

PLANO DE ENVOLVIMENTO DAS PARTES INTERESSADAS (PEPI)

Projeto de financiamento para transição sustentável:

Aceleração do processo de eletrificação da frota de ônibus do
Município do Salvador



EQUIPE

Secretaria de Mobilidade Urbana

Pablo Souza, Secretário de Mobilidade
Diogo Pires Ferreira, Diretor de Planejamento
Guillermo Sant'Anna Petzhold, Assessoria Especial
Thamyres Azevedo, Especialista Socio-Ambiental
Ilka Valadão, Especialista em Licitações
Eduardo Carracedo, Especialista em Aquisições
Elisiel Esquível, Especialista Financeiro
Leonardo Antunes, Especialista de Implantação
Taline Costa, Especialista em Gênero e Diversidade

Casa Civil

Luís Carreira, Chefe da Casa Civil
Moyses de Oliveira Andrade Junior, Subchefe da Casa Civil
Ana Benvinda, Diretora de Captação
Marcelo Vieira, Assessoria
Luis Adriano, Assessoria



Definições, siglas e acrônimos

- I. BRS (Bus Rapid Service) - sistema de transporte coletivo por ônibus de média capacidade, com alto desempenho e qualidade, assegurado pela elevada velocidade operacional em faixas dedicadas, pela informação sobre o funcionamento do sistema aos usuários e pelos equipamentos tecnológicos nos ônibus, estações e garagens que possibilitam o seu monitoramento em tempo real, e atribui regularidade, pontualidade, confiabilidade e segurança;
- II. BRT (Bus Rapid Transit) - sistema de transporte coletivo por ônibus de média capacidade, com alto desempenho e qualidade, assegurado pela elevada velocidade operacional em faixas dedicadas, por vezes segregadas, pelo pagamento antecipado da passagem e o embarque e desembarque em nível, pela informação sobre o funcionamento do sistema aos usuários e pelos equipamentos tecnológicos nos ônibus, estações e garagens que possibilitam o seu monitoramento em tempo real, proporcionando regularidade, pontualidade, confiabilidade e segurança;
- III. Gestão da demanda de viagens: conjunto de estratégias que visam a estimular a utilização de meios mais sustentáveis de transporte ao passo que desestimulam / otimizam as viagens em meios de transporte individual privado;
- IV. HPM: Hora Pico Manhã;
- V. Headway: espaço temporal que estabelece o intervalo de partida de uma linha ou sistema, também conhecido como tempo de espera ou frequência;
- VI. IPK: Índice de passageiros por quilômetro;
- VII. PED: Ponto de Embarque e Desembarque de passageiros, podendo ser pontos de parada, abrigos, estações, plataformas ou terminais;
- VIII. POP2020: Plano Operacional da Rede de Transporte Coletivo do Município de Salvador 2020;
- IX. PMS: Prefeitura Municipal de Salvador
- X. RETRANSP: Revisão da Rede de Transportes do POP 2020;
- XI. SEMOB: Secretaria Municipal de Mobilidade de Salvador;
- XII. STCO: Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus;
- XIII. STEC: Subsistema de Transporte Especial Complementar;



Sumário

<u>1. INTRODUÇÃO</u>	<u>5</u>
<u>i. HISTÓRICO E A FASE ATUAL DO PROJETO</u>	<u>5</u>
<u>ii. OBJETIVOS</u>	<u>7</u>
<u>a. OBJETIVO GERAL</u>	<u>7</u>
<u>b. OBJETIVOS ESPECÍFICOS</u>	<u>7</u>
<u>iii. COMPONENTES E PRODUTOS</u>	<u>9</u>
<u>iv. PLANO DE ENGAJAMENTO DE PARTES INTERESSADAS</u>	<u>14</u>
<u>2. IDENTIFICAÇÃO DAS PARTES INTERESSADAS</u>	<u>15</u>
<u>i. CONCEITO</u>	<u>15</u>
<u>ii. METODOLOGIA</u>	<u>17</u>
<u>iii. PARTES INTERESSADAS</u>	<u>18</u>
<u>iv. INDIVÍDUOS E GRUPOS DESFAVORECIDOS OU VULNERÁVEIS</u>	<u>21</u>
<u>3. ENVOLVIMENTO NA PREPARAÇÃO DO PROJETO</u>	<u>22</u>
<u>i. ANTECEDENTES DO ENVOLVIMENTO</u>	<u>27</u>
<u>ii. CONSULTA PÚBLICA</u>	<u>30</u>
<u>iii. DIVULGAÇÃO DA CONSULTA PÚBLICA</u>	<u>31</u>
<u>iv. DEVOLUTIVAS</u>	<u>31</u>
<u>4. ENVOLVIMENTO PREVISTO DURANTE O PROJETO</u>	<u>32</u>
<u>i. PRINCÍPIOS</u>	<u>32</u>
<u>ii. MEIOS DE COMUNICAÇÃO, DIVULGAÇÃO E ENVOLVIMENTO DAS PARTES INTERESSADAS</u>	<u>33</u>
<u>iii. AÇÕES DE ENGAJAMENTO DAS PARTES INTERESSADAS</u>	<u>35</u>
<u>iv. ATIVIDADES DE ENGAJAMENTO DURANTE IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO</u>	<u>37</u>
<u>5. RECURSOS E RESPONSABILIDADES</u>	<u>38</u>
<u>i. RECURSOS</u>	<u>38</u>
<u>ii. Mecanismo de atendimento</u>	<u>38</u>
<u>iii. FUNÇÕES E RESPONSABILIDADES DE GESTÃO</u>	<u>39</u>
<u>iv. SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE (SEMOB)</u>	<u>39</u>
<u>v. UNIDADE DE PREPARAÇÃO DO PROJETO</u>	<u>39</u>
<u>vi. UNIDADE GESTORA DO PROJETO</u>	<u>40</u>

1. INTRODUÇÃO

O transporte público é essencial para conectar oportunidades de emprego, educação, serviços e lazer, especialmente nas áreas periféricas. Cerca de 48% dos passageiros têm renda familiar de até 1,5 salários mínimos, sendo 62% mulheres e 92% que se identificam como pretos ou pardos. Em contraste, entre os passageiros com renda acima de três salários mínimos, apenas 30% utilizam o transporte público. O Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus (STCO) de Salvador enfrenta uma perda de passageiros, com queda anual de cerca de 3% nas últimas duas décadas, agravada pela pandemia. Em 2019, o STCO transportava quase 1,5 milhão de passageiros por dia, diminuindo para cerca de 1,25 milhão em 2024.

Paralelamente, o índice de motorização em Salvador cresceu 22% na última década, contribuindo para aumento dos congestionamentos e gases poluentes. Em 2022, o setor de transporte foi responsável por 59% dos quase 3.000 MtCO₂e de Gases de Efeito Estufa (GEE) emitidos na cidade. A queda da receita tarifária pós-pandemia desequilibrou financeiramente o STCO. O aumento de 81% nos custos operacionais e de 112% nos custos de capital para a aquisição de novos ônibus EURO VI, em um contexto de tarifa congelada, resultou em desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos.

Diante de desafios para preservação da viabilidade econômica das concessões, além da necessidade de ações de mitigação e adaptação frente às mudanças climáticas, o Município do Salvador busca viabilizar este projeto de financiamento para a transição sustentável e acelerar o processo de eletrificação de frota de ônibus conforme preconizado no Plano de Mitigação e Adaptação às Mudanças do Clima (PMAMC) e no Plano de Governo da atual gestão para 2025-2028. Essa frente de trabalho também estará acompanhada de uma série de projetos e atividades em andamento, implantando um sistema de transporte mais eficiente, com inclusão e diversidade de gênero, integrado com os modos ativos e alcançando redução de custos operacionais. Esse contexto criado pela Prefeitura de Salvador junto a este projeto de financiamento com o Banco Mundial busca implantar um leque de ações e práticas de impacto direto, mas com vistas ao seu escalonamento futuro, ampliando os impactos desses investimentos para além do financiamento em si.

i. HISTÓRICO E A FASE ATUAL DO PROJETO

A cidade de Salvador enfrenta desde o período da pandemia um forte desequilíbrio financeiro no Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus (STCO), agravado pelo congelamento tarifário frente ao aumento expressivo dos custos operacionais e de capital. A elevação de 81% nos custos com combustíveis e manutenção, além de 112% no custo de renovação da frota com ônibus EURO VI, comprometeu a sustentabilidade do sistema e levou à intervenção em uma das bacias operacionais. A idade média da frota, hoje em 7,8 anos, supera o limite contratual e compromete a qualidade do serviço, eleva os custos e impacta negativamente o meio ambiente.

Para mitigar esse cenário, o município passou a atuar com subsídios diretos ao sistema, com base na Lei 9.762/23, cobrindo a diferença entre a tarifa pública e a tarifa de remuneração das operadoras naquele período de remuneração. Essa medida visou evitar reajustes tarifários que desestimulam o uso do transporte público e agravam os problemas de mobilidade urbana. Em paralelo, foram implementadas melhorias como o sistema BRT, que reduziu em 30% o tempo de viagem e atualmente alcança mais de 80 mil passageiros em dias úteis, além da criação de ciclovias e da reorganização das linhas, alinhadas às diretrizes da mobilidade urbana sustentável.

No marco de sua primeira parceria com o Banco Mundial para o setor de transporte público, Salvador avança agora para uma nova etapa: subsidiar o sistema por meio do financiamento da aquisição de ônibus elétricos, infraestrutura de recarga e melhorias na área de abrangência dos corredores e entorno das estações, além do fortalecimento de ações relacionadas a diversidade de gênero e inclusão social. O município já investiu com recursos próprios na implantação do primeiro Eletroterminal de recarga da cidade, e esta operação representa a consolidação de uma política pública que visa não só a modernização do transporte, mas também sua transição energética para uma matriz limpa e eficiente, que deve ser ampliada no âmbito deste projeto.

Este projeto está alinhado aos compromissos da cidade com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especialmente os ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima) e 9 (Indústria, Inovação e Infraestrutura), que foram detalhados no PMAMC. Ele se integra à trajetória iniciada com o Plano Cicloviário e o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PlanMob), que são documentos que foram construídos com a ampla participação da população e que serão revisados no âmbito desta iniciativa. A proposta não apenas fortalece a capacidade operacional do sistema de transporte, como também promove a inclusão, a acessibilidade e a qualidade de vida urbana.

