

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 2

Região Metropolitana de Salvador

Fevereiro de 2025

Elaborado com a colaboração das equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana

O “**Estudo Nacional de Mobilidade Urbana**: Desenvolvimento do Transporte Público de Média e Alta Capacidades nas principais Regiões Metropolitanas do país” (**ENMU**) é uma iniciativa conjunta do BNDES e do Ministério das Cidades, no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica nº 01-2023 / D-121.2.0027.23, de 24/10/2023.



MINISTÉRIO DAS
CIDADES



Este trabalho foi realizado com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES (BNDES FEP), no âmbito da RFP nº 16/2023. A atuação do Consórcio de Consultores foi objeto do contrato de prestação de serviços OCS nº 151/2024, celebrado com o BNDES em 10/05/2024, sob a liderança dos seguintes profissionais:

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

Wagner Colombini Martins, Fernando Howat Rodrigues, Thiago Affonso Meira, Diogo Barreto Martins, Renata Cruz Rabello

Oficina Consultores

Arlindo Fernandes, Antônio Luiz Mourão Santana, Andrea Aparecida Azevedo Brisida, Felício Hissaaki Sakamoto

TYLin

Gabriel Feriancic, Victor Frazão Barreto Alves, Claudia Cosme Mascarenhas, Luiz Marcelo Teixeira Alves, Larissa Deborah Alves Teixeira dos Santos

Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional

Bain & Company

Rodrigo Más, Wagner Costa

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Rafael Vanzella, José Virgílio Lopes Enei, Débora Boucinhas Leal, Rafael de Lima Andrade e Pedro Inglez Mazzarella

Sistema de Informações Geográficas (SIG)

Logit

Patrícia Tozzi, Débora Gonçalves

Geológica

Cássio Fernando Rossetto

Consultores

Orlando Strambi, Claudia Martinelli

As entregas do ENMU foram realizadas de forma colaborativa com as equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana. Os profissionais das referidas instituições fizeram parte do Comitê Técnico do ENMU e tiveram a oportunidade de oferecer comentários e contribuições em versões intermediárias dos relatórios, conforme previsto no Termo de Especificações Técnicas do ENMU. Maiores detalhes podem ser obtidos em <https://www.bndes.gov.br>.

Equipe Técnica

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

Caio Pieroni, Cláudia Machado,
Daniel Souza, Fábio Rossetti Delospital,
Gabriel Mendes Bergamaschi, Gil Andrade,
Heitor Seidi Osako, Isabela Cruz,
Lorena Oliveira, Lucas Melo, Paulo Góes,
Paulo Júnio Rosa, Priscila Damasio,
Rafael Caetano Ramos, Rafael Sanabria,
Rasiele dos Santos Rasia, Roberto Torquato,
Rodrigo Cintra Pires, Victor Zamith

Oficina Consultores

Alexander André Silva, Bruno Lora Martin,
Daniela Cardone Del Monte Leão,
Edilberto de Aguiar Júnior, Esnel Minetti,
José Carlos Xavier, Lorétti Portofé de Mello,
Luis Fernando Di Pierro,
Marcelo Massayuki Nakazaki,
Marcos Pimentel Bicalho,
Otávio Ferreira Mourão Santana,
Paulo Sussumu Hatada, Rafael Simonato

TYLin

Ana Paula Felipe, Ayrton de Sousa Pinto,
Carol Bueno de Freitas,
Fábio Cretella Vaz Conn,
Geraldo Camargo de Carvalho Jr.,
Jane Aoki Alberto, Leonardo Palermo Gentile,
Leticia Bispo Marques, Luciano Peron,
Luis Fernando Kyono,
Luiza Maciel Costa da Silva,
Maria Manuela Pose Guerra,
Sérgio Oda Kokuta, Sílvia Vitali Santos Mauad,
Vinicius Dorta Molina Hernandez,
Vinícius Martinez Ramim

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Ana Clara Gemeinder de Mendonça,
Beatriz Simões da Silva,
Estevam Pallazzi Sartal,
Gabriel Brasileiro Nagle de Oliveira,
Gabriel Rapoport Furtado,
Guilherme de Faria Nicastro,
Jéssica Suruagy Borges Galhardo,
Juliana Mucinic, Lucas Nunes Martorelli,
Maria Gabriela Figueiredo Parreira de Moura,
Rafaela Pereira Falavina

- O conteúdo desta publicação não reflete, necessariamente, o posicionamento institucional do BNDES e do Ministério das Cidades. É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos desta publicação, desde que citada a fonte.
- O material e as análises contidos neste documento foram elaborados com o objetivo de fornecer uma visão estratégica abrangente sobre a mobilidade urbana nas principais Regiões Metropolitanas do Brasil, sendo os trabalhos realizados em um período de tempo limitado e dentro das possibilidades e limitações das informações disponíveis.
- O ENMU foi conduzido com base em pesquisas secundárias de mercado, análise de informações públicas disponíveis ou fornecidas ao Consórcio de Consultores pelas diversas instituições que contribuíram na elaboração do estudo, bem como por meio de diversas entrevistas com especialistas do setor. Os membros do Consórcio, de forma independente, não verificaram as informações mencionadas nem conduziram pesquisas primárias ou qualquer forma de *due diligence*, e, portanto, não fazem qualquer afirmação ou garantia, expressa ou implícita, quanto à precisão, completude ou exaustividade dessas informações. As projeções de mercado, análises financeiras, estimativas e conclusões aqui apresentadas são baseadas nas informações mencionadas acima e no melhor julgamento de cada membro do Consórcio e das equipes do BNDES e integrantes do Comitê Técnico, e, por isso, não devem ser interpretadas como recomendações específicas, nem como previsões ou garantias de desempenho ou resultados futuros.
- O objetivo do ENMU é oferecer insumos para a elaboração de uma Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana, visando orientar a atuação da União junto aos entes subnacionais para coordenação de esforços interfederativos que viabilizem a articulação de políticas públicas e o fomento à implantação de projetos de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidades. O ENMU não envolve a elaboração de planos de mobilidade urbana, estudos de viabilidade econômico-financeira ou projetos com detalhamento suficiente para subsidiar contratações públicas ou decisões privadas de investimento. Caberá às instituições interessadas, públicas ou privadas, realizar os estudos adicionais e análises aprofundadas pertinentes para avançar com os projetos às etapas seguintes de implantação ou fundamentar suas decisões de investimento.

Lista de Entregáveis do ENMU

Produtos	Entregas	Código
Plano de Trabalho	Cronograma detalhado de atividades	PT v1
	Cronograma revisado após o início do Diagnóstico	PT v2
1 / Diagnóstico (item 2.1)	Planejamento do Diagnóstico	D0
	Relatórios de Diagnóstico	D1
	Levantamento dos Planos de Investimento	D2
	Relatório de Benchmarking	D3
	Rede Estrutural existente disponível no Sistema de Informação Geográfica (SIG)	D4
2 / Rede Estrutural Necessária (item 2.2)	Detalhamento da Metodologia e Planejamento da Elaboração das Redes Estruturais e Cenários	R0
	Relatórios de Redes Estruturais Planejadas	R1
	Relatório de Projeção de Demanda	R2
	Relatórios de Redes Estruturais Necessárias (Cenários Padrão e Otimizado)	R3
	Rede Estrutural Necessária disponível no SIG	R4
3 / Banco de Projetos (item 2.3)	Detalhamento da Metodologia e do Planejamento	B0
	Identificação ou Proposição de Projetos	B1
	Propostas para validação do conteúdo das Fichas de Projetos, modelagem do Banco de Projetos e Metodologias para Elaboração dos itens das Fichas de Projetos	B2
	Relatórios de Projetos Propostos	B2
	Conjuntos de Fichas de Projeto	B3
	Banco de Projetos disponível no SIG	B4
4 / Insumos da Estratégia Nacional (item 3.1)	Planejamento dos Insumos da Estratégia Nacional	E0
	Visão do futuro da Mobilidade Urbana no Brasil	E1
	Relatório de Fontes alternativas de Recursos	E2
	Modelos de financiamento e de garantias	E3
	Modelos de Governança Metropolitana	E4
	Relatório de Responsabilidades e contrapartidas (inclui gargalos e limitações normativas)	E5
	Metodologia de Priorização de Projetos	E6
	Relatório de Análise de Mercado	E7
	Relatório de Cadeias Produtivas	E8
Relatório de M&A da Estratégia Nacional	E9	
5 / SIG (item 3.2)	Metodologia e Planejamento do Desenvolvimento	S0
	Protótipo do Sistema (<i>Design Sprint</i>)	S1
	SIG disponível para a Rede Estrutural existente	S2
	SIG disponível para a Rede Estrutural Necessária	S3
	SIG disponível para o Banco de Projetos	S4
Disponibilização em ambiente de produção	S5	
6 / PMO (item 4)	Assessoria de Organização da Ferramenta Virtual	P0
	Assessoria de Organização da Ferramenta Virtual e de Revisões	P1
	Disponibilização da Ferramenta Virtual	P2
Assessoria Jurídica (item 5)	Parecer jurídico para cada RM	J1-J21

[Produtos 2.1, 2.2 e 2.3 individualizados para cada uma das 21 RM]

Este relatório corresponde à entrega Relatórios de Diagnóstico, código D1, referente à Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno.

A elaboração da primeira versão apresentada ao BNDES foi concluída em agosto/2024, com base nos dados disponíveis nesta data, sendo então submetida ao fluxo de revisões e coleta de contribuições estabelecido no Termo de Especificações Técnicas do Contrato OCS nº 151/2024.

Índice

1	Introdução	7
2	Apêndice I - Aspecto Institucional	8
2.1	Estruturas Governamentais Estaduais e Metropolitanas	8
2.1.1	Composição e caracterização da RMS	8
2.1.2	Conselho Deliberativo e Conselho Consultivo	8
2.1.3	Entidade Metropolitana da RMS	11
2.1.4	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia	16
2.1.5	Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDUR	18
2.2	Normas, diretrizes e planos metropolitanos	19
2.3	Municípios Relevantes: Salvador, Lauro de Freitas, Simões Filho, Camaçari e Itaparica	26
2.3.1	Salvador	26
2.3.2	Simões Filho	33
2.3.3	Lauro de Freitas	34
2.3.4	Camaçari	36
2.3.5	Itaparica	38
3	Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório	41
3.1	Urbanístico	41
3.2	Institucional	43
3.3	Ambiental	44
3.4	Operacional	46
3.5	Financeiro	46
3.6	Diagnóstico das operações existentes	52
3.6.1	Transporte Coletivo de Passageiros na RMS	52
	Metrô (Salvador e Lauro de Freitas)	52
	VLT do Subúrbio	55
	Ônibus Metropolitano	57
3.6.2	Operações de Transporte nos Municípios Relevantes	59
	Salvador: BRT	59
	Salvador: concessões de ônibus municipal	60
	Lauro de Freitas	61
	Simões Filho	61
3.6.3	Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes	61
	Salvador	61
	Lauro de Freitas	62
	Simões Filho	62
	Camaçari	64
	Itaparica	66
3.6.4	Sistema de Bilhetagem	66
3.7	Conclusões sobre os aspectos institucionais e jurídicos	69
3.7.1	Pontos de atenção sobre a RMS	69
3.8	Anexos Jurídicos	72
3.8.1	Framework Geral da RM	72
3.8.2	Operações existentes de transporte	74
3.8.3	Sistema de Bilhetagem Metropolitana	100

Lista de Figuras

Figura 1: Estrutura de Governança da EMRMS	13
Figura 2: Estrutura de Governança do PDUI.....	26
Figura 3: Esquema de integração entre os modais	71

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana de Salvador – RMS (Volume 2) feito no âmbito do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU) e é constituído de dois apêndices.

No Apêndice I foram apresentados os aspectos institucionais, embasando a elaboração do capítulo 3.1 do Relatório de Diagnóstico.

O Apêndice II apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico jurídico e regulatório da respectiva RMS, constante no capítulo 3.6 do Relatório de Diagnóstico.

2 Apêndice I - Aspecto Institucional

A abordagem dos aspectos institucionais tem como objetivos analisar as estruturas governamentais e a gestão e a governança do TPC. Para isso, foram abordadas as relações interfederativas dos órgãos, além de informações relacionadas a mobilidade e transporte, focadas nos investimentos e custos, com detalhe na operação do transporte. A análise abrange tanto a esfera municipal, quanto a estadual e a metropolitana, identificando competências, lacunas e instrumentos de cooperação.

2.1 Estruturas Governamentais Estaduais e Metropolitanas

2.1.1 Composição e caracterização da RMS

A Região Metropolitana de Salvador (“RMS”) foi criada pela Lei Complementar Federal nº 14/1973 (“LC nº 14/73”), e é atualmente composta por 13 (treze) municípios, sendo eles: Salvador, Camaçari, Candeias, Itaparica, Lauro de Freitas, São Francisco do Conde, Simões Filho, Vera Cruz, Dias D’Ávila, Madre de Deus, São Sebastião do Passé, Mata de São João e Pojuca¹.

Conforme a LC nº 14/73, art. 5º, reputam-se de interesse metropolitano os serviços comuns aos municípios que integram a região metropolitana, como (i) planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social; (ii) saneamento básico; (iii) uso do solo metropolitano; (iv) transportes e sistema viário; (v) produção e distribuição de gás combustível canalizado (vi) aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal; e (vii) outros serviços incluídos na área de competência por lei federal.

Dessa forma, compreende-se que, a partir da diretriz inicial de sua lei de criação, a RMS compreende os serviços de transportes e sistema viário como de interesse metropolitano, de maneira que a disciplina dos serviços de transporte coletivo urbano mostra-se, desde sua constituição, como tema central a ser regulado internamente.

2.1.2 Conselho Deliberativo e Conselho Consultivo

Como arranjo institucional inerente às regiões metropolitanas criadas pela LC nº 14/73, art. 2º, incluindo a RMS, foi definida a criação posterior de, pelo menos, (i) um conselho deliberativo (“Conselho Deliberativo”), presidido pelo Governador do Estado; e (ii) um conselho consultivo (“Conselho Consultivo”), ambos os quais, segundo essa mesma norma, deveriam ser criados por meio de lei estadual. O Conselho Deliberativo e o Conselho Consultivo deveriam ter a seguinte composição, nos termos da LC nº 14/73:

¹ A partir de 1985, passam a ser agregados novos municípios à RM de Salvador, inicialmente com o desmembramento do município de Camaçari, dando origem a Dias D’Ávila (1985), e emancipação de Madre de Deus (1990), antes pertencente a Candeias. Os municípios de São Sebastião do Passé e Mata de São João foram inseridos a partir da Lei Complementar Estadual nº 30/2008, e o município de Pojuca foi inserido por meio da Lei Complementar Estadual nº 32/2009.

Art. 2º (...) § 1º - O Conselho Deliberativo contará em sua composição, além do Presidente, com 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, um dos quais será o Secretário-Geral do Conselho, todos nomeados pelo Governador do Estado, sendo um deles dentre os nomes que figurem em lista tríplice organizada pelo Prefeito da Capital e outro mediante indicação dos demais Municípios integrante da Região Metropolitana. (Redação dada pela Lei Complementar nº 27, de 1973).

§ 2º - O Conselho Consultivo compor-se-á de um representante de cada Município integrante da região metropolitana sob a direção do Presidente do Conselho Deliberativo.

§ 3º - Incumbe ao Estado prover, a expensas próprias, as despesas de manutenção do Conselho Deliberativo e do Conselho Consultivo.

No que tange à legislação estadual referente à regulamentação desses Conselhos, tem-se as seguintes normas:

- Lei Delegada nº 33, de 11 de março de 1983 (“Lei Delegada nº 33/83”), determinou que os Conselhos Deliberativo e Consultivo da RMS deveriam ser regidos pela LC nº 14/73 e por legislação estadual específica. Dispôs ainda que o Conselho Deliberativo, quando necessário, autorizaria a constituição de comissões interinstitucionais, visando à elaboração de estudos e projetos de interesse metropolitano.
- Lei Estadual nº 3.192, de 22 de novembro de 1973 (“Lei Estadual nº 3.192/73”), criou os Conselhos Deliberativo e Consultivo da RMS, em conformidade com o disposto na LC nº 14/73, mantendo sua composição².
- Lei Estadual nº 3.385, de 06 de junho de 1975 (“Lei Estadual nº 3.385”), alterou a vinculação organizacional dos Conselhos Consultivo e Deliberativo da Região Metropolitana de Salvador, os quais passaram a integrar a casa Civil do Gabinete do Governador³.

