses municipais e metropolitano;
 - Dar início ao Plano Global do Transporte Moderno, envolvendo os aspectos de transporte e uso do solo, regulamentação da circulação, acesso, uso e ocupação do solo do entorno a cada etapa em execução;
2. Implantação efetiva e fortalecimento do sistema municipal de planejamento e implementação de reforma administrativa na área de Transporte, visando a convergência das ações relacionadas ao sistema de transporte para este setor;
3. Criar um Fórum ou Colegiado para definição da política de transporte contando com a participação da sociedade, através de entidades representativas e das várias esferas a nível do Legislativo e Executivo.

AÇÃO DE CURTO PRAZO

- Articulação dos órgãos envolvidos com o planejamento e controle do uso e ocupação e de transporte para revisão da L.O.U.O.S. no que se refere a empreendimentos geradores de tráfego e de demanda de transporte.

AÇÕES DE MÉDIO PRAZO

- Institucionalizar o processo de planejamento de transportes integrado ao planejamento do uso e ocupação do solo (Revisão do PDDU).

3.3.3. Medidas Necessárias para o Gerenciamento e Operação do Transporte Moderno

- Regulamentação da Empresa de Transporte de Moderno criada pelo Decreto-Lei Municipal no. 4103/90.
- Regulamentação do serviço - rever o regulamento atual de transportes (STU e CTM) visando a integração do Sistema Convencional com o CTM.
- Regulamentação da política tarifária e do sistema de bilhetagem.
- Regulamentação do sistema de gerenciamento - envolvendo a integração do Sistema de Transporte Moderno com o transporte convencional (STU, CTM, DTT).