Neste âmbito, toda uma série de oficinas, análises, diagnósticos, relatórios, planos, workshops, visitas com a comunidade, entrevistas e pesquisas entre outros insumos já vem sendo levantados pela equipe da Prefeitura de Salvador buscando efetividade na tomada de decisão no âmbito desse projeto. Dessa forma, após vários anos realizando testes pilotos operacionais, elaborando planos, implantando corredores e realizando pesquisas de satisfação, o projeto de transição sustentável chega nesta etapa de aceleração junto ao contexto do financiamento viabilizado com o Banco Mundial.

ii. OBJETIVOS

a. OBJETIVO GERAL

O objetivo geral do projeto é fomentar a sustentabilidade ambiental por meio de ações de adaptação e mitigação centradas na mobilidade urbana sustentável, visando promover a descarbonização e o uso do transporte coletivo com eficiência energética, bem como a melhoria da resiliência urbana da cidade por meio de intervenções para aumentar a presença de infraestrutura verde e azul. Além disso, o projeto busca a criação de empregos verdes, contribuindo para a inclusão social, igualdade de gênero e a melhoria da qualidade dos serviços, principalmente para os segmentos mais vulneráveis da população. Visa também alcançar a modernização tecnológica e sustentabilidade econômica para melhoria do ambiente de negócios e oportunidades das concessões.

b. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Reduzir Emissões Atmosféricas incluindo Gases de Efeito Estufa e Poluentes Locais e Aumentar a eficiência energética do transporte público com energia renovável;
- Aumentar a eficiência operacional do transporte público por meio da implantação de equipamentos e sistemas de inteligência nos corredores de BRT;
- Melhorar o ambiente de negócios e oportunidades das concessões e sustentabilidade econômico-financeira e também impactar positivamente os beneficiários, para ampliar a acessibilidade a empregos e a oportunidades, com o sistema de transporte atuando como catalisador para o progresso socioeconômico;
- Melhorar a oportunidade de renda, comércio e serviços para o desenvolvimento local através dos espaços multifuncionais dedicados à recreação e prática esportiva com módulos comerciais e de serviços, conforme já implantado nas estações Hiper e Cidadela;
- Aumentar a qualidade do sistema de transporte público e a satisfação dos passageiros;



- Fortalecer a prefeitura no desenvolvimento e inovação tecnológica para gestão operacional do transporte público para aperfeiçoar a capacidade de gestão operacional do transporte público por parte da SEMOB, sendo possível monitorar e aferir detalhamentos da operação elétrica em comparação à operação diesel;
- Aumentar segurança viária e acessibilidade de pedestres e ciclistas ao sistema do BRT como medidas de moderação de tráfego que impliquem na redução de velocidade do transporte motorizado individual;
- Implantar infraestrutura verde e azul para aumentar a resiliência urbana, o conforto térmico, a manutenção e manejo da biodiversidade e melhorar a qualidade do ar e reduzir o efeito das ilhas de calor urbanas. Educar e disseminar sustentabilidade e resiliência, em especial para populações de baixa renda e vulneráveis junto a parcerias na implantação de Eletroterminais de Recarga para viabilização de EletroHubs, que funcionarão como uma oficina-escola;
- Aumentar diversidade de gênero com mulheres e oportunidades para pessoas de baixa renda na operação do BRT;



iii. COMPONENTES E PRODUTOS

Conforme detalhada mais abaixo, a matriz de componentes deste projeto está dividida em três eixos, o primeiro componente Mobilidade Urbana, onde estão concentradas as intervenções e aquisições que serão realizadas pelo município, a segunda componente de Melhoria Institucional, onde concentram contratações de produtos e serviços especializados para uma melhor gestão do projeto e seu desenrolar ao longo dos anos, permitindo inclusive seu escalonamento em desdobramentos futuros e, por fim, a última componente de Gestão do Projeto, que reserva produtos específicos para implantação deste financiamento.

Componente 1 (C1) - MOBILIDADE URBANA

Subcomponente 1 (C1.S1) - MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Produto 1 - Aquisição de Ônibus Elétricos (Categoria: Bens) (C1.S1.P1)

Aquisição de ao redor de 100 ônibus elétricos movidos a bateria para operação nos corredores de BRT e/ou BRS, promovendo a transição para um transporte mais limpo e sustentável. Os ônibus elétricos devem contribuir para o aumento da percepção da qualidade dos passageiros e para a redução das emissões de poluentes, impactando diretamente na inclusão de grupos vulneráveis ao garantir um transporte público mais acessível, seguro, eficiente e com elevado nível de conforto. O quantitativo total pode variar de acordo com a tipologia de ônibus adquirida.

Produto 2 - Aquisição de Equipamentos de Recarga (Categoria: Bens) (C1.S1.P2)

Aquisição de equipamentos da infraestrutura e sistema de gestão de recarga para os ônibus elétricos, ampliando e otimizando a infraestrutura de recarga existente. Esses equipamentos incluem religador automático telecomandado, transformador de potência, subestação de energia e equipamentos de recarga do tipo plugin CCS2 ou contactless com potência total de, pelo menos 80 kWh por pistola, e, preferencialmente, pelo menos, 160 kWh por carregador. A proposta busca adquirir uma quantidade de carregadores compatível com a estratégia de recarga e o total de ônibus adquiridos a fim de garantir uma operação contínua e confiável dos ônibus elétricos.

Produto 3 - Implantação de Eletroterminais de Recarga (Categoria: Obras) (C1.S1.P3)

Os equipamentos de recarga deverão ser instalados em pontos estratégicos previstos no Plano Operacional, conforme as linhas que devem entrar em operação. Os eletroterminais preveem pavimentação rígida, malha de aterramento de segurança da área da subestação de energia, sinalização e módulos de conforto e apoio para motoristas e funcionários da operação. Esses terminais serão projetados para oferecer uma carga rápida e segura, garantindo a disponibilidade dos ônibus elétricos e promovendo a adoção de uma frota mais sustentável e eficiente.

A implantação e/ou requalificação, quando for o caso, destes eletroterminais deverá considerar práticas sustentáveis, utilizando soluções baseadas na natureza e contribuindo ao máximo para redução de impermeabilização do solo e ilhas urbanas de calor como medidas de Adaptação e sustentabilidade ambiental que foram diagnosticadas no Plano de Adaptação e Mitigação às Mudanças do Clima (PMAMC).

A implantação do eletroterminal de recarga contará com módulos de conforto para apoio a motoristas e à equipe de operação (considerando tanto a presença de homens e mulheres), além de salas multifuncionais destinadas à capacitação de pessoas no tema, em especial jovens e minorias de baixa renda, indígenas, imigrantes, pessoas LGBTQIA+, idosos, moradores de favela, PCD, mulheres, quilombolas e negros.

Subcomponente 2 (C1.S2) - SEGURANÇA VIÁRIA E SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

Produto 1 - Infraestrutura Urbana Segura, Acessível e Resiliente (Categoria: Obras) (C1.S2.P1)

A ação contempla a melhoria da microacessibilidade em estações selecionadas do BRT e, ao menos, mais 4 pontos estratégicos de demanda expressiva das linhas estendidas de BRT/BRS. Está previsto a qualificação de calçadas e infraestrutura de mobilidade ativa nas áreas adjacentes, inclusive do acesso a áreas de cumeeiras, bem como a implantação de infraestrutura verde e azul que vise a aumentar a resiliência de cidades às mudanças climáticas. Essa iniciativa irá aumentar a capilaridade da infraestrutura de mobilidade ativa com áreas de sombra, proporcionando um clima ameno para os pedestres e ciclistas. Essas intervenções também terão como foco a melhoria da segurança viária, além de promover uma melhor integração da mobilidade ativa aos modos de transporte coletivo de média e alta capacidade.

Produto 2 - Consolidação de rede de transporte integrada com o foco no modo ativo (Categoria: Obras) (C1.S2.P2)

Expansão da malha cicloviária e do quantitativo de bicicletários e paraciclos da cidade com foco na conexão ao transporte coletivo de alta e média capacidade e terminais de

ônibus. A cidade recentemente lançou o seu Plano Cicloviário com meta de atingir 700 km de infraestrutura cicloviária até 2034 (hoje está com pouco mais de 300 km).

Essa consolidação da rede poderá se dar tanto pela resolução de descontinuidades na atual malha, como também na requalificação e construção de novos trechos.

Produto 3 – Qualificação de estações e implementação de estações modulares
(Categoria: Obras) (C1.S2.P3)

A qualidade do serviço do transporte coletivo também depende da percepção das pessoas quanto ao conforto nos pontos de ônibus. A fim de garantir melhores níveis de serviço prevê-se qualificar e expandir algumas estações do BRT Salvador bem como terminais no qual o sistema opera e a sua integração com o modo ativo, por exemplo, por meio de instalação de paraciclos. Também está previsto implementar estações modulares em pontos de alta demanda das linhas estendidas do BRT Salvador, que trafegam em faixas dedicadas junto ao meio-fio como forma de facilitar o processo de embarque e a conexão da rede.

Componente 2 (C2) – MELHORIA INSTITUCIONAL

Subcomponente 1 (C2.S1)– FORTALECIMENTO DAS AÇÕES DA SEMOB

Produto 1 – Planejamento, estudos e capacitações para a promoção da mobilidade urbana sustentável (Categoria: Consultoria) (C2.S1.P1)

Visando melhor preparar a cidade para avançar na transição energética e ter mais efetividade nas suas ações, está previsto uma série de estudos, capacitações e planejamentos para a promoção da mobilidade urbana sustentável. Entre os produtos previstos está a revisão e atualização do Plano de Mobilidade Urbana de Salvador (PlanMob). Essa atualização incorpora não só dados recentes das diretrizes operacionais do BRT, resultados do estudo de Origem e Destino, como também abordará aspectos antes pouco explorados e/ou não previstos na primeira versão como eletrificação da frota, adaptação e resiliência climática do sistema de transporte e ações de promoção de equidade e diversidade no transporte. Isso garantirá maior aderência do plano com a realidade atual.

Nesse contexto, a revisão e atualização do PlanMob contemplará de forma prioritária (i) a revisão da rede de transporte coletivo por ônibus e futuro cenários de planejamento operacional (POP2026), (ii) estudos de potencial de transição para eletromobilidade e seus impactos, (iii) pesquisas sobre o sistema de transporte coletivo, (iv) estratégias de Gestão de Demanda do Viagens (GDV), v) ordenamento e descarbonização do transporte de carga e logística urbana entre outros. A revisão do PlanMob e demais estudos poderão ser feita de forma conjunta ou separada.

Produto 2 - Modernização de Equipamentos e Sistemas para a qualificação da gestão e do serviço do transporte coletivo (Categoria: Bens e Consultoria) (C2.S1.P2)

A iniciativa tem por objetivo tanto aprimorar a operação do transporte coletivo, com foco no BRT e nos ônibus elétricos, quanto capacitar agentes e equipe técnica da SEMOB no processo de digitalização e modernização da gestão do sistema.