Conselho Deliberativo

² “Art. 3º As competências do Conselho Deliberativo e do Conselho Consultivo da Região Metropolitana de Salvador, são as definidas, respectivamente, nos artigos 3º e 4º da Lei Complementar Federal nº 14 de 08 de junho de 1973.”

³ “Art. 9º Os órgãos e entidades indicados neste artigo passam a ter a seguinte integração ou vinculação organizacional: a) os Conselhos Consultivo e Deliberativo da Região Metropolitana de Salvador, presididos pelo Governador ou por seu representante designado, integram a casa Civil do Gabinete do Governador (...).”

Segundo a LC nº 14/73, art. 3º, o Conselho Deliberativo possui as seguintes competências: (i) promover a elaboração do plano de desenvolvimento integrado da região metropolitana (“PDU”)⁴ e a programação dos serviços comuns; e (ii) coordenar a execução de programas e projetos de interesse da região metropolitana, objetivando, sempre que possível, a unificação quanto aos serviços comuns. Além disso, a unificação da execução dos serviços comuns seria efetuada quer pela concessão do serviço a entidade estadual, quer pela constituição de empresa de âmbito metropolitano, quer mediante outros processos que, através de convênio, viessem a ser estabelecidos.

A Lei Estadual nº 3.192/73 ratificou as mesmas competências anteriormente disciplinadas para o Conselho Deliberativo por meio da LC nº 14/73, determinando que, para o exercício de suas competências, tal Conselho deveria cumprir as seguintes ações, conforme o art. 4º:

- 1. apreciar e sugerir aos órgãos e entidades, públicos ou privados, que tenham responsabilidade ou participação no desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador, todas as medidas tendentes a implantar e aperfeiçoar o sistema de planejamento metropolitano com o objetivo de integrar, em um processo permanente, as respectivas ações;*
- 2. levantar, identificar e aprovar os programas e projetos de interesse metropolitano, definindo prioridades;*
- 3. coordenar e avaliar os planos e projetos globais e setoriais do Estado, que se relacionem com a Região Metropolitana de Salvador, de forma a conseguir a compatibilização necessária entre as diretrizes do planejamento metropolitano e do planejamento setorial, bem como coordenar sua formulação e execução;*
- 4. encaminhar todos os estudos, programas e projetos de interesse metropolitano aos órgãos e entidades do Governo Federal;*
- 5. coordenar e promover a obtenção e o uso combinado de recursos federais, estaduais, municipais, externos ou outros, para fins de pré investimento e de investimento nos programas e projetos metropolitanos;*
- 6. articular-se com os municípios, promovendo os meios necessários para sua adesão ao planejamento metropolitano e, ainda, estimulá-los a se associarem para fins do disposto no artigo 102 da Constituição Estadual;*
- 7. promover os meios indispensáveis para a unificação da execução dos serviços comuns, prevista no Parágrafo único do artigo 3º da Lei Complementar Federal nº 14 de 08 de junho de 1973;*
- 8. propor ou promover quaisquer outras ações de interesse metropolitano dentro dos limites de sua competência, e respeitada a autonomia dos demais poderes.*

⁴ Conforme previsto pela Lei Federal nº 13.089/2015 (“Estatuto da Metrópole”), a ser abordado adiante.

Conselho Consultivo

Segundo a LC nº 14/73, art. 4º, o Conselho Consultivo possui as seguintes competências: (i) opinar, por solicitação do Conselho Deliberativo, sobre questões de interesse da região metropolitana; e (ii) sugerir ao Conselho Deliberativo a elaboração de planos regionais e a adoção de providências relativas à execução dos serviços comuns. No âmbito das normas estaduais acima mencionadas, não foram introduzidos novos dispositivos acerca das atribuições do Conselho Consultivo, para além das disposições da LC nº 14/73.¹

Em que pese o Conselho Deliberativo e o Conselho Consultivo serem previstos na LC nº 14/73, e mesmo tendo sido objeto das leis estaduais acima mencionadas, deve-se salientar que, de acordo com os dados recebidos e analisados, tais Conselhos não foram efetivamente criados. Atualmente, a governança institucional da RMS ocorre por meio de entidade metropolitana, de maneira que as instâncias deliberativa e consultiva foram abrangidas por meio dessa mesma entidade, conforme será abordado abaixo.

2.1.3 Entidade Metropolitana da RMS

A Entidade Metropolitana da RMS (“EMRMS”) foi instituída por meio da Lei Complementar Estadual nº 41/2014 (“LC nº 41/14”), na mesma linha do que veio a ser posteriormente disposto na Lei Federal nº 13.089/2015 (“Estatuto da Metrópole”), havendo convergências entre estas legislações.⁵

A EMRMS é uma autarquia intergovernamental de regime especial, com caráter deliberativo e normativo, e personalidade jurídica de direito público, tendo por finalidade aprovar objetivos, metas e prioridades de interesse regional, compatibilizando-os com os objetivos do estado e dos municípios que a integram, bem como fiscalizar e avaliar sua execução.

Com base na lei de criação, a EMRMS tem por finalidade exercer as competências relativas à integração da organização, do planejamento e da execução das Funções Públicas de Interesse Comum (“FPICs”)⁶ aos municípios integrantes da RMS, sendo elas:

- aprovar objetivos, metas e prioridades de interesse regional, compatibilizando-os com os objetivos do estado e dos municípios que o integram, bem como fiscalizar e avaliar sua execução;

⁵ De acordo com o Estatuto da Metrópole, art. 2º, VII, a região metropolitana é entendida como “*unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum*”. Ademais, é prevista uma governança interfederativa das funções públicas de interesse comum (inciso IX), caracterizada pelo “*compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, mediante a execução de um sistema integrado e articulado de planejamento, de projetos, de estruturação financeira, de implantação, de operação e de gestão*”.

⁶ As Funções Públicas de Interesse Comum (“FPICs”), conforme o Estatuto da Metrópole, caracterizam-se por serem política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes. São exemplos de FPICs: preservação do meio ambiente e destinação e tratamento de resíduos sólidos; desenvolvimento urbano e econômico; transporte e logística; saúde e segurança, entre outras.

- apreciar planos, programas, projetos, públicos e privados, relativos à realização de obras, empreendimentos e atividades que tenham impacto regional;
- aprovar e encaminhar, em tempo útil, propostas regionais relativas ao Plano Plurianual (“PPA”), à Lei de Diretrizes Orçamentárias (“LDO”) e à Lei Orçamentária Anual (“LOA”); e
- comunicar aos órgãos ou entidades federais que atuem na unidade regional as deliberações acerca de planos relacionados com os serviços por eles realizados. A composição da EMRMS contempla colegiado metropolitano, secretário-geral, comitê técnico, câmaras temáticas, conselho participativo e grupos de trabalho (“GTs”).⁷

Conforme a LC nº 41/14, a estrutura de Governança da Entidade Metropolitana é composta pelos seguintes órgãos (conforme art. 3º), sistematizados por meio da figura abaixo:

- **Colegiado Metropolitano**, composto pelo Governador do Estado e pelos Prefeitos dos Municípios que compõem a RMS.
- **Secretário Geral** da Entidade Metropolitana.
- **Comitê Técnico**, composto por 03 (três) representantes do Estado da Bahia, por 03 (três) representantes do Município de Salvador e por 01 (um) representante de cada um dos demais Municípios da RMS.
- **Conselho Participativo** da RMS, a ser composto por 30 (trinta) membros, sendo 01 (um) representante escolhido por cada Legislativo e os demais representantes da sociedade civil.

⁷ Art. 2º Fica criada a Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador, autarquia intergovernamental de regime especial, com caráter deliberativo e normativo e personalidade jurídica de direito público.

§ 1º A Entidade Metropolitana tem por finalidade exercer as competências relativas à integração da organização, do planejamento e da execução de funções públicas de interesse comum aos Municípios integrantes da Região Metropolitana de Salvador, dentre elas:

I - aprovar objetivos, metas e prioridades de interesse regional, compatibilizando-os com os objetivos do Estado e dos Municípios que o integram, bem como fiscalizar e avaliar sua execução;

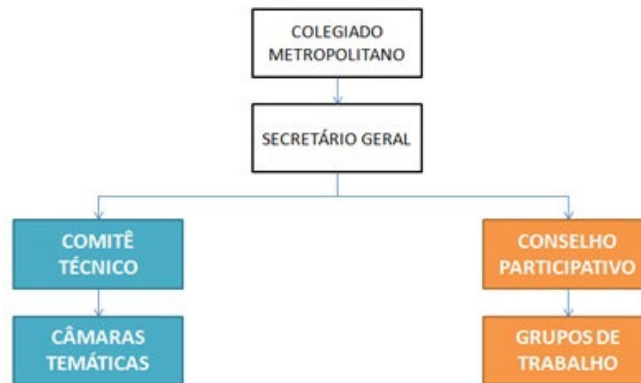
II - apreciar planos, programas e projetos, públicos ou privados, relativos à realização de obras, empreendimentos e atividades que tenham impacto regional;

III - aprovar e encaminhar, em tempo útil, propostas regionais relativas ao Plano Plurianual, à Lei de Diretrizes Orçamentárias e à Lei Orçamentária Anual;

IV - comunicar aos órgãos ou entidades federais que atuem na unidade regional as deliberações acerca de planos relacionados com os serviços por eles realizados.

§ 2º Sem prejuízo de outras previstas na legislação, são funções públicas de interesse comum, a mobilidade urbana, o transporte público de qualquer natureza, o saneamento básico, o aproveitamento de recursos hídricos, a preservação de meio ambiente, a distribuição de gás canalizado, a habitação popular, manutenção da função social da propriedade imobiliária urbana e, quando houver impacto metropolitano, o ordenamento, a ocupação e uso do solo urbano.

Figura 1: Estrutura de Governança da EMRMS



Fonte: site da EMRMS (<http://www.emrms.ba.gov.br/pt-br>)

i. Colegiado Metropolitano

O Colegiado Metropolitano tem em sua composição o Governador do Estado da Bahia e os prefeitos dos 13 (treze) municípios que compõem a RMS. Essa é a instância máxima da EMRMS, dotada das seguintes competências (art. 8º da LC nº 41/14):

- instituir as diretrizes sobre o planejamento, a organização e a execução das FPICs, a serem observadas pela administração direta e indireta do estado e dos municípios integrantes da RMS;
- deliberar sobre assuntos de interesse regional, em matérias de maior relevância;
- especificar os serviços públicos de interesse comum compreendidos nos campos funcionais referidos no art. 5º da LC nº 14/73, bem como, quando for o caso, as correspondentes etapas ou fases e seus respectivos responsáveis;
- aprovar o Plano de Desenvolvimento Metropolitano⁸, os planos setoriais metropolitanos e, quando couber, os planos locais;
- definir a entidade reguladora responsável pelas atividades de fiscalização e regulação dos serviços públicos de interesse comum, bem como estabelecer as formas de prestação destes serviços;
- propor ao estado e aos municípios integrantes alterações tributárias com finalidades extrafiscais necessárias ao desenvolvimento regional;

⁸ Como Plano de Desenvolvimento Metropolitano, deve-se entender o próprio PDUI, categoria instituída pelo Estatuto da Metrópole e posterior à promulgação da LC nº 14/41, mas que abrangeu conceitual e praticamente o Plano de Desenvolvimento Metropolitano originalmente previsto nesta norma.

- propor critérios de compensação financeira aos municípios da RM que suportem ônus decorrentes da execução de funções ou serviços públicos metropolitanos;
- elaborar e alterar o Regimento Interno da EMRMS;
- eleger e destituir o secretário-geral.

Como visto, portanto, o Colegiado Metropolitano representa a instância deliberativa da RMS, de modo que suas competências convergem para as funções originalmente alocadas ao Conselho Deliberativo previsto na LC nº 14/73, sendo, ademais, aprofundadas por meio da disciplina da LC nº 41/14.

Ademais, cumpre notar, ainda, que, caso o Colegiado Metropolitano decida pela unificação na prestação de determinado serviço público, em razão de seu interesse comum metropolitano, a EMRMS subscreverá o respectivo contrato de concessão ou de programa que vier a ser celebrado, enquanto representante de todos os entes da federação integrantes da RMS. É importante salientar esse ponto, uma vez que, justamente no caso do transporte coletivo de passageiros, a celebração de contratos para as operações de transporte que guardem interesse metropolitano deverá, em tese, ser efetuada pela própria EMRMS.⁹

Ainda, a LC nº 41/14 previu um procedimento deliberativo referente aos votos a cada um dos membros do Colegiado Metropolitano, de modo a estabelecer diferentes “pesos”, designando-os da seguinte maneira, conforme art. 7º:

I - o número de votos de cada Município será proporcional à sua população, na conformidade da última contagem do censo promovido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, sendo assegurado a cada Município ao menos um voto;

II - o Estado da Bahia terá o mesmo número de votos do Município com maior população;

III - a soma dos votos mencionados nos incisos I e II deste artigo será 100 (cem).

§ 1º Para fins de cálculo de votos, adotar-se-ão as seguintes regras de arredondamento:

I - conservar o número escrito à esquerda da vírgula, se o algarismo à direita da vírgula for inferior a cinco;

II - aumentar uma unidade ao número escrito à esquerda da vírgula, se o algarismo à direita da vírgula for igual ou superior a cinco.

§ 2º A aprovação de qualquer matéria sujeita a deliberação ocorrerá por metade mais um do total de votos, calculados na forma estabelecida neste

⁹ Art. 8º, parágrafo único, da LC nº 41/14: “No caso de o Colegiado Metropolitano deliberar pela unificação na prestação de serviço público, ou de atividade integrante de serviço público, a Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador subscreverá o respectivo contrato de concessão ou de programa representando todos os entes da Federação integrantes da Região Metropolitana.”

artigo, podendo o Regimento Interno prever hipóteses de quórum qualificado.

§ 3º Presidirá o Colegiado Metropolitano o Governador do Estado ou, nas suas ausências e impedimentos, o Vice-Governador do Estado.

Assim, para o exercício da governança, a LC nº 41/14 prevê que o Colegiado Metropolitano concentre 100 (cem) votos. O município-polo da RM – Salvador – e o Estado da Bahia têm igual número de votos, e os demais municípios participação proporcional à sua população, assegurado a cada um ao menos um voto.

ii. Secretário-Geral

O secretário-geral da EMRMS é o representante legal da RMS, eleito pelo Colegiado Metropolitano, cumprindo-lhe dar execução às deliberações do colegiado (art. 5º). O Secretário-Geral participa, sem voto, de todas as reuniões do Colegiado Metropolitano, além de presidir as reuniões do Comitê Técnico (§ 1º).

De acordo com o site da EMRMS, atualmente, o Secretário-Geral da RMS é representado na pessoa da Secretária de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (“SEDUR”), Jusmari Terezinha de Souza Oliveira¹⁰.

iii. Comitê Técnico

O Comitê Técnico é composto por 3 (três) representantes do estado da Bahia, 3 (três) do município de Salvador e por 1 (um) de cada um dos demais municípios da RMS, conforme art. 3º, II, da LC nº 41/14.

O Comitê Técnico tem por finalidade apreciar previamente as matérias que integram a pauta das reuniões do Colegiado Metropolitano, providenciando estudos técnicos que a fundamentem; (ii) assegurar a prévia manifestação do Conselho Participativo nos assuntos relevantes objetos de deliberação (art. 4º da LC nº 41/14).

O Comitê Técnico se reuniu por sete vezes ao longo do ano de 2016. A 1ª Reunião do Comitê Técnico da Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador aconteceu em 16 de março de 2016, tendo sido discutido entre os membros e participantes a necessidade de elaboração de um PDUI para a RMS, tendo como prazo, para garantir a celeridade do processo, janeiro de 2018.

No mês seguinte, o Comitê se reuniu para apresentar a Minuta do Termo de Referência para elaboração do PDUI da região, além de discutir os principais pontos de conteúdo do Termo, como

¹⁰ Disponível em: <http://www.emrms.ba.gov.br/pt-br/content/estrutura>. Acessado em 24 de julho de 2024.

ordenamento territorial, mobilidade, saneamento, habitação, desenvolvimento econômico e social, entre outros.