Isso pode permitir, entre outras soluções de modernização da gestão, o desenvolvimento e/ou contratação de plataformas digitais para o monitoramento de dados em tempo real de forma a fomentar um novo ambiente tecnológico urbano integrado com a bilhetagem eletrônica e os mais diversos dispositivos de mobilidade na cidade e viabilizar a abertura de dados. Em termos de equipamentos, se prevê a implantação de semáforos para travessia de pedestre com ativação de tempos mais longos para idoso e de semáforos inteligentes com câmeras de fiscalização para priorização do transporte coletivo em cerca de 45 pontos críticos de corredores de BRT/BRS, a fim de melhorar a sua atratividade para a população.

Produto 3 - Fast Track para diversidade de gênero na operação do sistema de transporte coletivo e retenção de emprego para população de baixa renda (Categoria: Consultoria e Capacitação) (C2.S1.P3)

Este produto visa implementar um projeto de "Fast track", isto é, um meio de acelerar o processo de instrução para facilitar o acesso de mulheres na operação para promover a diversidade de gênero. Atualmente, as mulheres estão sub-representadas e frequentemente ocupam posições de menor remuneração. A transição para ônibus elétricos no BRT, bem como a operação convencional em si, apresenta uma oportunidade para incrementar a participação feminina. Experiências em São Paulo e Bogotá indicam que motoristas mulheres tendem a gerenciar melhor a bateria dos veículos elétricos devido à recuperação de energia durante a frenagem e uma redução na necessidade de manutenção. Além disso, há uma demanda geral dos operadores por profissionais condutores, sendo também uma oportunidade para ampliar a mão de obra feminina, promover a inclusão social e aumentar a diversidade. As ações também serão expandidas para garantir a maiores representatividades em outros cargos para além de motorista.

Isso envolverá a implementação de políticas de recrutamento que incentivem a participação de mulheres nesses cargos, realizando também um processo de aptidão em temas da eletromobilidade e energia limpa, contribuindo para a criação de empregos-verdes com equidade de gênero e a inclusão de grupos historicamente sub-representados no setor de transporte público. Neste sentido, busca-se criar um ambiente atrativo para o desempenho da profissão, reduzindo barreiras e aumentando o interesse de contratos de longo prazo para mulheres e pessoas LGBTQIA+, considerando a legislação vigente.

Frente a realidade econômica da população de Salvador, principalmente das mulheres, e para ampliar ainda mais o impacto deste projeto, também será dada capacitação para pessoas de baixa renda em situação de vulnerabilidade de modo que essas pessoas alcancem conhecimento profissional que não apenas permita a geração de emprego e renda, mas a retenção deste emprego garantindo estabilidade financeira para essa população de baixa renda e vulnerável.

Produto 4 - Desenvolvimento e implementação de estratégias de comunicação sobre transporte sustentável (Categoria: Consultoria) (C2.S1.P3)

O produto prevê o desenvolvimento e implementação de uma estratégia de comunicação com o objetivo de melhor externalizar as ações em prol da mobilidade sustentável. Tais ações terão foco especial na eletromobilidade e na melhoria da imagem do transporte coletivo por ônibus como, por exemplo, campanhas de conscientização sobre os benefícios do transporte público para a mobilidade urbana sustentável e segura, além de abranger também a pauta de resiliência e adaptação climática.

Componente 3 - GESTÃO DO PROJETO (C3)

Produto 1 - Apoio Técnico ao Programa (Categoria: Consultoria) (C3.P1)

Este produto consiste em fornecer apoio técnico abrangente para o programa de aquisição de ônibus elétricos e seus componentes relacionados. Isso inclui a disponibilização de especialistas para garantir o sucesso da implementação do programa. O apoio técnico abordará desde a fase inicial de planejamento até a execução e monitoramento do projeto, assegurando a eficiência operacional e a qualidade dos resultados alcançados.



Produto 2 - Supervisão do processo e serviços (Categoria: Consultoria) (C3.P2)

Trata-se da supervisão do processo e serviços relacionados às licitações, contratações, pagamentos da aquisição de ônibus elétricos e outros componentes do projeto. Neste sentido, essa supervisão busca garantir o cumprimento dos prazos, indicadores e especificações técnicas, e assegurar a conformidade com os padrões de qualidade e

segurança estabelecidos. A supervisão do processo e serviços será fundamental para garantir a transparência e eficácia na execução do projeto.

iv. PLANO DE ENGAJAMENTO DE PARTES INTERESSADAS

O Plano de Engajamento de Partes Interessadas (PEPI) do Projeto é estruturado nos seguintes eixos:

- Transparência e divulgação de informações relevantes às partes interessadas;
- Participação social através de canais acessíveis de interlocução com as partes interessadas e com a população em geral e atores chave do processo;
- Incorporação crítica das manifestações das partes interessadas sobre a execução das atividades;
- Especial atenção aos indivíduos e grupos vulneráveis, em particular na disseminação de informação e consulta com esses grupos e indivíduos;
- Resposta e resolução de queixas de forma tempestiva e eficiente;



2. IDENTIFICAÇÃO DAS PARTES INTERESSADAS

A identificação das partes interessadas representa uma etapa fundamental para garantir seu engajamento efetivo e deve ocorrer de maneira contínua ao longo do desenvolvimento do projeto. Este documento apresenta uma síntese dos resultados desse mapeamento e evidencia como esse processo tem sido conduzido de forma permanente e integrada às demais fases do projeto.



i. CONCEITO

As partes interessadas no projeto são compreendidas como indivíduos, atores, grupos ou instituições que:

- Terão impactos diretos ou indiretos, positivos ou negativos, decorrentes das ações do projeto — denominadas ‘partes afetadas’;
- Possuem interesse legítimo no desenvolvimento do projeto, seja porque seus interesses podem ser influenciados, seja porque têm capacidade de impactar seus resultados — sendo, portanto, ‘partes interessadas’.

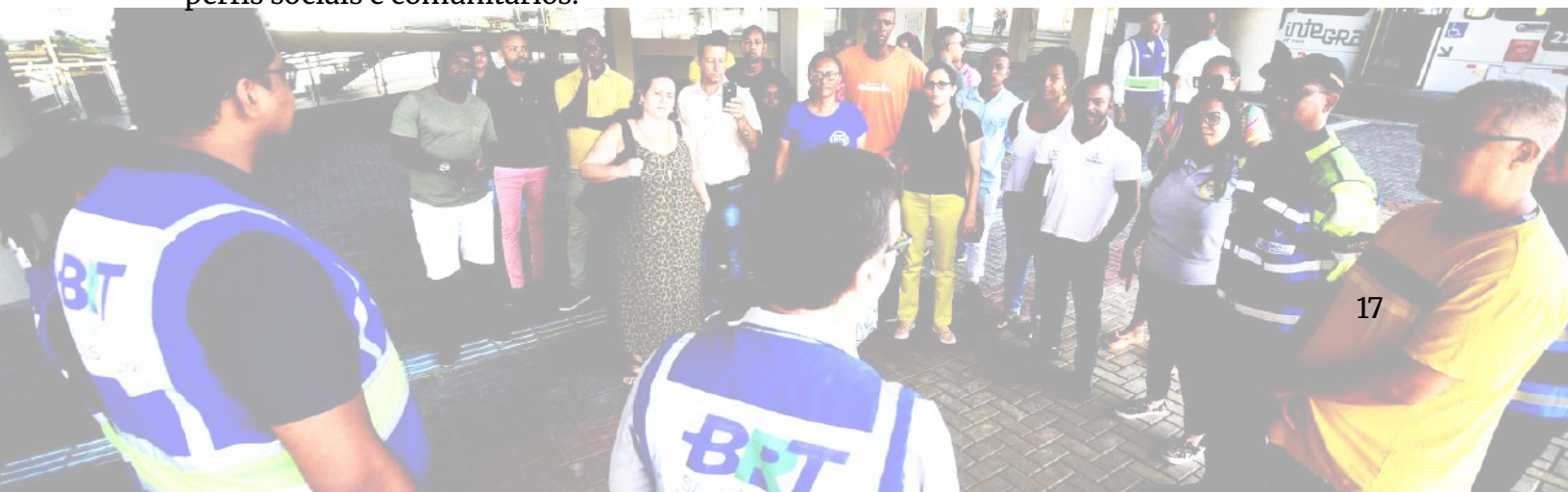
Esses públicos podem ser agrupados em categorias principais, considerando seu nível de envolvimento e influência na iniciativa, incluindo:

- Participantes diretos da execução e coordenação (PP): majoritariamente formado pelo poder público, através da Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB e Casa Civil;
- Agentes com influência direta sobre a implementação (IDP), através de órgãos e setores do poder público como as Prefeituras Bairro, Fundação Mário Leal Ferreira – FMLF, Superintendência de Obras Públicas, Superintendência de Trânsito – Transalvador, Secretaria de Sustentabilidade e Resiliência – SECIS, Corpo de Bombeiros do Estado da Bahia e os Operadores do Sistema de Transporte Coletivo;
- Agentes com influência indireta (IIP);
- Grupos diretamente impactados pelos resultados (DA);
- Grupos indiretamente impactados pelos resultados (IA).

A identificação adequada dos representantes desses públicos é fundamental para a construção de processos de comunicação eficazes e para a legitimação das decisões. Tais representantes são entendidos como pessoas designadas por seus pares para representá-los e defender seus interesses em fóruns específicos. No contexto do projeto, espera-se que atuem como pontes de diálogo, promovendo:

- a comunicação bidirecional entre o projeto e os grupos interessados;
- o apoio à deliberação e à tomada de decisões;
- a oferta de informações relevantes sobre as dinâmicas locais, favorecendo a adaptação das ações;
- e o fortalecimento da cooperação para viabilização das etapas do projeto.

A escolha de representantes legítimos é decisiva para garantir confiança, adesão e a efetividade dos processos mediadores. Durante a implementação do Projeto de financiamento para a transição sustentável em Salvador, será conduzida uma verificação da legitimidade desses representantes por meio de interações informais com uma amostra aleatória dos envolvidos. O objetivo é compreender se a escolha ocorreu de forma participativa, democrática e inclusiva, assegurando a representação de diferentes perfis sociais e comunitários.



ii. METODOLOGIA

A identificação das partes interessadas do projeto acontece através de uma atualização realizada constantemente de atores envolvidos em diferentes etapas do projeto, realizando workshops, oficinas, visitas e entrevistas com o público envolvido e impactado. Para a composição do PEPI, foi reunida a identificação maturada de atores envolvidos no escopo deste projeto, aqui apresentado, com base nas informações fornecidas pela equipe técnica dos subcomponentes do Programa, nos estudos que embasaram o desenho das atividades e dados secundários sobre as regiões que serão atendidas. Essa identificação é aprimorada a partir de workshops de alinhamento estratégico que são realizados para projetos estratégicos da SEMOB, além de outras atividades usadas para obter informações em consulta pública. Para o acompanhamento de atividades previstas no caminho crítico construído e atualizado nestes workshops, a SEMOB realiza reuniões periódicas semanais, sendo intercalada em reuniões que concentram informações de providências sobre o sistema convencional e outras reuniões com foco no sistema estruturante de BRT. Estes encontros reúnem atores chaves, representantes de cada núcleo, setor, seja operacional ou social, e buscam acompanhar as providências tomadas, além de observar os efeitos de ações executadas.

Essas agendas periódicas estão programadas para serem realizadas durante a execução do Projeto de Salvador, sendo também acompanhadas de pesquisas de satisfação entre outras análises para o acompanhamento de indicadores e sua divulgação junto às partes envolvidas. Desse modo, a identificação de partes interessadas será tratada como um processo contínuo, inclusive com ações já executadas de escutas da população por meio de QRCodes disponíveis nos veículos e estações para facilitar o recebimento de contribuições da população e por meio da Ouvidoria do 156. As equipes de execução, parceiros e o mecanismo de queixas e reclamações são fontes para uma constante retroalimentação da identificação de partes interessadas. Caso ocorra a identificação de nova parte interessada, será feita sua inclusão no PEPI e serão desenhadas atividades de envolvimento e comunicação específicas e adequadas a sua realidade.

iii. PARTES INTERESSADAS

As siglas que indicam Interesse e influência, possuem indicação à seguir:

- Participantes diretos da execução e coordenação (PP);
- Agentes com influência direta sobre a implementação (IDP);
- Agentes com influência indireta (IIP);
- Grupos diretamente impactados pelos resultados (DA);
- Grupos indiretamente impactados pelos resultados (IA).

Parte Interessada	Atuação no Projeto	Interesse & Influência	Efeito do projeto na parte interessada
População geral da cidade	Beneficiários (C1.S1)	DA, IA	Melhoria do sistema com adoção de novos ônibus zero emissões e zero ruídos e ampliação da capilaridade da rede de média e alta capacidade de transporte com a inauguração de novas linhas estruturantes
População geral da cidade, em especial jovens e minorias de baixa renda, indígenas, imigrantes, pessoas LGBTQIA+, idosos, moradores de favela, PCD, mulheres, quilombolas e negros.	Beneficiários (C1.S1)	IA	Implantação de Eletroterminais de recarga com Eletrohub, que contam com sala multifuncionais para capacitação de pessoas no setor da eletromobilidade
População do entorno, especialmente como Vale das Pedrinhas, Santa Cruz, Vale das Muriçocas, Brotas, Engenho Velho da Federação, Candeal, Itagira e Pituba	Beneficiários (C1.S2)	DA	Melhoria da microacessibilidade através da implantação de equipamentos verticais conectando o alto das cumeadas e os corredores de coletivos em vias de fundo de vale
População geral da cidade	Beneficiários (C1.S2)	DA, IA	Ampliação da fluidez de embarque com estações modulares em rotas de linhas de BRS, melhorias de microacessibilidade com qualificação do modo ativo e segurança viária, ações e obras com infraestrutura verde e azul

População geral da cidade	População afetada e beneficiada pela modificações da rede (C1.S1, C2)	DA, IA	Ampliação da rede integrada de corredores implicam em ajustes operacionais com itinerários alterados e divulgação das novas linhas e alternativas de integração
Mulheres, em especial negras e em situação de risco	Beneficiários (C2)	IA	Programas de ampliação de diversidade de gênero na operação do sistema de transporte, sendo conduzido ações para acelerar, aumentar e facilitar o acesso da diversidade no setor
Operadores de Transportes, em especial Consórcio BRT Salvador	Parte interessada das ações (C1.S1, C1.S2 e C2)	DA, IA, IDP	Aumento da eficiência operacional com implantação de inteligência e gestão de corredores e estações de prepagamento, maior sustentabilidade econômica por tornar o sistema mais atrativo com expansão da rede e adoção de ônibus novos elétricos zero emissões e zero ruído com menores custos operacionais, incluindo Eletroterminais de recarga
Agência Reguladora e Fiscalizadora de Serviços Públicos (ARSAL)	Definição do modelo de negócios (C1.S1)	PP, IDP	Segurança na definição do modelo de negócios visando a eficiência técnica, qualitativa e econômica dos serviços da concessão
Procuradoria Geral do Município (PGM)	Apoio na definição do modelo e análise jurídica na aquisição da frota pelo município (C1.S1)	PP, IDP	Segurança jurídica visando direitos e deveres que devem ser respeitados frente às indicações contratuais para viabilização da modelagem
Fundação Mario Leal Ferreira (FMLF)	Mobilização e apoio no desenvolvimento de projetos e planejamento urbano no entorno das estações	IDP	Envolvimento dos atores chave do processo de planejamento e intervenção urbana da cidade de Salvador e alinhamento das ações estratégicas da cidade

Secretaria de Sustentabilidade e Resiliência (SECIS)	Apoio para consolidação de projetos e políticas de resiliência e integração de ações verdes e azul	IIP	Alinhamento de políticas e ações de mitigação e adaptação climática no contexto urbano
Secretaria de Políticas para Mulheres, Infância e Juventude (SPMJ)	Promoção da diversidade de gênero na operação do BRT e transporte público	IDP	Aumento do alcance de práticas e programas de promoção social de gênero
Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Renda (SEMDEC)	Apoio em ações de inclusão e retenção de emprego	IIP	Aumento do alcance de práticas e programas de promoção emprego e renda
Corpo de Bombeiros	Apoio em ações de mitigação e prevenção de riscos de incêndios	IIP	Alinhamento de treinamentos e ações mitigação e prevenção de riscos e incêndios
Unidade de Gestora do Projeto (UGP), órgão executor e Banco Mundial (BIRD)	Elaboração, implementação, gestão e monitoramento do projeto, sendo cada organização com papel específico	PP, IDP, IIP	Fortalecimento institucional



iv. INDIVÍDUOS E GRUPOS DESFAVORECIDOS OU VULNERÁVEIS

Aspectos de vulnerabilidade são encontrados entre os seguintes grupos diretamente afetados pelo projeto.

- **Mulheres** — especialmente no acesso ao emprego na operação do Transporte público coletivo, além de impactadas por lacunas a serem melhoradas em segurança viária e conforto de deslocamento, dado que são maior parte dos passageiros;
- **Pessoas de baixa renda** — beneficiadas tanto pela melhoria do transporte, em eficiência, modicidade tarifária e conforto quanto pelas ações de capacitação e geração de empregos;
- **Jovens de baixa renda** — foco em capacitação e formação para novos empregos no setor de transporte sustentável;
- **Pessoas LGBTQIA+, indígenas, negros e quilombolas** — mencionadas explicitamente nas ações de capacitação e inclusão na operação do sistema, além de cursos com parcerias que poderão ocorrer nos EletroHubs, realizando cooperações com regramentos para inclusão e/ou priorização dessas pessoas;
- **Pessoas com deficiência (PCD) e Idosos** — foco na acessibilidade de estações, calçadas e equipamentos, principalmente ao redor das estações e PEDs, o que deverá se desdobrar em melhorias de acessibilidade e travessias de pedestres (semáforos adaptados).
- **Moradores de áreas vulneráveis e comunidades** — considerados para melhorar seu acesso à infraestrutura de transporte qualificada, eficiente, segura e sustentável. Muitas vezes habitam em áreas de topografia acidentada, dificultando o acesso aos corredores que se concentram em vias de fundo de vale.

Dentre esses grupos, os aspectos de vulnerabilidade potencialmente presentes são:

- Pobreza ou insegurança financeira;
- Vulnerabilidade territorial;
- Desigualdade de gênero e raça;
- Vulnerabilidade de crianças, adolescentes e idosos;
- Pessoas com deficiência.

As ações de engajamento das partes interessadas serão planejadas de forma a promover a inclusão dessas pessoas. É sabido que o município de Salvador preserva uma cultura rica e diversa. Importante destacar que a área de abrangência do projeto em questão não impactará adversamente nenhum dos núcleos culturais desses representantes.

3. ENVOLVIMENTO NA PREPARAÇÃO DO PROJETO

O Projeto de financiamento para transição sustentável da Prefeitura de Salvador que está em processo de preparação junto ao Banco Mundial vem realizando o envolvimento das partes interessadas desde sua concepção, devendo seguir nesta mesma linha até sua implementação. Como forma de promover e garantir a participação social e conjuntamente envolver e engajar atores chave do processo, etapas de Consulta Pública são elaboradas com determinada constância conforme descrito à seguir.

O PEPI detalha o cronograma e as estratégias de envolvimento das partes interessadas ao longo do projeto, incorporando suas opiniões. Dessa forma, configura-se como um documento transparente e participativo. Na sua elaboração, identificam-se os pontos de vista dessas partes, que são consultadas para mapear riscos e potencialidades para a implementação do projeto.

Inicialmente, na fase preparatória, atores foram identificados e consultados em encontros para analisar riscos, desafios, problemas e benefícios das atividades planejadas, principalmente no que se trata no processo decisório de consolidação do sistema de transporte e corredores de BRT.

Essa consulta considerou as particularidades de cada ator ou grupo social impactado. Também são reunidos itens extraídos da pesquisa de satisfação e acompanhamento da implantação do projeto do BRT através do formulário de QRCode que permanece disponível a qualquer tempo dentro dos ônibus e estações e que é analisado mensalmente conforme são acumuladas contribuições.

O Quadro 2 a seguir resume os principais participantes identificados, as demandas colhidas e como elas são endereçadas pelo atual projeto junto ao Banco Mundial.