Nas reuniões seguintes, no mesmo ano, o Comitê continuou debatendo sobre o PDUI, e a necessidade de licitar a sua elaboração. Além disso, discutiu-se sobre o Programa de Mobilidade Urbana, abordando planos de integração do sistema viário e transporte rodoviário metropolitanos, por exemplo.

iv. Conselho Participativo

Por fim, como órgão integrante da EMRMS, tem-se o Conselho Participativo, cuja finalidade é a de (i) elaborar propostas para apreciação das demais instâncias da EMRMS; (ii) apreciar matérias relevantes previamente à deliberação do Colegiado Metropolitano; (iii) propor a constituição de GTs para a análise e o debate de temas específicos; (iv) convocar audiências e consultas públicas sobre matérias de sua apreciação (art. 9º da LC nº 41/14).

A composição do Conselho Participativo, como mencionado, conta com a presença de 30 (trinta) membros, sendo um representante escolhido pelo Poder Legislativo de cada um dos municípios integrantes, além de representantes diretamente selecionados pela sociedade civil. Segundo o Regimento Interno da EMRMS ("Regimento Interno"), a seleção de pessoas da sociedade civil ocorre por meio de divulgação de edital, a ser feita no início de cada legislatura municipal ou estadual, permitindo a inscrição no período de 30 (trinta) dias¹¹. Após a inscrição, o Colegiado Metropolitano selecionará, a seu exclusivo critério, a composição final do Conselho Participativo (art. 27, § 2º, do Regimento Interno).

2.1.4 Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia

A Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia ("AGERBA") é uma autarquia, em regime especial, vinculada à Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia, e criada pela Lei Estadual nº 7.314/1998¹² ("Lei Estadual nº 7.314/98"), sendo regulamentada pelo Decreto Estadual nº 7.426/1998 ("Decreto Estadual nº 7.426/98").

De acordo com a Lei Estadual nº 7.314/98, a AGERBA possui as seguintes competências:

I. atuar, mediante disposição legal ou pactuada, em especial nas áreas de energia elétrica, gás natural, petróleo e seus derivados, álcool combustível,

¹¹ Conforme art. 27 do Regimento Interno § 1º, b): "§ 1º - Até o dia 20 de março do ano em que se inicia a legislatura municipal ou estadual deverá o Secretário-Geral: (...) b) publicar edital convocando entidades interessadas em participar do Conselho Participativo, para que em 30 (trinta) dias se inscrevam."

¹² "Art. 1º Fica criada a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia - AGERBA, autarquia sob regime especial, com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira, patrimônio próprio, vinculada à Secretaria de Energia, Transportes e Comunicações, tendo por finalidade regular, controlar e fiscalizar a qualidade dos serviços públicos concedidos, permissionados e autorizados, nos segmentos de energia, transportes e comunicações"

rodovias, hidrovias, terminais aeroportuários, hidroviários e rodoviários, transportes intermunicipais de passageiros e comunicações;

II. promover e zelar pela eficiência econômica e técnica dos serviços públicos delegados submetidos à sua competência regulatória, propiciando condições de qualidade, regularidade, continuidade, segurança, atualidade, universalidade e modicidade das tarifas;

III. proteger os usuários contra o abuso de poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros;

IV. elaborar propostas em relação ao estabelecimento, revisão, ajuste e aprovação de tarifas que permitam a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões e termos de permissões de serviços públicos, observando a competência própria das Agências Nacionais;

V. atender, através das entidades reguladas, as solicitações de serviços indispensáveis à satisfação das necessidades dos usuários;

VI. promover a estabilidade nas relações entre o poder concedente, entidades reguladas e usuários;

VII. estimular a expansão e a modernização dos serviços delegados de modo a buscar a sua universalização e a melhoria dos padrões de qualidade, ressalvada a competência do Estado quanto à definição das políticas de investimentos;

VIII. promover a livre, ampla e justa competição entre as entidades reguladas, bem como corrigir os efeitos da competição imperfeita;

IX. fiscalizar os aspectos técnico, econômico, contábil, financeiro, operacional e jurídico dos contratos de concessões e termos de permissão de serviços públicos, aplicando, se for o caso, diretamente as sanções cabíveis, entre as quais, multas, suspensão temporária de participação em licitações, intervenção administrativa e extinção da concessão ou permissão, em conformidade com a regulamentação desta Lei e demais normas legais e pactuadas.

X. exercer outras atividades correlatas.

Além disso, conforme esse mesmo dispositivo, para execução de sua finalidade, a AGERBA poderá celebrar convênios, contratos e ajustes com instituições públicas e privadas, nacionais, estrangeiras e internacionais, observada a legislação pertinente.

A AGERBA é composta por um conselho consultivo e uma diretoria executiva, formados por representantes de parlamentares estaduais, ministério público, poder executivo, entidades privadas, entre outros¹³.

¹³ "Art. 7º O Conselho Consultivo será formado por 7 (sete) Conselheiros, tendo a seguinte composição: I. um representante da Assembleia Legislativa; II. um representante do Ministério Público - Promotoria de Defesa do

Nesse sentido, importa compreender que a AGERBA atua em consonância e de maneira complementar à EMRMS, como agente fiscalizador e regulador das operações de transporte existentes em nível metropolitano, como se verá nas seções seguintes.

2.1.5 Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDUR

Além da AGERBA, o Estado da Bahia também conta com a SEDUR, que possui atribuições complementares no âmbito dos transportes coletivos de passageiros. Criada pela Lei Estadual nº 8.538/2002 (“Lei Estadual nº 8.538/02”), a SEDUR tem por finalidade formular e executar a política estadual de desenvolvimento urbano. Essa secretaria tem, na sua estrutura, a Diretoria de Mobilidade Urbana e Interurbana, responsável por formular, implementar, acompanhar e avaliar a política estadual de mobilidade urbana e interurbana, assegurando a mobilidade no interior das cidades e entre as cidades que integram a rede urbana, bem como a assistência técnica aos municípios, no âmbito do Estado da Bahia.¹⁴

Através do Decreto nº 16.786, de 14 de junho de 2016 (“Decreto Estadual nº 16.786/16”), foi alterado o Regimento Interno da SEDUR, estabelecendo, entre outras atribuições, a formulação de diretrizes para o planejamento e a gestão metropolitanos, conforme relacionadas a seguir:

- Implementar programas e projetos com vistas ao ordenamento das RMs e das demais aglomerações urbanas;
- Apoiar os municípios em elaboração e implementação dos estudos, planos e projetos afetos ao desenvolvimento metropolitano;
- Prestar assistência técnica à EMRMS com vistas ao apoio na elaboração de programas e projetos de desenvolvimento metropolitano e na integração das FPICs;
- Implantar, gerenciar e manter atualizados a base de dados e o sistema de informações georreferenciadas das RMs e aglomerações urbanas;
- Coordenar programas e ações de impacto às RMs;

Consumidor; III. um representante do Poder Executivo; IV. um representante das entidades representativas das concessionárias dos serviços públicos delegados; V. um representante das entidades representativas das permissionárias dos serviços públicos delegados; VI. um representante da Coordenação de Defesa do Consumidor; VII. um representante de entidades representativas da sociedade civil. (...) Art. 12 - A Diretoria Executiva da AGERBA compreende o conjunto de órgãos a que são inerentes às atividades de planejamento, assessoramento, execução, avaliação, fiscalização e controle, tendo a seguinte estrutura básica: I. Gabinete do Diretor Executivo; II. Ouvidoria; III. Procuradoria Jurídica; IV. Assessoria de Planejamento Estratégico; V. Coordenação de Gestão Administrativo-Financeira; VI. Departamento de Qualidade dos Serviços; VII. Departamento de Tarifas e Pesquisas Socioeconômicas.”

¹⁴ Disponível em: <http://www.sedur.ba.gov.br/wp-content/uploads/2021/05/regimento2016.pdf>. Acesso em 01 de julho de 2024.

- Articular-se com os municípios, a União e as entidades da sociedade visando a promoção de iniciativas de desenvolvimento metropolitano e local integrado e sustentável; e
- Articular-se com instituições e órgãos estaduais, nacionais e internacionais, com o objetivo de captar recursos a serem utilizados para o desenvolvimento metropolitano.

2.2 Normas, diretrizes e planos metropolitanos

i. FPICs

O conceito de FPICs remonta à LC nº 14/73, que, no art. 5º, define como de interesse comum metropolitano o planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social; o saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública; o uso do solo metropolitano; os transportes e sistema viário; a produção e a distribuição de gás combustível canalizado; o aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal; e outros serviços incluídos na área de competência do conselho deliberativo.

Tanto a Constituição Federal, quanto a Constituição da Bahia de 1989 tratam de integração, planejamento e execução de FPICs. Nesse sentido, a LC nº 41/14 indica como FPIC a mobilidade urbana, o transporte público de qualquer natureza, o saneamento básico, o aproveitamento de recursos hídricos, a preservação de meio ambiente, a distribuição de gás canalizado, a habitação popular, a manutenção da função social da propriedade imobiliária urbana e, quando houver impacto metropolitano, o ordenamento, a ocupação e o uso do solo urbano.

O Estatuto da MetrÓpole, no art. 2º, conceitua as FPICs como política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em municípios limítrofes. Assim, o tema das FPICs é central para o estudo da RMS, especialmente no setor de mobilidade urbana, na medida em que é um dos elementos de atuação da EMRMS, por meio da elaboração do PDUJ.

ii. Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (“PNMU”), que passou a exigir que os municípios com mais de 20.000 habitantes, pertencentes a regiões metropolitanas, elaborassem e aprovassem seus planos de mobilidade urbana¹⁵.

¹⁵ Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

Também ficou estabelecido, nessa mesma norma, que os referidos planos devem priorizar os meios de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo, além de se orientarem para a integração entre os modos e serviços de transporte urbano¹⁶, bem como para a garantia de sustentabilidade econômica do transporte público coletivo de passageiros, preservando a continuidade, universalidade e a modicidade tarifária dos serviços.

São os objetivos da PNMU a redução de desigualdades e a promoção da inclusão social e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, promovendo a melhora das condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas¹⁷. Nesse sentido, é atribuição da União o fomento e implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas, estimulando, ainda, ações coordenadas e integradas entre municípios e estados destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana¹⁸.

iii. Estatuto da Metrópole

Por meio da Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, e pela Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018, foi instituído o Estatuto da Metrópole, que estabeleceu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execução das FPICs em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, bem como normas gerais para os planos de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa.

Importa destacar que o Estatuto da Metrópole prevê que, para o apoio da União à governança interfederativa em região metropolitana ou em aglomeração urbana, será exigido que a unidade territorial urbana possua gestão plena. Para atingir a gestão plena, são os requisitos: (i) formalização e delimitação mediante lei complementar estadual; (ii) estrutura de governança interfederativa própria; e (iii) plano de desenvolvimento urbano aprovado mediante lei estadual.

¹⁶Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

¹⁷ Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

¹⁸ Art. 16. São atribuições da União:

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

iv. Sistema de Planejamento Metropolitano

A LC nº 41/14, que instituiu a EMRMS, previu a criação do sistema de planejamento metropolitano da RMS, cujas diretrizes, embora aplicáveis a outros setores além do setor de mobilidade urbana, convergem para aquelas disciplinadas pela PNMU e pelo Estatuto da Metrópole. Assim, a LC nº 41/14 estabeleceu a criação dos seguintes planos: (i) Plano de Desenvolvimento Metropolitano; (ii) planos setoriais metropolitanos; e (iii) planos setoriais locais (art. 12).

Atualmente, pode-se compreender que o Plano de Desenvolvimento Metropolitano, explicitado na LC nº 41/14, refere-se ao PDUI (ou seja, o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado), o qual deve conter as diretrizes para o planejamento metropolitano, inclusive para os aspectos setoriais metropolitanos e até mesmo para os aspectos setoriais locais dos municípios integrantes da RMS. Buscou-se, assim, estabelecer a coesão entre os diferentes planos, consubstanciada por meio da unificação do planejamento metropolitano no âmbito do PDUI.

Mais especificamente, o planejamento metropolitano também conta com a edição, por meio da EMRMS, dos seguintes planos setoriais, precedidos de rodadas de audiências públicas e debates com a sociedade civil (art. 12, § 3º): (i) plano setorial metropolitano de uso e ocupação do solo; (ii) plano setorial metropolitano de habitação; (iii) o plano setorial de mobilidade urbana; (iv) plano setorial metropolitano de saneamento básico; e (v) outros planos setoriais metropolitanos, relativos a FPICs, nos termos de decisão do Colegiado Metropolitano.

Ademais, em complemento ao plano setorial metropolitano, poderá o Estado ou Município integrante da Região Metropolitana editar plano setorial local, o qual, salvo disposição em contrário de plano setorial metropolitano, somente terá eficácia após sua homologação pelo Colegiado Metropolitano, conforme art. 12, § 5º, da LC nº 41/14.

v. Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMS

O Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (“PDUI-RMS”) é um instrumento legal de planejamento e gestão metropolitana e regional, que define as diretrizes e os meios necessários para orientar ações governamentais e da iniciativa privada na RMS. Nesse processo, estão asseguradas a realização de audiências públicas e debates, com a participação de representantes da sociedade civil, e ampla divulgação dos documentos e informações produzidos. Seus objetivos são:

- Implementar uma nova visão do território e do planejamento, servindo como principal instrumento de indução e promoção de projetos de desenvolvimento regional.
- Estabelecer as diretrizes para orientar o desenvolvimento urbano, econômico e social da Unidade Regional, além de fornecer as bases para atuação conjunta dos três níveis de governo e a sociedade.

- Estabelecer diretrizes, projetos e ações capazes de induzir e/ou estruturar o território, preparando a RMS para o adensamento de atividades e funções econômicas – sem deixar de equacionar os passivos socioambientais, garantindo condições ao desenvolvimento sustentável.
- Construir consensos e compromissos em torno das questões de interesse comum da RMS.
- Propor projetos e ações buscando o bem-estar da população, por meio da melhoria do ambiente urbano e da redução das desigualdades sociais e territoriais.

O PDUI-RMS foi elaborado pelo Governo do Estado da Bahia, através da SEDUR e do Consórcio URBE - TTC – Planos Engenharia - Saneando, por meio do Contrato nº 001/2019. De acordo com as informações disponibilizadas pelas autoridades públicas metropolitanas da RMS para a confecção do presente estudo, foi recebido documento compilando todo o conteúdo presente no PDUI-RMS, o qual deverá ser complementado e formalizado pela sua transformação em lei, que ainda se encontra pendente de elaboração. Portanto, o PDUI-RMS ainda não foi oficialmente publicado.

O conteúdo acerca da mobilidade urbana no PDUI-RMS é vasto. Inicialmente, foi feito um diagnóstico voltado ao modal rodoviário de transporte público de passageiros, o qual sinalizou que se espera *“um agravamento do problema da falta de acordo institucional para possibilitar a integração tarifária das viagens, principalmente entre os municípios de Salvador e Lauro de Freitas, que deverá aumentar em curto prazo e estender essa problemática, pela demanda crescente”*. Tendo isso em vista, foram levantadas ações principais com relação às necessidades da RMS, no que se refere à gestão da mobilidade urbana. São elas:

- Possíveis diretrizes para expansão do sistema de trilhos, integrando e modernizando as estruturas ferroviárias e ampliando o Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas em concordância com as estratégias de reforço de centralidades para dar melhor equilíbrio à dinâmica da RMS, sendo que o reforço e ampliação de linhas de transporte rodoviário metropolitano também se apresentam como importantes programas;
- Integração modal e tarifária na rede de transporte público coletivo;
- Elaboração e implementação de um Plano Setorial de Mobilidade Regional, com estudos que possam equilibrar melhor os dados disponíveis em toda a RMS, gerando informações essenciais para a efetivação das estratégias traçadas no PDUI e possibilitando a construção de um planejamento estruturado que deverá compreender sobretudo as viabilidades das transformações e implementações dos

subsistemas, balanceando as decisões sobre a dimensão e as tipologias mais adequadas para o transporte público coletivo de âmbito metropolitano.