Parte Interessada	Demandas e desafios apontados	Endereçamento das demandas através do projeto
Passageiros do Transporte Coletivo	- Falta de conforto nos ônibus. Frota antiga e com estado de conservação regular - Falta de conforto nos pontos de ônibus. Pontos sem abrigos ou pequenos frente a sua demanda - Falta de comunicação quanto às modificações de linhas e itinerários executadas no sistema de transporte coletivo Melhorias sugeridas: - Criação de Grupo de Trabalho específico voltado a promover ações de melhoria no transporte coletivo - Modernização da frota - Implementação de estações modulares e qualificação de terminais - Melhora da comunicação com as comunidades	- Reforçar e viabilizar renovação de frota para melhorar a percepção da qualidade e atratividade do sistema de transporte coletivo frente aos modos individuais e não motorizados; - Implantação de estações modulares e renovação de abrigos de ônibus, principalmente em pontos de maior demanda; - Promover ações com a articulação de Prefeituras-Bairro para ampliar o processo de divulgação dos benefícios do sistema, facilitando o entendimento das possibilidades de integração através de visitas guiadas junto às comunidades impactadas pelas novas linhas troncais; - Articulação de grupo de trabalho específico para melhorias de pontos críticos estratégicos mapeados em pesquisas de satisfação; - Monitoramento constante de opiniões recebidas de passageiros do sistema através de formulários de QRCode disponíveis a qualquer tempo nos ônibus e estações; - Melhoria da microacessibilidade através da implantação de equipamentos verticais conectando o alto das cumeadas e os corredores de coletivos em vias de fundo de vale

Mulheres motoristas e aspirantes a profissões relacionadas ao transporte	- Falta de capacitação para mulheres - Falta de oportunidades por ausência de experiência - Ambiente majoritariamente masculino - Segurança da mulher na função e nos deslocamentos - Infraestrutura dos módulos de conforto nos terminais e garagens	- Capacitação de mulheres para atuar como motorista e outras áreas da operação (mudança de categoria da CNH, e outros cursos voltados para manutenção) - Capacitação prática para as mulheres que não possuem experiência - Treinamentos e rodas de conversas com o público interno (principalmente homens) para sensibilização e prevenção de assédio no ambiente de trabalho - Melhoria da infraestrutura dos módulos de conforto nos terminais e nas garagens - Realização de pesquisas para monitorar o conforto e segurança das mulheres no transporte coletivo - Ações de comunicação com a população, com o objetivo de promover maior aceitação e valorização da atuação feminina no transporte coletivo
Operadores de Transportes, em especial Consórcio BRT Salvador	- Altos investimentos iniciais tanto em logística de infraestrutura de recarga quanto para aquisição de equipamentos rodantes; - Tempo de recarga dos ônibus podem inviabilizar a operação; - Desconhecimentos iniciais com referência às tecnologias e marcas disponíveis no mercado e carência de fabricantes disponíveis no mercado nacional; - Distância das garagens com os itinerários troncais aumentando quilômetragem ociosa; - Preocupações com logística para recarga noturna, sendo	- Implantação de infraestrutura de recarga a cargo da Prefeitura com carregadores rápidos duplos, permitindo que sejam viabilizadas tanto a estratégia de cargas noturna quanto recarga de oportunidade; - Viabilização e articulação de testes-pilotos com diferentes modelos de ônibus elétricos para melhor aferição e conhecimento do funcionamento e desempenho dos equipamentos, tanto pela prefeitura quanto pelos operadores; - Localização da infraestrutura de recarga em terrenos públicos, cedidos aos operadores para estocagem e recarga em pontos estratégicos adjacentes aos corredores reduzindo a quilômetragem ociosa; - Articulação com parceiros nacionais e internacionais como GIZ, WRI Brasil, ITDP, ICLEI, BIRD, FioCruz entre outros para buscar compreender as vantagens da eletrificação da frota e disseminar o conhecimento em conjunto com os

	necessário viabilizar recargas de oportunidade; - Demanda para redução de tempos semafóricos impactando no tempo de viagem do sistema de BRT.	operadores; - Articulação junto à Transalvador para viabilização de semáforos inteligentes.
APAE – Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais	Apontado o desafio de acessibilidade e sugestão de reduzir tempo de caminhada até o acesso aos ônibus do BRT	Implantado um ponto de parada da linha estendida do BRT para facilitar o acesso ao sistema.
Associação Baiana de Cegos	Desafios apontados: - Dificuldade na travessia da Avenida Vale do Tororó Melhorias sugeridas: - Implementação de travessia de pedestres com dispositivo sonoro	Elaboração de projeto junto a Transalvador para implementação de travessia
TRANSALVADOR	Desafios apontados: - Impactos na fluidez do trânsito - Necessidade de uma maior equipe de agentes para fiscalização	- Adoção de semáforos inteligentes com prioridade para o BRT; - Melhoria no processo de gestão e fortalecimento institucional junto à SEMOB.
Associações de Ciclistas	- Falta de continuidade da malha cicloviária da cidade - Necessidade de expansão da rede cicloviária e articulação com outros modais	Estão contemplados no projeto a resolução das discontinuidades e melhoria da segurança viária nas travessias e ampliação do modo ativo
População em geral	- Piora das condições do trânsito em função da implantação de faixas dedicadas ao ônibus - Dificuldade na travessia das vias do percurso do BRT	- Ações de comunicação que destaquem os benefícios para toda a sociedade - Melhoria das condições de segurança viária e microacessibilidade, em especial, ao longo da Avenida Vasco da Gama - Elaboração de plano de ação para o horizonte de 2025 a 2028

i. ANTECEDENTES DO ENVOLVIMENTO

Para a definição das atividades participativas e dos trechos de intervenção considerados no presente projeto, foram levadas em conta as ações desenvolvidas no âmbito do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador (PlanMob Salvador), elaborado entre 2017 e 2018. Durante a elaboração do PlanMob, foram realizadas diversas oficinas participativas abertas à população, escutas setoriais com conselhos e especialistas da área de mobilidade, bem como atualizações da matriz origem-destino da cidade, buscando refletir de forma fiel a realidade dos deslocamentos e as demandas locais. Além disso, dado a rápida ampliação de ciclovias e ciclofaixas e alcance de metas previstas no PlanMob Salvador para 2025 serem alcançadas ainda em 2023, foi iniciado o processo de desenvolvimento de um Plano Ciclovitário de Salvador em 2022, e foram realizadas e aqui consideradas as atividades de participação social realizadas no contexto até sua entrega em 2024. Este processo incluiu oficinas presenciais para escuta da população, contagens sistemáticas de ciclistas em pontos estratégicos da cidade, além da realização de enquetes e consultas públicas online, ampliando o alcance do engajamento popular. Paralelamente, está em fase de elaboração uma nova matriz origem-destino baseada em dados móveis, trazendo um retrato ainda mais detalhado dos padrões de deslocamento.

O próprio PlanMob Salvador já havia apontado a necessidade de ampliação das alternativas de transporte não motorizado, bem como a priorização de soluções de baixa emissão ou zero emissões. Desde então, uma série de estudos e relatórios foram produzidos para entender melhor os benefícios da eletrificação da frota de transporte público, não apenas sob o ponto de vista da eficiência energética e econômica, mas também considerando os impactos positivos na saúde pública, especialmente na redução de doenças cardiorrespiratórias, e na produtividade econômica urbana. Esses relatórios contaram com uma ampla participação, envolvendo inclusive entidades como a FioCruz, C40, GIZ, WRI Brasil, ITDP Brasil entre outros atuantes no setor. A realização da Semana Latino Americana do Clima em 2019 também permitiu ampliar as discussões sobre o tema, envolvendo práticas e permitindo a Salvador uma oportunidade de conhecer melhor e expor os desafios locais de forma mais ampla. Esse protagonismo também permitiu ao Município realizar testes pilotos com vários modelos de ônibus elétricos ao longo dos anos.

Outras iniciativas relevantes para a construção desse processo envolveram o desenvolvimento do Plano de Ação Climática de Salvador, realizado entre 2021 e 2022. Este plano apontou ações prioritárias voltadas para a proteção e adaptação dos grupos sociais mais vulneráveis frente às mudanças climáticas, reforçando a importância de projetos que contemplem soluções de mobilidade sustentável e inclusiva. Ainda no histórico de envolvimento comunitário, destacam-se as ações de comunicação e escuta

social realizadas durante a implantação das linhas do BRT de Salvador. Antes mesmo do início das obras, em 2015, foram promovidas reuniões nas áreas impactadas, buscando apresentar o projeto, discutir alternativas e mitigar os impactos sociais. Esse processo foi mantido ao longo da implantação de cada trecho, com a realização de visitas sociais, em que representantes das comunidades afetadas puderam acompanhar, de forma orientada, como a nova rede integraria suas áreas ao restante da cidade. Essas visitas tiveram como objetivo desmistificar dúvidas recorrentes sobre o funcionamento da integração tarifária do sistema de transporte público de Salvador, que permite a realização de integrações gratuitas no intervalo de duas horas para linhas urbanas e de três horas para linhas metropolitanas. Esse mecanismo garante uma ampla conectividade com custo acessível, favorecendo especialmente a população de baixa renda.

As atividades de acompanhamento social também contemplaram pessoas com deficiência, que participaram de visitas para avaliar a acessibilidade das novas estações do BRT e, inclusive, agregar com sugestões de melhoria. Essa escuta direta garantiu que ajustes fossem feitos para promover maior inclusão e conforto no uso do transporte público. Assim, o projeto atual consolida um processo contínuo de diálogo com a população e de levantamento técnico de informações iniciado com o PlanMob Salvador e fortalecido ao longo de diversas iniciativas subsequentes. As decisões tomadas refletem uma construção coletiva, priorizando intervenções que promovam inclusão social, sustentabilidade ambiental e melhoria da qualidade de vida urbana. Por fim, vale destacar que etapas desse processo eram entendidas como modalidades iniciais e terminaram fazendo parte de um processo contínuo, como é o caso das pesquisas através do uso de QRcodes dentro dos ônibus para ouvir a opinião da população e trazer esses temas para as discussões e reuniões semanais operacionais que ocorrem desde 2022 na SEMOB.



Em relação à promoção da eletromobilidade, também foram realizadas oficinas de capacitação com diferentes órgãos da prefeitura, incluindo agentes de trânsito e transporte, para sensibilizá-los sobre a necessidade e importância de se avançar com a transição energética no transporte coletivo. Especialistas de organizações do terceiro setor ministraram a atividade que possibilitou um melhor conhecimento sobre as vantagens dos ônibus elétricos a bateria frente a outras tecnologias como diesel, HVO, hidrogênio, gás natural e também quanto ao ônibus elétrico com catenária (trólebus). A capacitação também oportunizou o esclarecimento de dúvidas e de mitos relacionados à tecnologia como, por exemplo, sobre a questão da demanda energética crescente frente a essa transição. A ação foi de grande importância para melhor alinhar conceitos e conhecimento dentro da própria prefeitura.

Adicionalmente, como forma de difundir o conceito e benefícios da eletromobilidade na população em geral, foram engajados os busólogos da cidade. A cada novo teste operacional com modelos de ônibus elétricos de diferentes fabricantes com atuação no Brasil, os busólogos são convidados pela SEMOB para realizarem uma viagem exclusiva no novo veículo acompanhados por funcionários da SEMOB e da empresa fabricante. Essa oportunidade gera uma mídia positiva espontânea e ajuda a construir um apoio popular no avanço da eletromobilidade em Salvador.

ii. CONSULTA PÚBLICA

De forma geral, as consultas públicas que já foram realizadas no âmbito da preparação deste projeto tiveram como intenção envolver as partes interessadas através da divulgação de disseminação de informações e diagnósticos para que fossem subsidiadas discussões e debates sobre grandes desafios enfrentados em diferentes temas.