Trata-se, assim, de um diagnóstico acerca da insuficiência da efetividade de uma política regional sólida para a mobilidade urbana, que garanta o cumprimento dos passos necessários para que uma rede de transporte público coletivo de âmbito metropolitano seja implementada. Nesse sentido, foram previstas as seguintes “*sub ações*” relacionadas a essas necessidades e blocos de atuação principais:

“• *TC-01.01 - Formulação de uma rede metropolitana de transporte público coletivo, através do estabelecimento de mecanismos de governança que estimulem a elaboração do Plano Metropolitano de Mobilidade ou Plano Setorial de Mobilidade Regional;*

• *TC-01.02 - Ampliação da L1 do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas (SMSL) até Simões Filho;*

• *TC-01.03 - Ampliação da L2 do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas (SMSL) até Portão, nos limites desse município;*

• *TC-01.04 - Expansão do subsistema de transporte público coletivo de média capacidade até Camaçari;*

• *TC-01.05 - Planejamento do transporte coletivo de Salvador de forma integrada ao terminal intermunicipal da Ilha de Itaparica, principalmente com a implantação da Ponte Salvador- Itaparica e do Sistema Viário Oeste;*

• *TC-01.06 - Conexão do trem regional de passageiros com a rede metroviária em Simões Filho, facilitando o acesso à centralidade do Iguatemi;*

• *TC-01.07 - Implantação de serviço regular e/ ou regularização dos serviços existentes de transporte público coletivo entre os municípios de Itaparica e Vera Cruz e extinção do transporte coletivo irregular.”*

Além da necessidade de reorganização institucional na instância do planejamento metropolitano para os transportes, o PDUI-RMS também tratou de diretrizes com relação à integração tarifária, por meio das seguintes subações:

“• *TC-02.01 - Priorização da ampliação da intermodalidade dos meios de transporte, por meio da expansão das infraestruturas e da integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias e ciclovias, qualificando a rede de transporte da RMS;*

- *TC-02.02 - Incremento da intermodalidade, envolvendo a utilização de bicicletas e assemelhados, promovendo uma adaptação dos variados veículos de transporte coletivo para acondicionarem adequadamente os veículos não-motorizados;*
- *TC-02.03 - Fomento de políticas e medidas de integração, física e tarifária, do transporte vertical como parte integrante da Rede Integrada de Transporte Público Coletivo;*
- *TC-02.04 - Implantação de Sistema Tarifário Integrado e Módico entre os sistemas de transporte público coletivo municipais e metropolitanos da RMS;*
- *TC-02.05 - Estudo de um sistema de transporte vertical nas cidades da RMS que necessitam este tipo de transporte.”*

Como arranjo institucional adequado à RMS, o PDUI-RMS considerou os elementos de planejamento estudados para sua elaboração, consolidando as seguintes premissas à constituição do arranjo para a RMS:

- O arranjo deverá incluir organismos de caráter normativo, técnico-executivo e financeiro com clara distribuição de responsabilidades e adequados mecanismos de coordenação que permitam o correto funcionamento da governança regional e das atividades de planejamento e execução de planos e programas no âmbito da RMS.
- Dada a sua importância na estratégia de desenvolvimento da região, deve haver um elemento que crie condições de coordenação específica e de caráter permanente para as macroáreas estratégicas do território da RMS, de maneira que, suas peculiaridades possam ser reconhecidas no âmbito da governança regional e tratadas com a devida relevância. Este elemento deve assegurar a participação de partes diretamente interessadas, com a atuação de representantes da sociedade civil, bem como de instituições públicas ou privadas, com influência nos limites da poligonal de macroárea estratégica de referência.
- O organismo de caráter normativo deliberativo deve ser a EMRMS, instituída como autarquia intergovernamental para essa finalidade, da qual participam, além do governo estadual, todos os municípios da RMS, que têm em vista o exercício da governança interfederativa, tal como disposto no art. 2º do Estatuto da Metrópole.
- Para assegurar a efetiva execução das deliberações da EMRMS e a implementação do PDUI, deve-se constituir órgão técnico-executivo, subordinado à EMRMS, refletindo em sua própria estrutura o PDUI e seus apontamentos sobre as funções de caráter interfederativo ou de interesse e competência regional, dadas as análises das suas relações com o território metropolitano.

- Para tanto, o organismo executivo, denominado Agência de Desenvolvimento Regional, deve ter autonomia operacional e financeira e, dada a extensão territorial de sua atuação, deve estar formalmente ligado à estrutura de gestão do governo estadual, integrando os organismos da administração indireta estadual.
- Em função das características de organismo executivo autônomo de caráter permanente, deve constituir-se no organismo responsável pela operacionalização das demandas e necessidades da EMRMS, sejam aquelas emanadas do Colegiado Metropolitano, sejam aquelas nascidas no seio dos Comitês Técnico e Participativo, a exemplo da constituição de Câmaras Técnicas ou a organização de audiências públicas.
- Para assegurar a execução das atividades do órgão executivo, bem como dos programas e projetos de âmbito metropolitano, deve haver a organização de um instrumento de caráter financeiro, capaz de levantar recursos e aplicá-los no financiamento das atividades do órgão executivo e dos planos e programas levados a cabo por este nos limites da RMS.
- A gestão dos instrumentos financeiros, tal como disposto na própria LC nº 41/14 deve ser entregue à Desenbahia¹⁹, devendo também o organismo executivo participar de sua gestão, na medida em que se constitui no ente responsável por assegurar a implementação do PDUI-RMS, bem como das decisões emanadas da EMRMS.
- Como um instrumento adicional de gestão dada a relevância e sensibilidade de alguns setores, a exemplo de habitação social e saneamento básico no contexto da RMS, propõe-se a criação de instrumentos de gestão e operação específica dos ativos para cada uma destas áreas por meio da constituição de empresas interfederativas, ou seja, Empresas Setoriais Interfederativas, que contariam com aporte do Estado e dos Municípios nos respectivos setores de atuação.

Em suma, a governança, de acordo com o PDUI-RMS, ficará disposta da seguinte maneira:

¹⁹ Atual gestora do Fundo Garantidor Baiano de Parcerias (“FGBP”), o qual será abordado nos capítulos seguintes.

Figura 2: Estrutura de Governança do PDUI



Fonte: PDUI da RMS

Como se pode ver na figura anterior, o arranjo institucional proposto articula 3 (três) organismos essenciais, quais sejam:

- O Colegiado Metropolitano, organismo de caráter normativo e deliberativo, criado pela LC nº 41/14;
- Agência de Desenvolvimento Regional da Região Metropolitana de Salvador, organismo que deverá ter caráter técnico-executivo²⁰; e os
- Fundos de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador (“FDRMS”)²¹, instrumentos de caráter financeiro, cuja criação está prevista na LC nº 41/14.

Apesar de toda a profundidade e o volume de informações contidas no PDUI acessado, até o momento, não foram encontrados registros de que o PDUI da RMS tenha sido efetivamente convertido em lei.²²

2.3 Municípios Relevantes: Salvador, Lauro de Freitas, Simões Filho, Camaçari e Itaparica

2.3.1 Salvador

i. Lei Orgânica do Município

²⁰ De acordo com o PDUI-RMS, a integração metropolitana deverá contar com a criação de uma nova entidade, a Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador, na forma de autarquia da administração indireta, devendo ser vinculada à SEDUR. Embora possua finalidades e formas de atuação distintas, não foi feita menção, no PDUI-RMS, à AGERBA, em qualquer âmbito da governança metropolitana da RMS.

²¹ Os FDRMS serão abordados nos capítulos seguintes.

²² Conforme site da EMRMS (<http://www.emrms.ba.gov.br/>), a situação do PDUI-RMS consta como “em elaboração”: “Coordenação da Secretaria estadual de Desenvolvimento Urbano (Sedur). Firmado um Acordo de Cooperação Técnica com a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado (Conder/Informs), para a construção do Sistema de Acompanhamento e Controle do Plano e também de um Sistema de Informações Geográficas.”

A Lei Orgânica do Município de Salvador (“Lei Orgânica de Salvador”) foi promulgada em 1984, sendo atualmente composta por atualizações decorrentes de um total de 34 (trinta e quatro) emendas.

Conforme o art. 6º da Lei Orgânica de Salvador, são princípios que fundamentam a organização do Município: (i) o pleno exercício da autonomia municipal; (ii) a cooperação articulada com os demais níveis de governo, com outros municípios e com entidades regionais que o Município integre ou venha a integrar. Além disso, conforme o art. 122, o Município poderá realizar obras e serviços de interesse comum mediante convênio com o Estado, a União ou entidades de direito público ou privado, ou mediante consórcio com outros municípios, com autorização prévia da Câmara Municipal.

De acordo com a Lei Orgânica de Salvador, compete ao Município “*regulamentar a utilização de logradouros públicos, especialmente no perímetro urbano*” (art. 7º, IX), de modo a, entre outras atribuições, “*prover sobre transporte coletivo urbano, que poderá ser operado através de concessão ou permissão*”.²³ Nesse sentido, segundo a Lei Orgânica de Salvador, as ações de planejamento, gerenciamento e operação do transporte coletivo municipal encontram-se sob a tutela do Município, que deverá elaborar planos de transporte aptos a organizarem a gestão e a administração do sistema municipal, com os seguintes princípios, conforme o art. 241:

I - o atendimento à população de baixa renda;

II - a observância dos padrões de segurança e manutenção dos veículos;

III - a observância das normas de proteção ambiental, relativas à poluição sonora e atmosférica;

IV - a observância de normas relativas ao conforto, à saúde e à segurança dos passageiros e operadores dos veículos.”

ii. Conselho Municipal de Transporte

Para a estruturação das operações de TPC no âmbito do Município de Salvador, a Lei Orgânica de Salvador dispôs, como principal órgão responsável, a figura do Conselho Municipal de Transporte (“CMT”), com caráter consultivo, fiscalizador e deliberativo da política de transporte. Trata-se de órgão colegiado representativo da comunidade na gestão da política de transporte da cidade.

²³ Ademais, conforme art. 237: “*Compete ao Município o planejamento e controle dos serviços de transporte coletivo, cuja execução poderá ser efetuada diretamente ou por concessão ou permissão, observadas as prescrições contidas nesta lei.*”

A composição do CMT é exercida por 28 (vinte e oito) membros, sendo 7 (sete) do Executivo Municipal, 7 (sete) do Legislativo Municipal e 14 (catorze) de entidades representativas dos trabalhadores e da sociedade civil, havendo mandatos de 2 (dois) anos.²⁴

iii. Secretaria Municipal de Mobilidade

A Secretaria Municipal de Mobilidade do Município de Salvador (“SEMOB”) foi instituída pela Lei Municipal nº 8.725, de 29 de dezembro de 2014, e tem como a finalidade, de acordo com o art. 2º, inciso IV da referida lei²⁵: “*planejar, coordenar, executar e controlar a política municipal dos transportes públicos, a engenharia de tráfego e a regulação e controle dos serviços municipais de transportes públicos de passageiros*”.

O Decreto municipal 28.416, de 28 de abril de 2017 alterou o regimento da SEMOB, e estabelece, no art. 2º do Regimento²⁶, as competências do órgão:

I - planejamento do sistema de transporte urbano e de trânsito no que concerne ao Município;

II - planejamento do ordenamento do uso das vias públicas por veículos e por pedestres;

²⁴ Art. 250 Fica mantido o Conselho Municipal de Transporte, com caráter consultivo, fiscalizador e deliberativo da política de transporte e será composto com número de membros definidos em lei, da seguinte forma: (Regimento Interno aprovado pelo Decreto nº 11.173/1995)

I - 1/4 indicado pelo Executivo Municipal;

II - 1/4 indicado pelo Legislativo Municipal;

III - 2/4 indicados proporcionalmente pelas entidades representativas dos trabalhadores e da sociedade civil.

§ 1º De dois em dois anos cessará o mandato de metade dos membros do Conselho, permitida a recondução por uma só vez.

²⁵ Art. 2º Ficam alteradas as denominações e as finalidades dos seguintes órgãos e entidades municipais:

IV - de Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte - SEMUT para Secretaria Municipal de Mobilidade - SEMOB, com a finalidade de planejar, coordenar, executar e controlar a política municipal dos transportes públicos, a engenharia de tráfego e a regulação e controle dos serviços municipais de transportes públicos de passageiros.

²⁶ Art. 2º A Secretaria Municipal de Mobilidade - SEMOB tem por finalidade planejar, coordenar, executar e controlar a política municipal dos transportes públicos, a engenharia de tráfego e a regulação e controle dos serviços municipais de transportes públicos de passageiros, com a seguinte área de competência:

I - planejamento do sistema de transporte urbano e de trânsito no que concerne ao Município;

II - planejamento do ordenamento do uso das vias públicas por veículos e por pedestres;

III - disciplinamento e fiscalização da operacionalização do serviço de transporte coletivo e outros meios de transporte público e privado;

IV - estabelecimento de normas para a administração dos estacionamentos e equipamentos urbanos de transporte;

V - promoção de políticas de desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana de Salvador;

VI - regulação, controle e fiscalização da qualidade dos serviços de transportes coletivos de passageiros, concedidos e autorizados prestados à população do município do Salvador;

VII - promoção e zelo pela eficiência econômica e técnica dos serviços municipais de transportes de passageiros, propiciando condições de qualidade, regularidade, continuidade, segurança, atualidade, universalidade e modicidade das tarifas;

VIII - definição de política tarifária do transporte público de passageiros do município do Salvador;

IX - estímulo à integração do Município do Salvador com a Região Metropolitana;

X - estabelecimento de normas regulamentares para a veiculação de publicidade utilizada nos veículos do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus - STCO;

XI - gerenciamento e coordenação da execução de projetos de investimento em infraestrutura de mobilidade urbana.

III - disciplinamento e fiscalização da operacionalização do serviço de transporte coletivo e outros meios de transporte público e privado;

IV - estabelecimento de normas para a administração dos estacionamentos e equipamentos urbanos de transporte;

V - promoção de políticas de desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana de Salvador;

VI - regulação, controle e fiscalização da qualidade dos serviços de transportes coletivos de passageiros, concedidos e autorizados prestados à população do município do Salvador;

VII - promoção e zelo pela eficiência econômica e técnica dos serviços municipais de transportes de passageiros, propiciando condições de qualidade, regularidade, continuidade, segurança, atualidade, universalidade e modicidade das tarifas;

VIII - definição de política tarifária do transporte público de passageiros do município do Salvador;

IX - estímulo à integração do Município do Salvador com a Região Metropolitana;

X - estabelecimento de normas regulamentares para a veiculação de publicidade utilizada nos veículos do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus - STCO;

XI - gerenciamento e coordenação da execução de projetos de investimento em infraestrutura de mobilidade urbana.

iv. Superintendência de Trânsito de Salvador

A Superintendência de Trânsito de Salvador ("TRANSALVADOR") foi criada pela Lei nº 7.610, de 29 de dezembro de 2008, modificada pela Lei nº 8.725 de 29 de dezembro de 2015 ("Lei da TRANSALVADOR").

Como determinado pelo art. 2º, inciso V da Lei da TRANSALVADOR, o órgão é responsável pela gestão do Sistema de Trânsito do Município, além de estacionamentos públicos e outras atividades previstas no Código de Trânsito Brasileiro ("CTB").

Regulamentada pelo Decreto nº 25.902, de 24 de março de 2015, conforme art. 3º do regimento aprovado, a TRANSALVADOR detém as seguintes competências:

I - cumprimento das legislações, normas, políticas de trânsito;

II - planejamento, programação e controle dos sistemas de trânsito do Município;

III - promoção e participação de projetos e programas de educação e segurança de trânsito;

IV - estabelecimento, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, das diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - desenvolvimento de estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas e realização de pesquisas e tratamento de dados estatísticos de trânsito, disponibilização e divulgação de informações referentes a trânsito;

VI - planejamento, projeção, regulamentação e operação do trânsito de veículos, de pedestres, animais e outros meios de locomoção;

VII - implantação, manutenção e operação dos equipamentos e dispositivos de apoio ao trânsito;

VIII - arrecadação de valores provenientes da prestação e utilização de serviços públicos de trânsito, bem como, pela autuação e aplicação de penalidades;

IX - licenciamento e credenciamento para prestação de serviços de trânsito, bem como, permissão prévia para realização de obras e eventos que tenham interferência na circulação de veículos e pedestres;

X - elaboração de programas e projetos que visem à otimização do trânsito, com melhoria da qualidade de vida, respeitando o meio ambiente;

XI - autorização para condução de veículos em condições especiais e de competência municipal.

Ademais, para o cumprimento de sua finalidade, a TRANSALVADOR está autorizada a celebração de convênios, contratos e ajuste com instituições diversas, cabendo delegar a competência aos seus subordinados e entidades executivas do sistema nacional de trânsito, conforme parágrafo único do mesmo artigo.

v. *ARSAL - Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador*

A ARSAL, inicialmente intitulada Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços de Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos, é uma autarquia criada pela Lei municipal nº 7.394, de 28

de dezembro de 2007, ao passo em que autorizou o poder executivo municipal a contratar parcerias público privadas para prestação de tais serviços que viriam a ser fiscalizados pela Agência.

Vinculada à Secretaria Municipal de Serviços Públicos, a ARSAL tem competência para regular e fiscalizar os serviços públicos de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, conforme art. 16º da Lei.

Entretanto, por meio do Decreto 24.729, de 15 de janeiro de 2014, a denominação da ARSAL foi alterada para Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador, de forma a ampliar as competências do órgão. A partir do referido decreto, nos termos do art. 3º²⁷, a ARSAL passou a atuar com competência para fiscalizar e regular a legislação e demais normas municipais, incluindo contratos de concessão, permissão e de outra natureza, delegados pelo Poder Público Municipal.

Ademais, foi atribuída a competência para mediar e dirimir conflitos entre o poder concedente, entidades reguladas e usuários; fiscalizar aspectos técnico, econômico, contábil, financeiro, operacional e jurídico dos contratos de concessão e permissão de serviços públicos; incentivar a competitividade nos setores de sua regulação; aplicar sanções legais, regulamentares e contratuais; entre outros.

Após, o Decreto nº 25.937, de 8 de abril de 2015, passou-se a considerar a ARSAL competente, também, pela regulação, controle e fiscalização dos contratos de concessão do serviço público de transporte coletivo de passageiros, conforme art. 1º do decreto.

vi. Plano Diretor de Salvador

O Plano Diretor de Salvador ou Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador (“PDDU Salvador”) foi aprovado por meio da Lei Municipal nº 9.069/2016 (“Lei Municipal nº 9.069”), tendo como base os fundamentos expressos na Constituição Federal, na Constituição Estadual da Bahia, na Lei Orgânica de Salvador e na Lei Federal nº 10.257/2001 (“Estatuto da Cidade”).

Segundo O PDDU Salvador, são objetivos da política urbana do Município (art. 11):

“VI - expandir as redes de transporte coletivo de alta e média capacidade e priorizar os modos não motorizados, racionalizando o uso de automóvel; (...)

XVII - aumentar a eficácia da ação governamental, promovendo a integração e a cooperação com os governos federal, estadual e com os municípios da

²⁷ “Art. 3º A ARSAL atuará com independência, obedecendo aos princípios da legalidade, moralidade, equidade, imparcialidade, impessoalidade, proporcionalidade, publicidade e eficiência, competindo-lhe: I - cumprir e fazer cumprir a legislação e demais normas regulamentares, incluindo os contratos de concessão, permissão e de outra natureza e seus anexos, relacionados aos serviços públicos delegados pelo Poder Público Municipal (...).”

região metropolitana, no processo de planejamento e gestão das questões de interesse comum (...).”

Como diretrizes relacionadas à promoção da mobilidade urbana, o PDDU Salvador indica as seguintes:

“VI - garantia de condições adequadas de mobilidade no Município, com vistas à integração econômica, social e territorial, considerando os vários modos de deslocamento;

VII - expansão da rede de transporte de média e alta capacidade, consolidando a policentralidade urbana, valorizando os centros já instalados e com infraestrutura, gerando oportunidade para a criação de novas centralidades e promovendo a articulação entre elas;”

vii. PlanMob Salvador

O Município de Salvador, a partir das diretrizes de sua Lei Orgânica e do PDDU Salvador, bem como diretrizes do PNMU, elaborou o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador (“PlanMob”), instituído pelo Decreto Municipal nº 29.929/2018 (“Decreto Municipal nº 29.929/18”), que complementou a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, prevista na Lei Municipal no. 9.374/2018 (“Lei Municipal nº 9.374”).

Segundo informações constantes do PlanMob, esse mesmo plano funciona como instrumento de orientação das políticas públicas do setor de mobilidade, com diretrizes e ações para os próximos 32 (trinta e dois) anos, horizonte temporal de 2049, norteado pela PNMU, PDDU Salvador e demais normas aplicáveis. O documento contempla propostas específicas nos domínios da mobilidade urbana, tratando de aspectos de macro e micro acessibilidade e envolve temas associados, entre outros temas, a circulação viária, segurança viária, transporte coletivo, interação entre uso do solo e transportes e organização institucional do setor.

Conforme consta do PlanMob Salvador, a elaboração desse documento tomou como base as seguintes estratégias de análise:

- usar como referência para o planejamento da mobilidade todo o arcabouço municipal vigente de planejamento do desenvolvimento urbano, de uso e ocupação do território e de visão do futuro da cidade de Salvador.
- estabelecer, como princípio metodológico em seu detalhamento, a participação da sociedade na definição das principais diretrizes de desenvolvimento da mobilidade urbana.

- organizar e atualizar a ampla base de dados e de informações sobre mobilidade existente, decorrente dos processos históricos de planejamento da mobilidade em Salvador, a partir de 1975.
- utilizar instrumentos de apoio ao planejamento que configurem as melhores práticas.

Assim, nota-se que, em princípio, a legislação municipal de Salvador apresenta uma série de organismos e entidades cuja função converge para o desempenho de um papel institucional articulado do Município junto a outras esferas de poder (demais municípios, estados e União).

2.3.2 Simões Filho

i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica de Simões Filho foi promulgada em 11 de dezembro de 2012. O art. 10 do diploma dispõe que incumbe, privativamente, ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, dando caráter essencial ao transporte coletivo. De acordo com o art. 90 da lei, os serviços públicos de transporte urbano se sujeitam à licitação.

O art. 105 prevê que o Município, atendendo às peculiaridades locais e às diretrizes estaduais e federais, promoverá o desenvolvimento urbano através de um adequado sistema de planejamento permanente, visando, entre outros objetivos, à adequação dos investimentos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, notadamente quanto ao sistema viário, transporte, habitação e saneamento.

Em relação ao transporte público, o art. 206 estabelece que compete ao Município o planejamento e controle dos serviços de transporte coletivo, cuja execução poderá ser efetuada diretamente ou por concessão ou permissão, sempre mediante licitação, observadas as prescrições contidas nesta lei e na legislação federal. Em seguida, o art. 207 determina que a concessão ou permissão para exploração de transporte coletivo urbano não poderá ser atribuída em caráter de exclusividade.

ii. Plano Diretor de Simões Filho

O Plano Diretor de Simões Filho foi implementado por meio da Lei Municipal nº 995, de 06 de julho de 2016 ("Lei Municipal nº 995/16"). O referido plano não conta com disposições relacionadas à mobilidade urbana, além de algumas poucas que tratam de transporte público. A primeira está prevista no art. 20, que prevê que cabe ao Município implementar ações em função de ordenar o solo municipal, estabelecendo acondicionamento e controle sobre atividades industriais e planejar e controlar o desenvolvimento de infraestrutura de transporte e logística no território municipal.

Além disso, no art. 38, inciso VIII, dispõe que são diretrizes básicas da macrozona de uso especial Cia Sul, o desenvolvimento de planejamento físico e estratégico próprio contendo diretrizes de acondicionamento territorial, que deverão envolver infraestrutura, transporte e logística.

Vale mencionar, também, o art. 133, que prevê a função de o Município interagir com a EMRMS, visando à avaliação e ajustamentos de diretrizes e parâmetros relacionados à RMS.

iii. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana

Conforme a Lei Municipal nº 1.048/2017, art. 3º, compete à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (“SEMOB”), órgão diretamente subordinado ao Chefe do Poder Executivo Municipal, planejar, coordenar e executar as políticas de transportes, trânsito e tráfego urbano, a gestão, a organização, o planejamento operacional, a regulamentação, o monitoramento, e a fiscalização do serviço de transporte coletivo de passageiros. Nesse sentido, é a SEMOB o ente competente para desempenhar o papel de planejador da estrutura municipal de transportes coletivos, gerenciar os instrumentos jurídicos contratuais que disciplinem as operações de transporte, fiscalizar e autorizar quaisquer atos referentes às operações de transporte, entre outras atribuições.

2.3.3 Lauro de Freitas

i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica de Lauro Freitas foi publicada em 5 de abril de 1990. Em seu art. 10, o diploma dispõe que compete ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, bem como elaborar e executar a política de desenvolvimento urbano, com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais das áreas habitadas do Município e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Outro ponto importante da lei é a definição de competência exclusiva da Câmara Municipal, no art. 33, para apreciar os atos de concessão ou permissão e os de renovação de concessão ou permissão de serviços de transportes coletivos.

Além disso, a Lei Orgânica de Lauro Freitas possui um capítulo dedicado a tratar do transporte público municipal. Nesse sentido, o art. 116 do diploma define que o sistema de transporte coletivo é um serviço público essencial a que todo cidadão tem direito. Em seguida, fica definido no art. 117, cabe ao Município o planejamento e controle do transporte coletivo e sua execução poderá ser feita diretamente ou mediante concessão, que não poderá ser em caráter de exclusividade.

O art. 117 também prevê que os planos de transporte devem priorizar o atendimento à população de baixa renda. O mesmo dispositivo, além do mais, possui parágrafo dedicado à tarifa, o qual

define que a fixação de tarifas deverá contemplar a remuneração dos custos operacionais e do investimento compreendendo a qualidade do serviço e o poder aquisitivo da população.

ii. Plano Diretor de Lauro de Freitas

O Plano Diretor de Lauro de Freitas foi instituído pela Lei nº 1.330, de 30 de dezembro de 2008. O referido plano, de acordo com o seu art. 4º, tem por objetivo constituir instrumento básico de política urbana de Lauro de Freitas, de maneira a promover um desenvolvimento de forma urbanística e ambientalmente sustentável, e assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao exercício das atividades econômicas.

O art. 12 do diploma define que se entende como mobilidade urbana o atributo da cidade que se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Para a consecução dos objetivos de mobilidade urbana do município, fica previsto que será implementado Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade.

Em seguida, o art. 13 prevê que a realização de intervenções, pelo Poder Executivo municipal, no sistema viário municipal, deve atender às seguintes diretrizes: (i) acesso de transporte e serviços públicos às áreas mais carentes de maior concentração populacional; (ii) obras especiais de integração viária entre as localidades situadas em lados opostos da Estrada do Coco, reduzindo o percurso dos retornos; (iii) instalação de semáforos, intervenções para segurança e conforto de pedestres e ciclistas; (iv) adequação de vias para deficientes, idosos e pessoas com mobilidade reduzida; (v) sinalização de orientação, advertência e regulamentação das vias transmunicipais, arteriais e coletoras, como primeira prioridade, e demais categorias como segunda prioridade; (vi) induzir a dinamização do comércio; (vii) atender a projetos especiais de desenvolvimento do setor industrial; e (viii) incentivar o uso de bicicleta como alternativa de meio de transporte de baixo custo e baixo impacto ambiental.

Além disso, o parágrafo único do art. 13 dispõe que a melhoria da mobilidade, acessibilidade, sistema viário e transportes será realizada observando-se as seguintes diretrizes: (i) elaboração do Plano Funcional da Av. Santos Dumont, visando a melhoria das condições de trafegabilidade, com a execução de alternativas para o escoamento do tráfego, inclusive interseções, redução de velocidade, pontos de desaceleração e implantação de sinalização viária de modo a quebrar o bloqueio exercido pela Av. Santos Dumont; (ii) elaboração de plano de mobilidade urbana, com estudo de circulação e tráfego em áreas de conflito; e (iii) criação de estradas-parque, na zona rural.

iii. Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Ordem Pública

Conforme a Lei Municipal nº 1.898/2020, art. 16, a Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Ordem Pública (“SETTOP”) tem por finalidade exercer as atribuições de órgão executivo de trânsito e transporte municipal e rodoviário, nos termos do que dispõe o Código de Trânsito Brasileiro e

dentro dos limites circunscricionais do município; promover a fiscalização da ordem pública de acordo com a legislação, diretamente e em parceria com demais secretarias e órgãos; promover o fortalecimento do sistema de segurança pública no município. Embora tais informações estejam compiladas no referido normativo, não é evidente se a SETTOP possui atribuições mais amplas no sentido de celebrar contratos, disciplinar o planejamento metropolitano, entre outras atividades que caracterizariam esse tipo de governança municipal.

2.3.4 Camaçari

i. Lei Orgânica do Município

A Lei orgânica do Município de Camaçari estabelece, em seu art. 12, que compete ao município a organização e prestação de serviços públicos de caráter essencial, como o de transporte coletivo, sob os regimes de concessão ou permissão²⁸. Conforme o mesmo artigo, também compete ao município a regulamentação para utilização de logradouros público e estabelecer pontos de parada e itinerário para os transportes coletivos.

Em linha com o parágrafo anterior, o Município é competente para realizar o planejamento e administração do trânsito urbano e operação dos serviços de transporte coletivo no âmbito local (art. 158 da Lei Orgânica).²⁹ Ademais, quando do estabelecimento de programas habitacionais promovidos pelo Município, esse deverá ampliar o acesso de lotes dotados de infraestrutura, além de serem servidos por transportes coletivos, conforme (art. 154).³⁰

Por fim, deve-se ressaltar que o art. 164 do diploma estabelece que, mediante autorização legislativa, o Poder Executivo pode realizar consórcio com outros municípios para a melhoria e integração do transporte³¹.

ii. Plano Diretor de Camaçari

²⁸ Art. 12 Compete ao Município:

X - organizar e prestar, diretamente, ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos locais, inclusive os de transporte coletivo e limpeza pública, que têm caráter essencial;

XXVIII - regulamentar a utilização dos logradouros públicos e, especialmente no perímetro urbano, determinar o itinerário e os pontos de parada obrigatória de veículos de transporte coletivo;

²⁹ Art. 158 Compete ao Município o planejamento e a Administração do trânsito urbano e operação do serviço local do transporte coletivo de passageiros, obrigatória a adaptação de veículos para uso de deficientes físicos.

³⁰ Art. 154 O Município promoverá programas habitacionais destinados a melhorar as condições de moradia da população, devendo, para tanto, ser criado órgão específico para administrar a sua política habitacional, nos termos da lei.

Parágrafo Único - Na promoção dos programas habitacionais previstos no "caput" deste Artigo, o Município proverá meios para:

I - ampliar o acesso a lotes mínimos dotados de infraestrutura básica, servidos por transporte coletivo;

II - estimular e assistir tecnicamente projetos comunitários e associativos de construção de habitação e para fins de prestação de serviços;

III - urbanizar, regularizar e promover meios para titulação de áreas ocupadas por população de baixa renda;

³¹ Art. 164 O Poder Executivo, mediante autorização legislativa, poderá realizar consórcio com outros municípios da região, visando a melhoria e integração do transporte.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável (“PDDU-S”) de Camaçari foi revisado e aprovado por meio da Lei Complementar nº 1.873, de 15 de dezembro de 2023 (“Lei nº 1.873/23”). Entre os princípios que regem o PDDU-S, no art. 6º, destacam-se a eficiência na circulação urbana e a racionalização dos modais de transporte³².

Ainda, das diretrizes que são pautadas no PDDU-S, quanto ao transporte, o art. 7º, inciso IV, estabelece a busca por ampliação e requalificação do sistema de mobilidade local, integrando os modais e priorizando a mobilidade ativa³³.

O art. 117³⁴ do diploma caracteriza o Estudo de Impacto de Vizinhança (“EIV”), sendo o instrumento que apresenta um conjunto de estudos e informações relativas às medidas de adequação das intervenções urbanísticas de significativo impacto ou interferência da vizinhança. O objetivo do EIV é subsidiar o procedimento de licenciamento de empreendimentos ou atividades. Em sequência, o art. 119 determina que os EIVs devem analisar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade na qualidade de vida da população do entorno, em especial no impacto sobre a mobilidade, incluindo os transportes e o tráfego³⁵.

De forma a alcançar as diretrizes do PDDU-S, estabelece o art. 160 da Lei nº 1.873/23 que o Poder Executivo Municipal pode se valer de outros planos de programas como ferramentas complementares, como o Plano de Mobilidade Urbana, que devem contemplar os princípios, objetivos e diretrizes do PDDU-S.³⁶

³² Art. 6º O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município de Camaçari deve ser analisado, interpretado e aplicado conforme as bases orientadoras que regem a Política Urbana de Desenvolvimento Municipal descritas no Capítulo III deste título, em consonância com a Constituição Federal, o Estatuto da Cidade, e sendo regido pelos seguintes princípios:

V - Eficiência na Circulação Urbana e racionalização dos modais de transporte.