Em suma, as consultas realizadas possuem o objetivo de colher as contribuições, críticas, sugestões e demais manifestações relacionadas à mobilidade e aos impactos que este projeto deve aportar ao longo de sua execução. Nesse sentido, são mantidos os registros de documentos pertinentes desde as providências tomadas ao processo de implantação do projeto do BRT, no site eletrônico do sistema¹, que será o mesmo site onde estará disponível para consulta este documento. Também há registros referentes ao desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, também disponível em site eletrônico². Esses processos foram os catalisadores iniciais das oficinas, workshops e escutas setoriais que consolidaram um caminho de mão dupla permitindo um melhor entendimento das necessidades da população, como também fornecendo insumos de prognósticos e diagnósticos relacionados aos desafios da cidade, demonstrando os impactos em cenários futuros.

Posteriormente, durante a realização do Plano Cicloviários da cidade³, foram envolvidos atores da sociedade civil e lideranças de associações de movimentos em prol da mobilidade ativa para o engajamento em oficinas presenciais e on-line para o recebimento de contribuições em geral. Em paralelo, para além das pesquisas de satisfação que são realizadas duas vezes por ano em diferentes metodologias, a equipe da SEMOB também disponibiliza um formulário que pode ser acessado pela população para o compartilhamento de informações a respeito da sua experiência na utilização do transporte coletivo.

¹ <https://brt.salvador.ba.gov.br/documentos/>

² <http://planmob.salvador.ba.gov.br/>

³ <https://mobilidade.salvador.ba.gov.br/plano-cicloviario/>

iii. DIVULGAÇÃO DA CONSULTA PÚBLICA

As ações de consulta pública e aos demais instrumentos socioambientais do projeto foram amplamente divulgadas por meios dos sites oficiais, imprensa e outras mídias sociais com a devida antecedência. Isto se tornou necessário principalmente em atividades onde há a necessidade de maior adesão da população em formatos presenciais, como, mais recentemente, as oficinas participativas do Plano Cicloviário, que contou com a divulgação em diversos veículos de imprensa para divulgação dos diferentes locais da cidade onde estariam sendo realizadas essas oficinas participativas.

De qualquer forma, a consulta pública tem como objetivo colher todas contribuições, críticas e sugestões relacionadas à execução do projeto. Esse processo tem se mantido de forma contínua através de mecanismos criados pela equipe da Prefeitura, através da realização de pesquisas qualitativas e quantitativas.

iv. DEVOLUTIVAS

Os comentários recebidos dentro dos processos participativos e demais instrumentos são unificados para a entidade gestora do projeto que terão a responsabilidade de deliberar sobre a avaliação e eventuais modificações no documento.

Tal como realizado no processo participativo de planos anteriores, todos participantes que realizarem comentários receberão uma devolutiva acerca de questionamentos levantados.



4. ENVOLVIMENTO PREVISTO DURANTE O PROJETO

As atividades de envolvimento das partes interessadas estão presentes em todas as etapas e componentes do projeto em Salvador, devendo ser conduzidas de forma contínua ao longo da implementação, gestão, comunicação, monitoramento e avaliação das ações. O planejamento descrito a seguir visa garantir o engajamento efetivo e transparente das partes interessadas ao longo do ciclo do projeto.

A equipe socioambiental vinculada à Prefeitura Municipal de Salvador, por meio da Secretaria de Mobilidade (SEMOB) e com apoio técnico de especialistas das áreas social e ambiental, já estão responsáveis por ações em andamento de engajamento durante a fase de preparação. O projeto também contará com suporte de equipes de supervisão técnica socioambiental e de gerenciamento de projetos, que irão atuar na facilitação da comunicação com os públicos envolvidos, no fortalecimento do processo de participação e na gestão do Mecanismo de Queixas, sob coordenação da SEMOB.

i. PRINCÍPIOS

O projeto adotará os seguintes princípios para nortear o engajamento das partes interessadas, alinhando-se às boas práticas de abordagem já adotadas em ações anteriores:

- **Transparência e continuidade:** o diálogo será promovido de forma sistemática ao longo de todo o ciclo do projeto, por meio de consultas públicas e outras formas de participação, com abertura à escuta ativa e sem qualquer forma de coerção, manipulação ou intimidação;
- **Participação informada e escuta qualificada:** as informações serão disponibilizadas em linguagem clara, acessível e nos formatos adequados ao público-alvo. Todas as partes interessadas terão a oportunidade de se manifestar, e suas contribuições, críticas e sugestões serão analisadas e consideradas na condução do projeto;
- **Inclusão e equidade:** a identificação de públicos interessados e afetados será contínua e sensível às dinâmicas locais, de modo a ampliar a participação e fortalecer relações de confiança. Os processos de consulta serão inclusivos e garantirão acesso equitativo à informação, com especial atenção a grupos em situação de vulnerabilidade social.

ii. MEIOS DE COMUNICAÇÃO, DIVULGAÇÃO E ENVOLVIMENTO DAS PARTES INTERESSADAS

Os materiais informativos e canais de comunicação serão definidos com base no mapeamento dos meios mais eficazes para atingir os diferentes públicos envolvidos, promovendo acesso à informação, escuta e participação. Esses materiais também incluirão orientações sobre o funcionamento do Mecanismo de Queixas e seus canais de atendimento, como atualmente já operam pela própria Ouvidoria da SEMOB.

As consultas iniciais apontaram que os meios mais eficazes de comunicação com as comunidades impactadas incluem o uso de mídias digitais, imprensa, distribuição de panfletos e cartazes em pontos estratégicos, uso de “moto-som” em comunidades, além de campanhas em rádios comunitárias. Esses canais serão priorizados para garantir uma comunicação acessível e ampla, especialmente nas áreas mais sensíveis à intervenção do projeto. Entre os principais meios de comunicação e ações que já foram e vêm sendo tomadas no contexto do projeto, estão:

- **Site oficial:** brt.salvador.ba.gov.br e da SEMOB <https://mobilidade.salvador.ba.gov.br/>
 - Divulgação de informações gerais, avisos de licitações, detalhamentos sobre o programa, e indicação do site oficial da Prefeitura com conteúdos específicos do projeto do BRT (brt.salvador.ba.gov.br);
 - Fale conosco e Ouvidoria: canais de comunicação para recebimento de comentários, sugestões críticas e reclamações;
- **Redes Sociais: Instagram, Threads, X e outros canais digitais de redes sociais**
 - Ampla divulgação de postagens periódicas sobre as atividades e fases do projeto, incluindo assuntos relevantes relacionados ao público em geral;
 - Veiculação de campanhas de mobilização das partes interessadas para participação de decisões e atividades;
 - Divulgação de atividades participativas, interação com o público, apreciação de manifestações, críticas e devolutivas;
 - Monitoramento da opinião pública sobre o projeto.
- **Meios alternativos de comunicação: rádios, carros de som e moto som**
 - Para maior abrangência da divulgação das informações do relacionadas ao processo de implantação do Projeto, são usados também mecanismos que possuem maior permeabilidade em comunidades, como carros e “motos de som”, além de avisos em rádios comunitárias.

- **Fórum eletrônico e pesquisa QRCode:**
<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc5ZTN4uzUSbrmvdI2zpKsoUKe6aZ5N79o7xqOHbE0aJVZf7Q>
 - Comunicação direta e constante para recebimento de manifestações, críticas, opiniões e sugestões, além do registro de ocorrências na área do âmbito do projeto, sendo realizadas deliberações em reuniões semanais após análises.
- **Reuniões Periódicas de Gestão:** em ambiente presencial, semanalmente, são realizadas reuniões para realização de debate e discussões para deliberação de providências relacionadas às áreas do projeto com atores chave do processo.
 - Há uma comunicação direta dos temas relacionados, sendo listados cada atividade ou providência associada a um setor ou técnico específico que deve avaliar as eventuais soluções e providências a serem tomadas;
 - As reuniões se intercalam semanalmente entre itens relacionados ao sistema convencional e outra lista relacionadas aos sistemas troncais estruturantes de BRT e BRS;
- **Relatórios, painéis digitais e materiais de planejamento:** de forma restrita para atores específicos, são elaborados painéis de análise para auxiliar na tomada de decisão.
 - Esses painéis podem consolidar dados recentes do sistema para um monitoramento e debate sobre ações que devam ser tomadas frente a situações concretas e dados de maior confiabilidade.

iii. MONITORAMENTO E MECANISMO DE ATENDIMENTO

O Projeto utilizará, como mecanismo oficial de atendimento a reclamações, a estrutura já consolidada da Ouvidoria da Prefeitura Municipal de Salvador, acessível por meio do sistema Fala Salvador (telefone 156), do portal eletrônico (www.falasalvador.ba.gov.br), do aplicativo Fala Salvador Cidadão (para Android e iOS) e pelo e-mail ouvidoria@salvador.ba.gov.br.

Esse canal garante à população o registro de manifestações diversas, como reclamações, denúncias, sugestões, elogios e solicitações, funcionando como instrumento de diálogo entre o cidadão e a administração pública. Todas as manifestações recebem um número de protocolo único, que possibilita o acompanhamento do trâmite e assegura transparência e rastreabilidade do processo de resposta. No contexto do Projeto, as manifestações registradas por meio da Ouvidoria serão encaminhadas à Secretaria Municipal de Mobilidade (SEMOB), que conta com um preposto dedicado à articulação com a Ouvidoria, agilizando o encaminhamento e a resposta às demandas relacionadas. Esse mecanismo reforça o compromisso do Projeto com a transparência, a participação social e o controle público, permitindo que as partes interessadas se expressem e contribuam ativamente com o processo de gestão e implementação.

Cada manifestação recebida é encaminhada à ouvidoria setorial da SEMOB, que realiza a análise e responde diretamente ao cidadão. A Ouvidoria Geral do Município (OGM) acompanha e monitora todo o fluxo de tratamento, garantindo que as respostas sejam dadas dentro dos prazos definidos. O prazo de resposta varia conforme o tipo de manifestação. Seguindo instruções, são 30 dias para reclamações e denúncias (prorrogáveis por mais 30 dias), 20 dias para pedidos de acesso à informação (prorrogáveis por mais 10 dias) e prazos variáveis para solicitações de serviços, conforme o órgão responsável.