³³ Art. 7º O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município de Camaçari é pautado pelas seguintes diretrizes, oriundas das normas editadas por Organismos Internacionais dos quais o Brasil é membro:

IV - Buscar a ampliação e requalificação do sistema de mobilidade local, integrando, se necessários, modalidades diversas de transporte, priorizando a mobilidade ativa, de modo que estes sejam inclusivos, seguros e ambientalmente admitidos;

³⁴ Art. 117. O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) é o instrumento que apresenta o conjunto de estudos e informações técnicas relativas à identificação, avaliação e definição de medidas de adequação dos impactos urbanísticos de significativo impacto ou interferência na vizinhança, com função de subsidiar o procedimento de licenciamento à obtenção de licença ou autorização da construção, ampliação ou funcionamento de empreendimento de impacto, para possibilitar sua convivência harmônica no meio ambiente urbano, promovendo a preservação dos interesses da coletividade, com o intuito de distribuir, de forma mais equitativa, os ônus e bônus do processo de construção e desenvolvimento da cidade.

³⁵ Art. 119. O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) deve analisar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente no entorno, incluindo, conforme o nível de impacto, a análise das seguintes questões:

II - Mobilidade, incluindo-se, aqui, questões de transporte e tráfego;

³⁶ Art. 160. O Poder Executivo Municipal poderá se valer de plano e programas como ferramentas complementares ao alcance das diretrizes deste Plano Diretor, a saber:

VI - Plano de Mobilidade Urbana:

§ 1º O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes deste Plano Diretor, bem como:

I - Eficiência nos serviços de transporte público coletivo de tipos variados;

II - A circulação viária;

III - As infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, contemplando as novas vias estruturantes, estações de transbordo, paradas e corredores exclusivos;

iii. Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

A Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (“SEDUR”), disciplinada pelas Leis Municipais nº 730/2006, nº 758/2006, nº 807/2007, nº 951/2009 e nº 1.464/2016, tem por finalidade formular diretrizes, planejar, normatizar, executar, acompanhar, fiscalizar e avaliar as políticas e ações municipais de desenvolvimento urbano. De acordo com as informações publicamente disponíveis acerca dessa mesma Secretaria, verifica-se um destaque especial para o planejamento da mobilidade urbana municipal. Não obstante, não constam informações acerca da implementação de medidas concretas relacionadas à execução de projetos ou gerenciamento de operações de TPC nesse município.

2.3.5 Itaparica

i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Itaparica foi instituída em 29 de junho de 2006. No que tange ao transporte coletivo de passageiros, o art. 8º da Lei estabelece as competências do Município, estando a organização e prestação de serviços de transporte coletivo no âmbito local, podendo ser prestado sob o regime de concessão ou permissão³⁷.

ii. Plano Diretor de Itaparica

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Itaparica foi aprovado por meio do Projeto de Lei nº 27, de 11 de maio de 2018 (“PDDU Itaparica”). O art. 7º do PDDU Itaparica dispõe os princípios que o orientam, como a garantia da função social da cidade e propriedade urbana e

IV - A Mobilidade Alternativa, incluindo a adequação de calçadas, ampliação e adequação as ciclovias e ciclofaixas seguras e acessíveis, além de campanhas educativas e programas de conscientização sobre o uso responsável e sustentável do transporte e incentivo ao uso do transporte público e modos de transporte ativo;

V - A acessibilidade universal para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, inclusive com construção e manutenção de infraestrutura acessível para pessoas com mobilidade reduzida e implantação de comunicação de informações em formatos acessíveis;

VI - A integração multimodal do transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VII - A operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VIII - — Os polos geradores de tráfego;

IX - As áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

X - As áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

XI - Os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;

XII - O Sistema de Transporte Inteligente (STI);

XIII - A redução de Emissões e Poluição com implementação de políticas de restrição de emissões e restrições de tráfego em áreas congestionadas;

XIV - A participação comunitária;

XV - A segurança viária;

XVI - A sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

³⁷ Art. 8º - Compete ao Município, sem prejuízo de outras competências que exerça isoladamente ou em comum com a União e o Estado:

VI – Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial, estabelecendo às servidões administrativas necessárias à sua organização e execução;

da propriedade rural, a gestão democrática da cidade, preservação de identidade cultural da população local, entre outros.

No parágrafo segundo do mesmo artigo, caracteriza-se a função social da cidade como o atendimento de necessidades dos cidadãos quanto a aspectos como a qualidade de vida e a justiça social, além de acesso universal (i) aos direitos sociais e ao desenvolvimento econômico, incluindo o direito à terra urbana; (ii) à moradia digna; (iii) ao saneamento ambiental; (iv) à infraestrutura; (v) ao transporte e ao livre trânsito; (vi) aos serviços públicos e à informação; (vii) ao trabalho; (viii) ao descanso; e (ix) ao lazer.

No tocante à mobilidade, os art. 20 e 21 do PDDU Itaparica estabelecem as diretrizes para a reestruturação do sistema viário da Ilha de Itaparica e dos serviços de transporte coletivo³⁸. Nesse sentido, quanto ao sistema viário, deve o Município promover adaptações no sistema viário urbano, a requalificação das rodovias e melhoria no sistema viário de articulação intraurbana.

Quanto à reestruturação dos serviços de transporte coletivo, deve o município promover a ampliação e melhoria dos serviços hidroviários entre Itaparica e Salvador. Também, deve atender à melhoria da gestão dos serviços de transporte coletivo, além das condições adequadas para a gestão compartilhada dos serviços de transporte público coletivo intermunicipais, com a participação do Estado e dos municípios de Itaparica e Vera Cruz.

Com relação à Política Municipal de Mobilidade Urbana, disposta a partir do art. 67 do PDDU Itaparica, cabe destaque aos objetivos de estruturar o sistema viário do Município, priorizar o transporte coletivo sobre o individual, além de melhorar a qualidade dos serviços, e integrar os modais de transporte e o sistema de mobilidade metropolitano com o município.

iii. Secretaria de Trânsito

Embora os veículos de comunicação do município de Itaparica indiquem a existência de uma Secretaria de Trânsito, a qual poderá, em tese, ser a entidade de governança responsável pela regulamentação do transporte coletivo de passageiros nesse município, não foram verificadas normas,

³⁸ Art. 20. São diretrizes para a reestruturação e a requalificação do sistema viário da Ilha:

I. desvio do tráfego rodoviário de passagem evitando a sua circulação pelo sistema viário urbano;

II. requalificação das rodovias que estruturam a circulação na Ilha como vias urbanas;

III. ampliação e melhoria do sistema viário de articulação intraurbana, com melhoria do acesso aos núcleos instalados na Costa e na Contracosta.

Art. 21. São diretrizes para a reestruturação e a qualificação dos serviços de transporte coletivo:

I. a ampliação e melhoria da qualidade dos serviços de transporte hidroviário entre Salvador e a Ilha de Itaparica;

II. a melhoria das condições de gestão dos serviços de transporte coletivo;

III. a instituição de condições adequadas para gestão compartilhada dos serviços de transporte público coletivo, entre o Estado e os municípios de Itaparica e Vera Cruz.

instrumentos legais e/ou contratuais ou outros tipos de evidências institucionais a respeito do funcionamento da governança municipal referente ao setor de mobilidade urbana.

3 Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório

No decorrer do trabalho realizado pela assessoria jurídica, foi adotado um modelo de análise continuada, que permeia os demais produtos de forma transversal, que terá por objetivo identificar restrições e propor soluções para remover barreiras e viabilizar a implementação da Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana em âmbito federal, estadual e municipal.

Será produzido um quadro sintético para cada Região Metropolitana, que permitirá a análise comparativa entre as diversas RMs que contará com a sistematização de informações acerca do diagnóstico jurídico, delegação coordenada dos serviços, política tarifária, modelos de remuneração e bilhetagem da RM e dos municípios relevantes no contexto da mobilidade urbana.

3.1 Urbanístico

A PNMU é orientada por diretrizes que tratam das questões urbanísticas e que tem incidência na mobilidade urbana. Dessa forma, em termos urbanísticos, a orientação da PNMU é guiada pelas seguintes diretrizes, previstas em seu art. 6º: (i) integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; (ii) mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e (iii) incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

Em relação às diretrizes metropolitanas da RMS, não constam normas mais concretas no que tange à gestão das condições urbanísticas para a viabilização das operações de transporte de passageiros ou demais aspectos inerentes ao setor de mobilidade urbana. Todavia, cumpre apenas mencionar a indicação no PDRUI-RMS da ação TC – nº 03.02, que diz respeito à *“adequação da legislação urbanística para reservar as áreas de expansão do sistema de transporte público coletivo na RMS”*. O objetivo dessa medida, ainda não concretizado, é o de *“garantir os espaços destinados a implantação dos projetos voltados à expansão da rede integrada de transporte coletivo na RMS”*.³⁹

Por meio da elaboração do PDDU de Salvador, foi instituída a Política Urbana do município, que, conforme art. 11⁴⁰, tem os objetivos de: elevar a qualidade de vida da população soteropolitana,

³⁹ Conforme tabela da pág. 308 do PDUI-RMS.

⁴⁰ **Art. 11** São objetivos da Política Urbana do Município:
I - elevar a qualidade de vida da população soteropolitana, especialmente no que se refere ao acesso à saúde, à educação, à cultura, às oportunidades de trabalho e de renda, à moradia digna, ao saneamento básico, à mobilidade urbana, à infraestrutura e aos serviços públicos, de forma a promover a inclusão social, a redução das desigualdades socioespaciais e a superação dos fatores de vulnerabilidade social e territorial que afetam particularmente a maioria negra de Salvador, distribuída nas diferentes regiões da Cidade;
II - promover o desenvolvimento sustentável, a justa distribuição das riquezas e a equidade racial e social no Município;
III - elevar a qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação e recuperação dos recursos naturais, do uso de energias e tecnologias limpas, da promoção e manutenção do conforto ambiental e da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico;
IV - garantir, em todos os bairros, o acesso da população aos equipamentos sociais, à infraestrutura e aos serviços

promover o desenvolvimento sustentável, garantir acesso da população aos equipamentos sociais, infraestrutura e aos serviços urbanos, como o transporte coletivo, além de expandir as redes do transporte coletivo de média e alta capacidade. Ainda, a política deve ser orientadora de projetos de estímulo ao crescimento urbano em áreas subutilizadas, no entorno da rede de transporte.

O PDDU de Salvador prevê, no art. 46^{o41}, a Política Municipal de Habitação de Interesse Social (PHIS), compreendendo a moradia digna como direito social. Conforme dispostos no art. 48^{o42} do diploma, a PHIS tem, entre outros, objetivos de viabilizar terras à população de menor renda, garantindo moradia digna e acesso aos serviços e equipamentos públicos essenciais no entorno,

urbanos;

V - assegurar a todas as pessoas, especialmente àquelas com deficiência ou mobilidade reduzida, a acessibilidade universal, entendida como o direito à mobilidade e circulação na cidade, de forma plena e livre de barreiras;

VI - expandir as redes de transporte coletivo de alta e média capacidade e priorizar os modos não motorizados, racionalizando o uso de automóvel;

VII - reduzir a necessidade de deslocamento, equilibrando a relação entre os locais de emprego e de moradia, estimulando novas centralidades e requalificando as existentes;

VIII - estimular o crescimento urbano nas áreas subutilizadas, dotadas de infraestrutura, e no entorno da rede de transporte coletivo de alta e média capacidade;

IX - equacionar as demandas do crescimento urbano com a capacidade da infraestrutura instalada e planejada, evitando a saturação precoce das redes e a impossibilidade de atendimento à população;

X - promover a regularização e a urbanização de assentamentos precários;

XI - promover a universalização progressiva do acesso aos serviços de saneamento básico;

XII - consolidar Salvador como metrópole nacional, polo regional de negócios de vanguarda na pesquisa e experimentação técnico-cultural e nas novas áreas da economia criativa, da tecnologia de informação e do turismo;

XIII - ampliar a base econômica e a renda municipal, favorecendo a capacidade de autofinanciamento do Município e o acesso da população às oportunidades de trabalho;

XIV - aumentar a eficiência econômica da Cidade, de forma a ampliar os benefícios sociais e reduzir os custos operacionais para os setores público e privado, inclusive por meio do aperfeiçoamento administrativo do setor público;

XV - incentivar a participação da iniciativa privada em ações relativas ao processo de urbanização, mediante o uso de instrumentos de política urbana;

XVI - fortalecer o protagonismo municipal nas decisões de interesse local e regional;

XVII - aumentar a eficácia da ação governamental, promovendo a integração e a cooperação com os governos federal, estadual e com os municípios da região metropolitana, no processo de planejamento e gestão das questões de interesse comum;

XVIII - resgatar e fortalecer o sentimento de pertencimento e as relações sociais e comunitárias;

XIX - valorizar a cultura soteropolitana em toda a sua diversidade e complexidade, assegurando o intercâmbio entre as diferentes linguagens e manifestações, bem como a ampliação do acesso à produção e ao consumo cultural, compreendendo a cultura como importante dimensão da economia soteropolitana;

XX - assegurar proteção e segurança à população localizada em áreas impróprias à ocupação humana, como aquelas em situação de risco de deslizamento e inundação nas margens de rios, ou contaminadas, promovendo a relocação para locais seguros e adequados;

XXI - buscar a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no atendimento das ações estratégicas desta Lei.

⁴¹ **Art. 46** A Política Municipal de Habitação de Interesse Social (PHIS) está fundamentada nas disposições da Constituição Federal, do Estatuto da Cidade - Lei nº 10.257/01, das Medidas Provisórias nº 2.220/01 e das Leis Federais nº 10.998/04, 11.124/05, 11.888/08 e 11.977/09, da Lei Orgânica Municipal e das diretrizes de Política Urbana, expressas por esta Lei.

Art. 48 A PHIS tem como objetivos:

I - viabilizar para a população de menor renda o acesso à terra urbanizada, à moradia digna e segurança em sua posse, aos serviços públicos essenciais e equipamentos sociais básicos;

II - promover os meios para garantir a diversidade dos programas e de agentes promotores da PHIS, de acordo com as características diferenciadas da demanda;

III - garantir o melhor aproveitamento da infraestrutura instalada, dos equipamentos urbanos e do patrimônio construído, evitando deseconomias para o Município e a população;

IV - oferecer condições para o funcionamento dos canais instituídos e outros instrumentos de participação da sociedade, nas definições e no controle social da política habitacional;

V - viabilizar a atuação integrada e articulada com os demais níveis de governo e a iniciativa privada, visando:

a) fortalecer a ação municipal;

b) estimular maior participação de outros agentes promotores no atendimento das necessidades habitacionais;

c) aperfeiçoar o uso de recursos humanos e financeiros.

além do dever de promover a atuação integrada dos entes públicos e da iniciativa privada, de forma a fortalecer a gestão municipal com potenciais atores interessados e propiciar um melhor uso de recursos humanos e financeiros.

De forma similar, deve ocorrer com projetos de urbanização de assentamentos precários no município, em que deverá incluir a implantação adequada de infraestrutura urbana, incluindo sistema viário e de serviços públicos essenciais, como o transporte coletivo. Não limitada à infraestrutura, deverá o projeto garantir condições de mobilidade e acessibilidade aos assentamentos. O município de Simões Filho tem, no seu plano diretor, diretrizes relevantes para as questões urbanísticas, no sentido de tangenciar o tema com a mobilidade urbana no âmbito local. Nesse sentido, o art. 35 da Lei nº 995/16 dispõe sobre as diretrizes de disciplinamento das Macrozonas Rurais (“MZR”), configuradas como zonas aptas ao plantio e a criação de gado. Nesse sentido, fica determinado que, na ocasião a formação de um assentamento em aglomerados rurais, entre as obrigações do Poder Público, merece destaque a melhoria da infraestrutura e oferta dos serviços públicos e a inserção das localidades nos principais eixos de estruturação do transporte e mobilidade urbana do município.

3.2 Institucional

Como abordado na acima (item 2), a RMS conta com uma ordenação institucional formalmente constituída por meio da LC nº 41/14. Porém, inexistem normas mais específicas ou concretas no sentido de viabilizar a integração plena da RMS com os municípios partícipes dessa região metropolitana⁴³. Dessa forma, fica a cargo das legislações municipais a tentativa de estabelecer critérios ou diretrizes de integração e diálogo com as instâncias de governança da RMS, o que, infelizmente, não aparenta se materializar.

No caso de Salvador, o PDDU Salvador prevê como diretrizes institucionais para o planejamento da mobilidade urbana: (i) articulação de Salvador com as administrações dos demais municípios da Região Metropolitana e com a Administração Estadual para elaboração, de forma cooperativa, do Plano Metropolitano de Mobilidade; (ii) articulação com as administrações municipais da Região Metropolitana, objetivando a racionalização dos fluxos e da malha viária regional em suas conexões com o sistema viário do Município de Salvador; e (iii) gestões para criação de uma Câmara Metropolitana de Mobilidade, com função deliberativa, composta por representantes das

⁴³ Em 14/08/2014, o partido Democratas – DEM protocolou a Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.155, em face do Estado da Bahia. Sustentou que a criação da Entidade Metropolitana de Salvador pelo Estado da Bahia configuraria violação ao princípio federativo, com intromissão inconstitucional do Estado a administração dos municípios que compõem esta região metropolitana. Os Municípios de Camaçari, Dias D’Ávila, Itaparica, Pojuca, Simões Filho e Vera Cruz, na qualidade de *amici curiae*, apresentaram manifestação pela improcedência do pedido de declaração de inconstitucionalidade. A Procuradoria Geral da República opinou pela improcedência do pedido. Porém, a ação está pendente de decisão, e os autos se encontram conclusos ao Relator Min. Nunes Marques desde 17/12/2021.

comunidades, dos operadores e do Poder Público dos Municípios que compõem a Região Metropolitana de Salvador, sob comando do Município-Sede.

Nos outros municípios, verifica-se, efetivamente, a dificuldade de integração entre as instâncias municipal e metropolitana, o que se reflete também sobre o conseqüente conflito de responsabilidades, deliberações, direcionamentos financeiros e demais aspectos.

3.3 Ambiental

A LC nº 41/2014, no âmbito ambiental, prevê no art. 2º, a indicação das FPICs da RMS, estando presente, entre as FPICs listadas, a preservação do meio ambiente⁴⁴. Também, determina que Entidade Metropolitana da RMS irá dispor, em seu regimento interno, acerca dos procedimentos necessários para participação popular, e deve, entre outros, atender os princípios de divulgação prévia e acesso de estudos de viabilidade ambiental pelos cidadãos.⁴⁵

Apesar das disposições ambientais mencionadas, as quais devem dialogar com as ações implementadas pela RMS, não foram encontradas outras normas que disciplinam essa relação em âmbito metropolitano.

Mesmo assim, vale mencionar normas municipais que tangenciam o tema, dando destaque à Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (“PMMA”) do município de Salvador, tendo em vista sua relevância para a RMS. A Política é tratada na Lei nº 8.915, de 25 de setembro de 2015, e destina-se à regulação pelo Poder Público Municipal no tocante à preservação do meio ambiente, dada sua relevância à qualidade de vida da população. (art. 1º)⁴⁶.

Acerca dos fundamentos da PMMA (art. 2º), ressalta-se: (i) reconhecimento da interdependência com a questão ambiental e as demais políticas públicas e atos da administração; (ii) busca de soluções tecnológicas inovadoras para tornar o Município ambientalmente adequado, minimizando os efeitos da pressão demográfica e da ocupação do solo urbano; (iii) gestão pública sustentável; e (iv) integração das políticas municipais, visando minimizar os efeitos das mudanças climáticas

⁴⁴ Art. 2º Fica criada a Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador, autarquia intergovernamental de regime especial, com caráter deliberativo e normativo e personalidade jurídica de direito público.

§ 2º Sem prejuízo de outras previstas na legislação, são funções públicas de interesse comum, a mobilidade urbana, o transporte público de qualquer natureza, o saneamento básico, o aproveitamento de recursos hídricos, a preservação de meio ambiente, a distribuição de gás canalizado, a habitação popular, manutenção da função social da propriedade imobiliária urbana e, quando houver impacto metropolitano, o ordenamento, a ocupação e uso do solo urbano.

⁴⁵ A Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador, em seu Regimento Interno, estabelecerá os procedimentos adequados à participação popular, observados os seguintes princípios:

II - o acesso aos estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental;

⁴⁶ Art. 1º Esta Lei, fundamentada no interesse local, com fulcro na Lei Complementar nº 140, de 08 de dezembro de 2011, respeitada a competência da União e do Estado, regula a ação do Poder Público Municipal e sua relação com os cidadãos e instituições públicas e privadas na preservação, conservação, defesa, melhoria, recuperação do meio ambiente, bem de uso comum do povo, de natureza difusa e essencial à sadia qualidade de vida.

globais⁴⁷. Com base nos fundamentos mencionados, entende-se que as políticas públicas municipais de mobilidade urbana devem acompanhar as diretrizes ambientais vigentes, fortalecendo a integração de políticas municipais, por meio de uma gestão pública sustentável, capaz de promover uma ocupação demográfica e de solo urbano de maneira sustentável, minimizando os impactos ambientais.

O PDDU de Salvador também apresentou algumas diretrizes relacionadas à observância de premissas de caráter ambiental para a implementação de quaisquer projetos de interesse coletivo, o que inclui projetos de infraestrutura, notadamente, no presente caso, os projetos de mobilidade urbana. Nesse sentido, conforme o Capítulo II, Título II, do PDDU, é previsto como objetivo do PDDU *“compatibilizar os interesses de Salvador com os demais municípios da sua Região Metropolitana, especialmente no que diz respeito à economia, ao uso do solo, à prestação de serviços públicos, em especial os de saúde, educação e transportes, bem como de Saneamento Básico e gestão integrada de recursos ambientais e de riscos”*.

Ainda, a Prefeitura de Salvador elaborou o Plano de Mitigação e Adaptação às Mudanças do Clima (PMAMC), que tem como principal objetivo contribuir para a gestão climática da Cidade, por meio de proposta de arcabouço legal e instrumentos jurídicos que possam contribuir para a adoção de medidas de mitigação e adaptação climática.

Nesse sentido, as diretrizes do PMAMC relativas aos Transportes e Mobilidade Urbana se concentram no eixo estratégico de baixo carbono da cidade, na medida em que ações de fomento e melhoria da qualidade dos serviços prestados em matéria de mobilidade urbana, para expandir e integrar à infraestrutura viária, propiciam a redução da emissão de gases de efeito estufa.

Dentre os objetivos específicos dessas estratégias, estão a diminuição do uso de automóveis privados, melhoria na infraestrutura urbana de mobilidade, renovação, inovação, expansão e integração da rede de transportes públicos, além da ampliação da mobilidade e acessibilidade da população com deficiência aos transportes públicos.

Por fim, destaca-se a ação de nº 39 da PMAMC: “Mobilizar a mudança modal no transporte”. Em alinhamento com as diretrizes e os objetivos específicos acima, o Município pretende reduzir

⁴⁷ Art. 2º A Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável encontra-se amparada nos seguintes fundamentos:

I - direito fundamental de todos os seres vivos ao meio ambiente sadio e equilibrado, o que pressupõe o respeito à sua fragilidade e vulnerabilidade;

II - reconhecimento da interdependência com a questão ambiental e as demais políticas públicas e atos da administração;

III - respeito à capacidade de suporte dos sistemas bióticos e abióticos como condição indispensável ao estabelecimento de um meio ambiente saudável;

IV - busca de soluções tecnológicas inovadoras para tornar o Município ambientalmente adequado, minimizando os efeitos da pressão demográfica e da ocupação do solo urbano;

V - gestão pública sustentável;

VI - função socioambiental da propriedade;

VII - obrigação de recuperar as áreas degradadas e compensação dos danos causados ao meio ambiente;

VIII - integração das políticas municipais, visando minimizar os efeitos das mudanças climáticas globais.

congestionamentos e quilômetros viajados através de melhorias nos sistemas de ônibus e metrô no longo prazo (até 2049).

3.4 Operacional

No âmbito do transporte público metropolitano, o qual consta como uma das áreas de atuação da AGERBA enquanto ente fiscalizador, importa notar que a Resolução AGERBA nº 11, de 06 de abril de 2022, aprovou a criação de linhas rodoviárias para integração com o Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas (“SMSL”) e operação com ônibus movidos a propulsão elétrica cedidos pelo Estado da Bahia.

Além disso, cumpre notar o Decreto Municipal nº 25.966/2015, de Salvador, o qual prevê, no art. 43, que qualquer hipótese de paralisação nas operações do sistema de transporte coletivo de passageiros por ônibus deverá ensejar, para a respectiva concessionária, a adoção de medidas imediatas, a saber: (i) comunicar imediatamente a ocorrência ao Poder Concedente, bem como informar aos usuários atingidos por meio do Sistema de Relacionamento com os Usuários do sistema de transporte público por ônibus e dos demais canais de comunicação disponíveis, inclusive a imprensa; e (ii) empreender todos os esforços possíveis visando a mitigação dos problemas e dos seus impactos, bem como o pronto reestabelecimento da normalidade da operação no menor espaço de tempo possível.

3.5 Financeiro

(i) Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Região Metropolitana de Salvador

O Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Região Metropolitana de Salvador (“FRMS”) teve sua criação autorizada pela LC nº 41/14, juntamente à EMRS e tendo como possíveis partícipes todos os municípios integrantes da RMS. O FRMS é previsto como fundo de natureza privada e patrimônio próprio, separado do patrimônio dos quotistas, bem como direitos e obrigações próprios e orçamento anual aprovado pelo Colegiado Metropolitano (art. 17, § 1º).

Conforme a LC nº 41/14, o patrimônio do FMRS pode ser formado (i) pelo aporte de bens e direitos realizados pelos quotistas na forma da respectiva legislação; (ii) por meio de integralização de quotas em dinheiro; (iii) pelos recursos originados de potenciais adicionais de construção, na forma de legislação específica; (iv) pelos rendimentos obtidos com sua administração (art. 17, § 2º). Os quotistas do FMRS podem integralizar suas quotas por meio de dinheiro, títulos da dívida pública, bens imóveis dominicais, bens móveis (inclusive ações de sociedade de economia mista estadual ou municipal, ou outros direitos com valor patrimonial) (§ 4º).⁴⁸ Ademais, todos os bens e direitos

⁴⁸ Cumpre notar também que o aporte de bens de uso especial ou de uso comum no FRMS será condicionado à sua desafetação de forma individualizada (§6º).

transferidos ao FMRS são avaliados por empresa especializada, a qual deve apresentar laudo fundamentado de avaliação, instruído com a respectiva documentação (§ 3º).⁴⁹

A administração e gestão do FMRS de ser executada, quanto ao aspecto financeiro, por instituição financeira oficial, sob a coordenação ou deliberação da EMRMS, de maneira que o FMRS pode celebrar contratos, na condição de interveniente pagador ou garantidor (§ 8º). Esse aspecto é particularmente importante, tendo em vista a possibilidade expressa de atuação do FMRS em sistemas garantidores para contratos de operações de transporte coletivo de passageiros de interesse metropolitano, conforme será abordado no presente diagnóstico. Nesse sentido, cumpre salientar o § 9º, art. 17, da mesma LC nº 41/14, que dispõe que “o FMRS poderá constituir outros fundos ou subfundos sempre que houver recursos de cotistas ou de terceiros, mormente a União, que precisem ser segregados para atendimento a objetivo específico”.

Assim, a atuação do FMRS com vistas à viabilização de projetos de interesse metropolitano, entre os quais se encontram os projetos de TPC ora em análise, é crucial, desde sua idealização por meio da LC nº 41/14. Segundo essa norma, são objetivos do FMRS:

I - apoiar a Entidade Metropolitana no desempenho de suas atividades e projetos;

II - assumir contrapartida financeira, financiar, garantir e investir em programas, atividades e projetos de interesse da Região Metropolitana de Salvador;

III - contribuir com recursos técnicos e financeiros para a melhoria dos serviços públicos municipais, para o desenvolvimento socioeconômico e para a redução das desigualdades sociais da Região;

IV - assegurar o direito à adequada mobilidade urbana, à cidade, à moradia e à universalização do acesso aos serviços públicos de saneamento básico;

V - subsidiar a tarifa de transporte coletivo e custo de habitação popular, inclusive urbanização de áreas precárias.

Em síntese, o FRMS possui finalidades congruentes com a concretização dos objetivos metropolitanos, em atuação conjunta à EMRMS. No entanto, importa destacar que a LC nº 41/14

⁴⁹ Além disso, conforme o mesmo art. 17 da LC nº 14/41: “§ 7º A aplicação dos recursos do Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador será supervisionada por Conselho de Orientação, composto por 05 (cinco) membros, sendo 03 (três) representantes do Estado, 01 (um) representante do Município de Salvador e 01 (um) representante escolhido pelo Colegiado Metropolitano a partir de lista triplíce apresentada pelos demais Municípios metropolitanos.”

somente autoriza a criação do FRMS. Assim, deve ser registrado que não foi possível identificar informações quanto à efetiva constituição do fundo.

(ii) Fundo de Mobilidade Urbana e de Modicidade Tarifária do Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Salvador

Além de autorizar a criação do FMRS, a LC nº 41/14 instituiu o Fundo de Mobilidade e de Modicidade Tarifária do Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Salvador (“FMTC-RMS”), cuja finalidade se alinha ao exercício das competências da EMRMS relativas à integração da organização, do planejamento e da execução de FPICs (as Funções Públicas de Interesse Comum) no âmbito dos municípios integrantes da RMS, notadamente a mobilidade urbana, ou, mais amplamente, o transporte público de qualquer natureza.

O FMTC-RMS possui natureza pública, e é vinculado à EMRMS, com vistas a dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas referentes aos programas e projetos de mobilidade urbana e metropolitana, bem como proporcionar a modicidade tarifária (art. 13 da LC nº 14/41).

Os objetivos expressamente previstos quando da constituição do FMTC-RMS são os seguintes:

Art. 14 São objetivos do FMTC-RMS:

I - financiar e investir em programas e projetos de mobilidade urbana de interesse metropolitano ou de Município localizado na Região Metropolitana de Salvador;

II - contribuir com recursos técnicos e financeiros para a melhoria dos serviços públicos municipais e intermunicipais de transporte coletivo e de mobilidade urbana da RMS;

III - assegurar a modicidade tarifária do transporte coletivo de qualquer natureza.

Os recursos do FMTC-RMS são constituídos por (i) recursos do Estado e dos Municípios, destinados por meio de disposição legal ou contratual, mesmo que decorrentes de transferências da União; (ii) transferências da União, diretamente; (iii) empréstimos nacionais e internacionais e recursos provenientes da ajuda e cooperação internacional ou acordos governamentais; (iv) retorno das operações de crédito contratadas com órgãos e entidades da Administração Direta e Indireta do Estado e dos Municípios e concessionárias de serviços públicos; (v) produto de operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos; (vi) recursos decorrentes do rateio de custos referentes a obras de interesse comum; (vii) eventuais contribuições sociais que venham a ser criadas para o atendimento de mobilidade ou subsídio tarifário; (viii) doações de pessoas físicas

ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais, bem como (ix) outras fontes de recursos eventualmente estabelecidas.

Deve-se notar, ainda, que a aplicação dos recursos deve ser supervisionada⁵⁰, e sua administração e gestão, realizada por meio de instituição financeira oficial, igualmente ao FRMS (art. 13). Além disso, destaca-se que o FMTC-RMS, embora efetivamente constituído por força do art. 1º, inciso I, da LC nº 41/14, carece de regulamentação específica, especialmente para definir as regras referentes à eventual participação dos municípios da RMS. Ademais, não foi possível identificar se o FMTC-RMS teve cotas integralizadas.

(i) Fundo Garantidor Baiano de Parcerias

O Fundo Garantidor Baiano de Parcerias (“FGBP”) foi instituído pela Lei Estadual nº 12.610, de 27 de dezembro de 2012 (“Lei Estadual nº 12.610”). Estão autorizadas a Administração Pública Direta e Indireta a participar do FGBP, no limite global de R\$ 750.000.000,00.

Conforme o art. 1º da Lei Estadual nº 12.610, o FGBP tem finalidade de prestar garantia de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas por parceiros públicos estaduais, em virtude de parcerias público-privadas (“PPPs”) contratadas pelo Estado da Bahia. A natureza do FGPB é privada e de patrimônio próprio, de maneira que esse mesmo fundo está sujeito a direitos e obrigações próprios.⁵¹

Com relação ao patrimônio do FGPB, constitui-se pelo aporte de bens e direitos decorrentes da integralização das cotas, além do rendimento obtido pela sua administração. Ainda, o patrimônio do FGPB não se mistura com o patrimônio dos cotistas, e esses não respondem pelas obrigações do Fundo, exceto pelas cotas subscritas, conforme art. 1, §5º da Lei⁵².

Além da criação, fica sob a reponsabilidade da Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A. (“Desenbahia”) a administração e a gestão do FGPB, a quem também cabe a representação judicial e extrajudicial, como disposto no art. 2º da Lei Estadual nº 12.610⁵³.