A OGM também pode adaptar seu sistema para identificar manifestações relacionadas a projetos específicos, como os financiados pelo Banco Mundial, mediante envio do portfólio de serviços pela secretaria competente. Através dos meios de comunicação disponibilizados mencionados no subcapítulo anterior, qualquer pessoa pode realizar queixas e denúncias relativas ao Programa, seja relacionada com questões técnicas, administrativas, impactos sociais, culturais, ambientais ou ainda as decisões de concessão de subvenções, ou sobre a representação da Unidade de Gerenciamento do Projeto, ou a atuação das organizações executoras, violações de direitos, violência ou outro tema relativo às atividades do projeto.

Buscando maior transparência para a compreensão do mecanismo de recebimento de queixas, será divulgado no site da SEMOB dentro da aba do Projeto contendo todas as informações, detalhes de canais e instruções para que a parte interessada possa deixar sua manifestação. As queixas, reclamações, denúncias e solicitações de reparações de danos poderão ser realizadas, a qualquer tempo, pelos canais mencionados, especificados à seguir como Mecanismos de Recebimento:

- **Site do BRT Salvador Projeto de Eletrificação da frota de ônibus:**

<https://brt.salvador.ba.gov.br/pepi-download/>

- **Via postal:**

Rua Alceu Amoroso Lima, nº 580
Caminho das Árvores- Salvador- Estado da Bahia.
Cep: 41.820.770

- **E-mail:**

dpt.semob@salvador.ba.gov.br

- **No protocolo da sede da SEMOB:**

Rua Alceu Amoroso Lima, nº 580
Caminho das Árvores- Salvador- Estado da Bahia.

- **Telefone:**

+55 071 3202-9200

- **Ouvidoria**

<https://ouvidoria.salvador.ba.gov.br/>
<https://salvadordigital.salvador.ba.gov.br/ouvidoria>

Telefone 156, o portal Fala Salvador (fala.salvador.ba.gov.br), o aplicativo “Fala Salvador”

iv. AÇÕES DE ENGAJAMENTO DAS PARTES INTERESSADAS

Abaixo estão listadas as principais partes interessadas e ações de envolvimento com especificidade para os objetivos do projeto.

- **Unidade Gestora do Projeto (UGP), órgão executor do projeto, e BIRD:**

Reuniões periódicas on line e presenciais, circulação de materiais de planejamento, documentos, dados e registros junto a relatórios e painéis de análise e monitoramento de indicadores estratégicos do projeto.

- **Procuradoria Geral do Município (PGM):**

Participar do processo decisório apoiando a definição do modelo e análise jurídica para aquisição dos novos ônibus elétricos, bem como a avaliação de eventuais riscos que necessitam ser mitigados protegendo os interesses do município.

A PGM também deverá analisar e aprovar documentos legais e processos licitatórios necessários em consonância com a legislação vigente e as instruções normativas do BIRD, também sendo articulado pela UGP para preventivamente garantir a lisura e transparência dos processos.

- **Agência Reguladora e Fiscalizadora de Serviços Públicos (ARSAL):**

Realizar a promoção e definição do modelo de negócios visando a eficiência técnica, qualitativa e econômica dos serviços da concessão do transporte público.

- **Consórcio BRT Salvador (Concessionários):**

Contribuir na discussão da modelagem e indicativos operacionais, além de mobilizar e adotar medidas concretas para aumentar a diversidade de gênero na operação do sistema de transporte coletivo.

- **Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), Secretaria de Infraestrutura e Obras Públicas (SEINFRA) & Superintendência de Obras Públicas (SUCOP):**

Através da FMLF será realizada a mobilização e apoio no desenvolvimento de projetos de microacessibilidade no entorno das estações, bem como ações estratégicas que envolvem o planejamento urbano da cidade. Através da SEINFRA e SUCOP, serão realizadas as ações para executar projetos de qualificação urbana envolvendo implantação do EletroTerminal de recarga, estações, além de infraestrutura segura e acessível.

- **TRANSALVADOR**

Responsável pela mobilização e executar projetos de sinalização e infraestrutura viária.

- **Secretaria de Sustentabilidade e Resiliência (SECIS)**

Apoiar nos projetos de infraestrutura Urbana Segura, Acessível e Resiliente com Consolidação de Áreas Verdes

- **Secretaria de Políticas para Mulheres, Infância e Juventude (SPMJ)**

Apoiar na promoção de ações de diversidade de gênero na operação BRT, envolvendo mulheres motoristas e aspirantes a profissões relacionadas ao transporte, garantindo a integração de políticas públicas já estabelecidas e reforçando iniciativas de inclusão no transporte coletivo.

- **Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Renda (SEMDEC)**

Apoiar em ações de diversidade e na retenção de emprego para a fatia mais vulnerável da população

V. ATIVIDADES DE ENGAJAMENTO DURANTE IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO

As atividades de engajamento previstas ao longo da implementação do projeto foram estruturadas para garantir ampla participação social, transparência e alinhamento das ações às necessidades da população. Desde a fase preparatória, estão previstas ações de comunicação e escuta ativa, como a divulgação de instrumentos no site do projeto, consultas virtuais e o uso de QR Codes para facilitar o acesso de passageiros às informações e canais de participação. Além disso, a realização de testes com veículos elétricos em operação regular possibilitará não apenas validar aspectos técnicos, mas também envolver diretamente passageiros, operadores e entusiastas do transporte público no processo de transição para uma frota de baixa emissão.

Durante a fase de implementação as iniciativas devem abranger desde o lançamento oficial do projeto e atividades do PlanMob até ações voltadas à ampliação da infraestrutura ciclovitária e à operação de novas linhas do BRT. Esses processos terão como foco tanto a população em geral quanto públicos específicos, como associações de ciclistas e comunidades diretamente impactadas pelas intervenções. Também serão desenvolvidos projetos de microacessibilidade, fortalecendo a integração entre os modais e priorizando melhorias para grupos que vivem ou circulam nas áreas lindeiras. Dessa forma, o projeto busca assegurar que as transformações geradas sejam resultado de um diálogo contínuo entre poder público, operadores, sociedade civil e beneficiários diretos.

Fase do projeto	Período estimado	Tema	Método utilizado	Público alvo	Resp.
Preparação	Contínuo	Aferição de qualidade e eficiência operacional de equipamentos	Articulação junto a fabricantes para a realização de testes de veículos elétricos disponíveis no mercado	Passageiros do transporte coletivo e busólogos	SEMOB
Preparação & Implementação	Contínuo	Monitoramento da percepção dos passageiros em tempo real	Uso dos QR Code nos Ônibus	Passageiros do transporte coletivo e BRT	SEMOB
Preparação & Implementação	Contínuo	Monitoramento da Satisfação dos passageiros	Pesquisas anuais de Satisfação	Passageiros do transporte coletivo por ônibus	SEMOB
Preparação	2º semestre de 2025	Divulgação dos instrumentos no site do Projeto	Consulta virtual para participação contínua com a participação do público alvo	Todos os afetados / beneficiados pelo Programa	SEMOB
Implementação	2º semestre 2025 até 2º semestre 2026	Divulgação do Lançamento do Projeto	Utilização de mídias e redes sociais para anuncios relacionados ao lançamento e fases de execução do projeto	População no geral	SEMOB
Implementação	2º semestre 2025 até 2º semestre 2026	Revisão do PlanMob Salvador	Divulgação e aplicação de pesquisas, oficinas e outras atividades para colher insumos para a revisão do PlanMob Salvador	População no geral	SEMOB
Implementação	2025 - 2028	Ampliação infraestrutura cicloviária	Articulação e aplicação de pesquisas, reuniões setoriais com atores chave do processo	Associação de ciclistas	SEMOB e Transalvador
Implementação	2º semestre 2026 até 1º semestre 2027	Implementação das novas linhas do BRT	Replicação das estratégias de comunicações multicanal conforme a necessidade de cada linha / área impactada	Comunidades impactadas	SEMOB
Implementação	2025 - 2028	Projetos de microacessibilidade e	Realização de visitas técnicas e levantamento de microacessibilidade no entorno das estações para o mapeamento de pontos críticos, consolidando estudos conceito para possíveis soluções	Comunidades lindeiras impactadas	SEMOB

Com base em experiências anteriores, conforme a chegada da nova frota de ônibus elétricos, será possível ampliar a oferta de serviços e ativar novas linhas, o que implicará ajustes e melhorias na rede de transporte coletivo da cidade. Para garantir que essas mudanças sejam compreendidas e apropriadas pela população, está prevista uma campanha de divulgação integrada, com duração aproximada de quatro semanas.

Essas ações vão usar diversos canais de comunicação, combinando mídia tradicional e digital, para alcançar públicos em diferentes territórios e contextos. Estão incluídos anúncios em rádio, carro de som e moto som — este último especialmente direcionado a comunidades de alta densidade onde o alcance do carro de som é limitado —, além de peças em mobiliário urbano, como abrigos de ônibus, painéis, relógios digitais, mega-paineis, defensas de rua e outdoors.

Quando colocados em cronograma estratégico, os outdoors e a mídia impressa terão início já na primeira semana, funcionando como pré-lançamento informativo, enquanto os disparos de mensagens via aplicativos (“Zap”) serão intercalados ao longo do período, de forma a concentrar e reforçar as mensagens-chave.

Também estão previstas ações na internet e em sites institucionais, distribuição de material impresso com apoio de formadores de opinião e articulação com as Prefeituras-Bairro, assegurando capilaridade e eficiência na comunicação com todos os segmentos da população.

vi. CUSTOS ESTIMADOS

A maior parte das atividades prevista para implementar este PEPI tratam-se de dinâmicas já incorporadas na rotina da SEMOB, sendo essas ações descentralizadas entre diferentes diretorias, como a Diretoria de Transportes, que é onde estão concentradas todas atividades e dinâmicas operacionais e fiscalização do sistema de transporte coletivo, inclusive articulações com a comunidade quando tratam de mudanças da rede e impactos de novas linhas estruturantes em determinadas comunidades.

Outro núcleo que absorverá grande parte das atividades previstas neste PEPI é a Diretoria de Planejamento de Transportes (DPT), que possui em sua estrutura a gerência de Projetos de Mobilidade e Acessibilidade, onde são concentradas as discussões técnicas, visitas, levantamentos e análises projetuais de intervenções previstas no escopo do projeto. Além desta gerência, a DPT também conta com uma Gerência de Estudos e Pesquisas, que é onde é liderada as dinâmicas para aplicação da pesquisa de satisfação, monitoramento de pesquisas contínuas com QRCode, monitoramento dos dados catalogados dos testes piloto com ônibus elétricos além de diversas outras atividades

pontuais que são realizadas para dar maior assertividade na tomada de decisão ao longo do projeto.

Ainda na DPT também há a Assessoria especial do PlanMob, que tem por objetivo monitorar ações estratégicas da implementação do Plano de Mobilidade, articulando horizontes para implantação dos mais diversos modos, desde o modo ativo – sua rede cicloviária e equipamentos de micromobilidade – como também as alterações no sistema viário e transporte coletivo estruturante.

Destaca-se que muitas das atividades aqui elencadas, já foram executadas em fases anteriores da implantação de novas linhas do BRT. Nesse processo, foram identificadas uma série de lições aprendidas que estão aqui incorporadas buscando fortalecer as estratégias para comunicação sobre o transporte sustentável, visando não apenas comunicar as ações do projeto, mas também fortalecer conceitos de incentivo do transporte coletivo em detrimento do transporte privado individual.

Estas ações também buscam assegurar que as transformações promovidas pela introdução dos ônibus elétricos sejam amplamente compreendidas, apoiadas e apropriadas pela população e demais partes interessadas. Em suma, objetiva-se garantir que informações estratégicas cheguem de forma eficaz a públicos diversos, e que as mudanças planejadas sejam acompanhadas por uma comunicação consistente, inclusiva e orientada a resultados, tal como mencionadas anteriormente. As ações previstas combinam planejamento estratégico, produção de materiais, campanhas multicanal, mobilização social e consultoria especializada, compondo uma abordagem integrada para maximizar o impacto das intervenções e fortalecer o papel institucional da SEMOB na gestão de uma mobilidade urbana sustentável, conforme detalhadas à seguir.

Desenvolvimento de Estratégia de Comunicação e Engajamento

Abrange a elaboração de um plano estruturado que definirá mensagens-chave, públicos prioritários, canais e cronograma de ações, com base em diagnóstico prévio da situação atua para tomada de partida com planejamento sólido, capaz de orientar e dar coerência a todas as demais iniciativas de comunicação.

Produção de Materiais Gráficos

Com base na elaboração da estratégia, serão desenvolvidas e criadas peças visuais e conteúdos informativos adaptados para diferentes meios e públicos, como cartazes, folders, galhardetes, artes digitais e materiais para mobiliário urbano. Isto assegura a disponibilidade de materiais padronizados e de alta qualidade para uso ao longo do projeto, permitindo constância na comunicação e identidade do projeto.

Ações Integradas de Divulgação Multicanal

Trata do esforço necessário para alcançar ampla cobertura e impacto. Inclui a veiculação de mensagens em rádio, mídia exterior, plataformas digitais, anúncios em abrigos, painéis e outdoors, garantindo capilaridade e frequência para consolidar o alcance das mensagens sobre transporte sustentável e a nova frota elétrica.

Mobilização e Engajamento

Prevê a realização de atividades presenciais e participativas junto a comunidades, associações e públicos estratégicos, como a viabilização de visitas das comunidades articuladas junto à prefeituras bairro para que as pessoas possam conhecer o sistema, como também a realização de eventuais oficinas, rodas de conversa e eventos locais com atores chave do processo, envolvendo operadores, secretarias, bombeiros entre outros. Esta atividade é relacionada ao caráter mais focalizado, voltadas para públicos e territórios específicos, e ações que já integram o dia a dia entre prefeitura e operação.

Em relação aos investimentos em “ações integradas de divulgação multi canal” cabe destacar que a Prefeitura dispõe de contratos de mobiliário urbano e exploração publicitária na qual possui uma cota de participação gratuita inclusa, estando previsto o seu uso, bem como a compra de cotas adicionais, de toda forma, ambos os investimentos foram valorados e contabilizados no orçamento aqui previsto.

A previsão orçamentária dos custos dessas ações estão detalhadas abaixo:

ATIVIDADE	VALOR
Desenvolvimento de Estratégia de Comunicação e Engajamento	R\$ 150.000,00
Produção de materiais gráficos	R\$ 80.000,00
Ações integradas de divulgação multi canal	R\$ 270.000,00
Mobilização e engajamento	R\$ 50.000,00
Total	R\$ 550.000,00

5. RECURSOS E RESPONSABILIDADES

i. RECURSOS

A Unidade Gestora do Projeto (UGP) ficará lotada na SEMOB, órgão responsável pela coordenação e execução das atividades institucionais de envolvimento das partes interessadas no âmbito do projeto.

As atividades e o envolvimento de responsabilidade de subcomponentes e parceiros serão executadas pelas equipes correspondentes, sempre gerenciada pela UGP. A implementação do PEPI contará com a equipe técnica da UGP, composta por profissionais com atuação nas áreas de coordenação geral, assessoria técnica, gestão socioambiental, licitações e aquisições, gestão financeira, implantação, gênero e diversidade, além de comunicação e engajamento social.

No que se refere às estratégias de comunicação com as comunidades, a Prefeitura já dispõe de práticas consolidadas, como o uso de painéis de mensagens variáveis (PMVs) distribuídos pela cidade, carros de som, rádios comunitárias e moto-som, especialmente em áreas de acesso mais restrito. Esses canais, como os PMVs disponíveis a qualquer tempo, e outros meios frequentemente utilizados em campanhas públicas, serão mobilizados para apoiar a divulgação de informações e o engajamento social ao longo da execução do projeto.

ii. FUNÇÕES E RESPONSABILIDADES DE GESTÃO

A equipe da UGP fará gestão geral das atividades e dos recursos destinados ao projeto de financiamento para transição sustentável de Salvador, com apoio e diretrizes do Secretário de Mobilidade, e em atendimento aos requisitos fiduciários e salvaguardas do Banco Mundial.

iii. SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE (SEMOB)

Criada em 01 de janeiro de 2015, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB) é originária da reforma administrativa realizada pelo prefeito Antônio Carlos Magalhães Neto no final do seu segundo ano de gestão (2014). Nesta ocasião, a então Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte (SEMUT) foi desmembrada e foram criadas duas novas secretarias: SEMOB e a Secretaria Municipal de Urbanismo (SEDUR).

A SEMOB assumiu a política e operação da mobilidade na cidade de Salvador, que envolve trânsito – através da Superintendência de Trânsito (TRANSALVADOR), transporte, acessibilidade, equipamentos de mobilidade, abrigos de ônibus, estacionamentos públicos, terminal de travessias Plataforma-Ribeira, Elevador Lacerda, Planos Inclinados, taxis, moto taxis, entre outras funções relacionadas à mobilidade de Salvador.

iv. UNIDADE DE PREPARAÇÃO DO PROJETO

Com o objetivo de garantir uma estrutura dedicada à coordenação e organização das ações necessárias à contratação do financiamento internacional para a transição sustentável da frota de ônibus de Salvador, foi instituída, por meio do Decreto Municipal nº 39.019, de 28 de agosto de 2024, a Unidade de Preparação do Projeto (UPP).

A criação da UPP está alinhada à autorização prevista na Lei Municipal nº 9.770/2023, que permite ao Executivo municipal contratar operação de crédito junto ao Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), e à Resolução nº 37 da COFIEEX, de 13 de junho de 2024, que aprovou oficialmente a preparação do projeto.

A UPP funciona no âmbito da Secretaria Municipal de Mobilidade (SEMOB), em articulação direta com a Casa Civil, e tem caráter temporário, com duração prevista até a assinatura do contrato de financiamento com o BIRD. Sua coordenação é realizada pela SEMOB, por meio da Diretoria de Planejamento de Transportes (DPT) e da Diretoria de Gestão do BRT (DGB).

Entre suas atribuições, a Unidade é responsável por conduzir os trabalhos técnicos e administrativos necessários à preparação do projeto, incluindo:

- Articulação institucional com os demais órgãos da Prefeitura;
- Organização e suporte às missões técnicas com o agente financiador;
- Elaboração e envio dos documentos exigidos para aprovação do financiamento, incluindo aqueles destinados à COFIEEX e ao Senado Federal;
- Coordenação da produção e revisão de estudos e minutas contratuais;
- Acompanhamento sistemático de todo o processo de preparação, com registro e reporte contínuo de suas etapas.

A atuação da UPP tem sido fundamental para garantir alinhamento técnico, institucional e estratégico nas etapas de desenvolvimento do projeto, assegurando a interlocução fluida entre o município e o banco financiador e criando as bases operacionais para uma transição segura e eficiente rumo à eletromobilidade em Salvador.

v. UNIDADE GESTORA DO PROJETO

Com a formalização da operação de crédito e o início da fase de implementação do projeto de transição sustentável da frota de ônibus de Salvador, está prevista a criação da Unidade de Gestão do Projeto (UGP), que terá papel central na coordenação técnica, administrativa e financeira da execução do programa apoiado pelo Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD).

A UGP será vinculada à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB), que continuará exercendo papel de supervisão estratégica e apoio técnico ao longo de toda a implementação. Entre as responsabilidades da SEMOB, estão:

- Criação e operacionalização da própria UGP;
- Acompanhamento técnico e supervisão das atividades desenvolvidas;
- Realização de pagamentos e aportes financeiros vinculados à operação;
- Planejamento da entrada da nova frota elétrica, incluindo cronogramas e cadastros em articulação com as concessionárias;
- Elaboração dos termos de referência e seleção das consultorias que integrarão os componentes do projeto;
- Mobilização dos diversos atores institucionais, operacionais e comunitários envolvidos, incluindo o consórcio INTEGRA e as operadoras do sistema.

Já a UGP terá como foco a gestão cotidiana e integrada do projeto, garantindo fluidez na execução das atividades pactuadas com o BIRD. Suas atribuições incluem:

- Manter a interlocução direta com o banco financiador;
- Elaborar documentos fundamentais para a gestão do projeto, como o Manual de Operações, os Planos Operacionais Anuais e os Planos de Aquisições;
- Conduzir processos de contratação de consultorias, serviços e auditorias;
- Preparar pedidos de liberação de recursos e realizar o controle físico e financeiro das ações;
- Produzir relatórios de progresso e de monitoramento e avaliação;
- Submeter ao longo de cada semestre relatórios para consulta e divulgação para acompanhamento;
- Articular com entidades parceiras e setores privados diretamente impactados pelas ações do projeto;
- Acompanhar o cumprimento das salvaguardas ambientais e sociais previstas.

A UGP planeja submeter, ao longo de cada semestre de execução, relatórios de progresso e acompanhamento à consulta pública e à divulgação, com o objetivo de promover o aperfeiçoamento contínuo do Projeto. Essa iniciativa visa reunir contribuições das partes interessadas, permitindo que sugestões e recomendações sejam consideradas e, quando

pertinentes, incorporadas ao processo de implementação. Após a consolidação de contribuições e compatibilização com diretrizes do Projeto, os relatórios serão finalizados e publicados oficialmente.

A UGP atuará de forma integrada com a SEMOB e demais parceiros institucionais para garantir que os diferentes componentes do projeto avancem conforme planejado, com qualidade técnica, transparência e alinhamento aos compromissos assumidos junto ao agente financiador.