⁵⁰ Art. 13 (...) § 1º A aplicação dos recursos do FMTC-RMS será supervisionada por Conselho de Orientação, composto por 05 (cinco) membros, sendo 03 (três) representantes do Estado, 01 (um) representante do Município de Salvador e 01 (um) representante escolhido pelo Colegiado Metropolitano a partir de lista tríplice apresentada pelos demais Municípios metropolitanos.

⁵¹ Art. 1º Fica o Estado da Bahia, suas autarquias, suas fundações públicas e suas empresas estatais dependentes autorizadas a participar, no limite global de R\$ 750.000.000,00 (setecentos e cinquenta milhões de reais), em Fundo Garantidor Baiano de Parcerias - FGBP, que terá por finalidade prestar garantia de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos estaduais, em virtude das parcerias de que trata a Lei nº 9.290, de 27 de dezembro de 2004.

⁵² § 5º O FGBP responderá por suas obrigações com os bens e direitos integrantes de seu patrimônio, não respondendo os cotistas por qualquer obrigação do Fundo, salvo pela integralização das cotas que subscreverem.

⁵³ Art. 2º O FGBP será criado, administrado, gerido e representado, judicial e extrajudicialmente, pela Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A. - DESENBAHIA, pessoa jurídica de direito privado, constituída como sociedade anônima de capital fechado, conforme autorização da Lei nº 2.321, de 11 de abril de 1966, instituição financeira controlada, direta ou indiretamente, pelo Estado da Bahia.

Conforme art. 4º do seu Estatuto Social⁵⁴, é objetivo da Desenbahia o apoio a programas e projetos de desenvolvimento econômico e social no Estado da Bahia. Sem prejuízo, tal entidade também possui como objeto “*a prestação de garantias e serviços de agenciamento financeiro, administração de fundos de desenvolvimento e de consultoria, inclusive aos órgãos e entidades da Administração direta e indireta do Estado, visando à realização de estudos estratégicos e financeiros destinados a promover a atração de investimentos e a reforma, reestruturação e modernização do Estado*”, de forma a legitimar a gestão do FGBP pela DESENBANHIA.

Ao FGBP, compete, conforme art. 8º da Lei Estadual nº 12.610:

I - prestar garantias às obrigações assumidas por quaisquer dos entes da Administração Direta e Indireta do Estado da Bahia, no âmbito de contratos de parcerias público-privadas, se previstas em projeto previamente aprovado pelo Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas, criado pelo art. 24 da Lei 9.290, de 27 de dezembro de 2004;

II - exercer outras atividades inerentes às suas finalidades, nos termos do seu estatuto.

O art. 9º da mesma Lei disciplina as formas de atuação do FGBP para atingir seus objetivos, quais sejam: (i) intervir como anuente nos contratos de parcerias público-privadas celebradas pela Administração Pública Direta ou Indireta do Estado da Bahia; (ii) assumir, total ou parcialmente, direitos e obrigações decorrentes dos contratos de que trata o inciso (i), necessários ao cumprimento de sua finalidade; (iii) prestar garantias reais, fidejussórias e contratar seguros; (iv) explorar, gravar e alienar onerosamente os bens integrantes de seu patrimônio; (v) gerir seu patrimônio para garantia do seu valor e eventual ampliação, nos termos do seu estatuto, reinvestindo os ganhos decorrentes dessa gestão em seu funcionamento e na consecução de seus objetivos sociais.

Os recursos do FGBP constituem-se, como determinado no art. 10º da Lei Estadual nº 12.610, das seguintes fontes de receitas: (i) dotação consignada no orçamento do Estado; (ii) receitas decorrentes da alienação de bens e direitos, aplicações financeiras, direitos patrimoniais e acordos e convênios com entidades nacionais e internacionais; (iii) doações, legados subvenções e outros recursos por pessoas físicas ou jurídicas de direitos privado ou público; e (iv) rendas provenientes de outras fontes.

⁵⁴ Disponível em: <https://www.desenbahia.ba.gov.br/wp-content/uploads/2023/04/estatuto-social-desenbahia-site-abr23.pdf>

Quanto à fiscalização do FGPD, será realizada por órgãos de controle interno do Poder Executivo e de controle externo, exercido pela Assembleia Legislativa, auxiliada pelo Tribunal de Contas do Estado, conforme art. 11 da Lei Estadual nº 12.610⁵⁵.

Atualmente, o FGPD possui aplicação prática no âmbito do Contrato de Parceria Público-Privada do Metrô de Salvador e Lauro de Freitas, tendo como poder concedente o Estado da Bahia. Nesse sentido, o FGPD atua no sistema garantidor das obrigações pecuniárias assumidas pelo Estado no âmbito dessa mesma PPP, conforme abordado no item 3.6.1, a seguir.

(ii) Operações de crédito no município de Lauro de Freitas

Em 28 de dezembro de 2023, a câmara municipal do município de Lauro de Freitas autorizou, por meio da Lei Municipal nº 2.074 (“Lei nº 2.074/2023”), a contratação de uma operação de crédito, contando com a oferta de garantia, com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (“BID”).

Conforme previsto no art. 1º, as operações, no valor máximo de 102 milhões de reais, seriam realizadas para: (i) execução de obras e serviços de mobilidade urbana; (ii) financiamento de obras de Saneamento e Infraestrutura Urbana; (iii) projetos de infraestrutura para melhor atender ao setor turístico da cidade; (iv) obras e serviços voltados à sustentabilidade ambiental pela geração de energia fotovoltaica; e (v) investimentos em transparência, em atendimento ao Programa Nacional de Apoio à Modernização Administrativa e Fiscal dos Municípios Brasileiros (“PNAFM”)⁵⁶.

Em vista da operação junto ao BID, o art. 2º da Lei nº 2.074/2023 determinou as garantias da operação, quais sejam:

Art. 2º Fica ainda o Município autorizado a ceder e/ou vincular por todo o tempo de vigência da operação de crédito e até sua liquidação, em caráter irrevogável e irretratável:

⁵⁵ Art. 11 O FGPD estará sujeito à fiscalização dos órgãos de controle interno do Poder Executivo e ao controle externo exercido pela Assembleia Legislativa, com auxílio do Tribunal de Contas do Estado.

⁵⁶ Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a contratar e garantir operações de crédito com o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, até o valor de R\$ 102.000.000,00 (cento e dois milhões de reais), observadas as disposições legais em vigor para a contratação de operação de crédito com o setor público, e as condições específicas aprovadas pelo Governo Federal e pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, para as respectivas operações.

§ 1º Dos recursos resultantes dos financiamentos autorizados no caput deste artigo, até o valor de R\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de reais), serão destinados à execução de obras e serviços de Construções e Reformas visando a Melhoria de Infraestrutura de Vias Urbanas e de Fluxo de Transportes - MOBILIDADE URBANA.

§ 2º Serão utilizados até R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais) para Financiamento de Obras, Construções e Reformas de Saneamento Básico e Infraestrutura Urbana, para democratizar o acesso, permitindo que todas as camadas da população tenham acesso a serviços e espaços públicos de qualidade, independentemente de sua renda ou origem - PROCIDADES.

§ 3º Serão utilizados até R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) para Construções e Reformas que atendam às necessidades turísticas da cidade - PRODETUR.

§ 4º Serão utilizados até R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) para obras e serviços que ampliem a Sustentabilidade Ambiental, resiliência energética, educação e conscientização, através de geração de Energia Fotovoltaica.

§ 5º Serão utilizados até R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), para o Aumento da Transparência para garantia de melhoria na saúde financeira do Município - PNAFM.

I - como meio de pagamento do crédito concedido, as receitas de transferências do Imposto Sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicações - ICMS de sua titularidade, de que trata o art. 158, IV da Constituição Federal;

II - como garantia do pagamento do crédito concedido, as receitas provenientes do Fundo de Participação dos Municípios - FPM, de que trata o art. 159, I, b, da Constituição Federal.

Parágrafo único. As receitas indicadas nos incisos anteriores serão alteradas, em caso de extinção, pelas receitas que vierem a ser estabelecidas constitucionalmente em sua substituição, independentemente de nova autorização.

3.6 Diagnóstico das operações existentes

3.6.1 Transporte Coletivo de Passageiros na RMS

Metrô (Salvador e Lauro de Freitas)

(a) Convênio de Cooperação Intrafederativo nº 01/2012

Em 20 de janeiro de 2012, foi celebrado o Convênio de Cooperação Intrafederativo nº 01/2012 (“Convênio de Cooperação”), entre o Estado da Bahia e os Municípios de Salvador e Lauro de Freitas, para o planejamento conjunto da construção, implantação e operação do Sistema Integrado de Transporte Público Intermunicipal de Caráter Urbano envolvendo a integração do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, entre outras obrigações.

Por meio do Convênio de Cooperação, foi estabelecido o compromisso entre os partícipes no intuito de planejar, gerir, operar, construir, implantar e operar o Sistema Integrado de Transporte Público Intermunicipal de Caráter Urbano, conforme estabelecido na Lei Federal nº 12.587/2012 (Cláusula 1ª do Convênio de Cooperação). Em decorrência disso, as partes envolvidas ficaram autorizadas a negociar e celebrar contratos ou compromissos de programa que incluam doação, cessão, concessão do uso de bens e todos os demais atos administrativos necessários para o cumprimento dos objetivos do presente convênio.

(b) Contrato de Programa

Em continuidade ao compromisso fixado no Convênio de Cooperação, cumpre notar o Contrato de Programa (“Contrato de Programa”), celebrado em 22 de abril de 2013 entre o Estado da Bahia, o Município de Salvador e o Município de Lauro de Freitas, que teve como objetivo disciplinar a

prestação de serviço de transporte público metroviário, bem como dispor sobre a sua integração com as linhas de transporte coletivo de passageiros dos municípios de Salvador e de Lauro de Freitas (Cláusula 1ª).

O Contrato de Programa estabeleceu o dever de realização de procedimento licitatório e contratação da conclusão e operação da Linha 1, tramo 1 e construção, implantação e operação das Linhas 1, tramo 2 e Linha 2 de um sistema de metrô destinado a operar nos municípios de Salvador e Lauro de Freitas. Tal procedimento licitatório seria realizado pelo Estado da Bahia, o qual poderia ceder o contrato à empresa pública ou consórcio, caso tal entidade fosse oportunamente constituída e desde que prevista tal possibilidade no edital correspondente.

(c) Contrato de Concessão Patrocinada para operação do metrô

O Contrato de Concessão Patrocinada para Implantação e Operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas ("Contrato de Concessão") foi celebrado em 15 de outubro de 2013 entre o Estado da Bahia, na qualidade de poder concedente, e a "CCR Metrô Bahia", empresa do Grupo CCR, na qualidade de concessionária, com prazo de vigência de 30 (trinta) anos, prorrogáveis sob a hipótese de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

O Contrato de Concessão possui como objeto a delegação, por meio de parceria público-privada na modalidade de concessão patrocinada, da implantação e operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas ("SMSL"), compreendendo os terminais de integração de passageiros e duas linhas metroferroviárias.

(d) Sistema garantidor do SMSL

A concessão patrocinada do SMSL previu a articulação de um sistema garantidor para o pagamento das contraprestações pecuniárias assumidas pelo Estado da Bahia, na qualidade de poder concedente⁵⁷. De acordo com o Contrato de Concessão, cláusula 29.1, os pagamentos das contraprestações do poder concedente deverão ser garantidos pelas cotas do FGBP, mediante depósito pecuniário em conta corrente segregada, a qual é gerenciada por agente de pagamento, na forma da Lei Estadual nº 11.477/2009 ("Lei Estadual nº 11.477/09").

Assim, parte dos recursos depositados no FGBP foram utilizados como fonte de garantia das obrigações assumidas pelo Estado da Bahia – especificamente, como ser verá, os repasses decorrentes do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal para a Bahia. Ademais, a

⁵⁷ Conforme o Contrato de Concessão: "29.2.1. As obrigações pecuniárias do Poder Concedente garantidas pelo FGBP são as seguintes: (i) as contraprestações efetivas; (ii) as parcelas acrescidas às contraprestações efetivas decorrentes dos riscos assumidos pelo Poder Concedente; (iii) o aporte de recursos; e (iv) indenizações em geral devidas pelo Poder Concedente à Concessionária, sobretudo aquelas decorrentes de extinção antecipada do contrato."

custódia dos recursos em tal conta segregada foi atribuída à Desenbahia, na qualidade de administradora e gestora desse mesmo fundo.

Para sedimentar a criação dessa estrutura garantidora, paralelamente ao dispositivo contratual, a Lei Estadual nº 11.477/09 dispôs, em seu art. 1º, parágrafo único, o seguinte:

Art. 1º Para fins de adimplemento das obrigações contraídas pelo Estado da Bahia e por entidades da sua administração indireta em contratos de parceria público-privada (...), fica o agente financeiro responsável pelo repasse dos recursos do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal (FPE) autorizado a efetuar a transferência do valor correspondente a 12% (doze por cento) dos recursos financeiros oriundos desse Fundo, destinados ao Estado da Bahia, à DESENBAHIA - Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A. (...).

Parágrafo Único. A DESENBAHIA - Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A. deverá manter os recursos que lhe sejam transferidos na forma do caput deste artigo segregados dos demais recursos de sua titularidade, em conta corrente específica a ser aberta no agente financeiro responsável pelo repasse dos recursos do FPE, destinando-os, exclusivamente, ao adimplemento das obrigações contraídas pelo Estado da Bahia e suas entidades da administração indireta em contratos de parceria público-privada, sob pena de responsabilização dos seus administradores, nos termos da lei, podendo a DESENBAHIA - Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A. autorizar o agente financeiro a transferir os recursos diretamente à conta do concessionário, conforme disposto nos contratos de parceria público-privada.

Cumpre notar, ainda, que, na hipótese de pagamento regular da contraprestação pecuniária assumida pelo poder concedente, foi possibilitado ao Estado da Bahia o resgate dos recursos depositados na referida conta segregada, proporcionalmente à parcela adimplida da obrigação pecuniária, da seguinte maneira, nos termos da Lei Estadual nº 11.477/09:

Art. 3º Adimplidas as contraprestações assumidas pelo Estado da Bahia e por entidades da sua administração indireta em contratos de parceria público-privada, a DESENBÁHIA - Agência de Fomento do Estado da Bahia S.A. autorizará o agente financeiro a transferir o saldo remanescente do FPE ao Tesouro do Estado da Bahia.

VLT do Subúrbio

(a) Contrato de Concessão

O Contrato de concessão patrocinada para implantação e operação do VLT do Subúrbio (“Contrato nº 01/19”) foi celebrado entre o Estado da Bahia e a Metrogreen Skyrail Concessionária da Bahia S.A (“Skyrail”), sociedade de propósito específico formada pelas empresas BYD do Brasil LTDA (“BYD”) e Metrogreen do Brasil LTDA, em 14 de fevereiro de 2019. O prazo de vigência do Contrato nº 01/19 foi estabelecido em 20 (vinte) anos, prorrogáveis até o limite de 35 (trinta e cinco) anos.

O contrato teve por objeto a delegação, por meio de concessão patrocinada, da implantação e operação do VLT ou outro modal equivalente de transporte público sobre trilho ou guia que o sustente, estabilize e guie, movido a propulsão elétrica e com capacidade de transporte de no mínimo 600 (seiscentos) passageiros por composição (passageiros/m²).

(b) Rescisão

Em 11 de outubro de 2023, foi publicado no Diário Oficial do Estado da Bahia o Termo de Rescisão Bilateral por meio do qual a SEDUR e a Skyrail rescindiram amigavelmente o Contrato nº 01/19.

De acordo com notícias jornalísticas disponíveis em veículos de ampla circulação⁵⁸, a decisão pela rescisão contratual ocorreu em razão de dificuldades de financiamento e implementação do sistema de transportes, contando ainda com discussões administrativas, tendo a [Procuradoria Geral do Estado da Bahia \(“PGE-BA”\) apontado a rescisão](#) como saída diante da urgência de solução para a continuidade da implantação do VLT. Por fim, em 16 de maio de 2024, o Tribunal de Contas do Estado da Bahia julgou em sessão plenária os processos TCE/006030/2019, TCE/007590/2018, TCE/009418/2017 (apensos ao TCE/007590/2018) e TCE/006521/2018 (apenso ao TCE/009418/2017), e decidiu, por fim, declarar a ilegalidade da licitação oriunda do Edital Sedur nº 01/2017, tendo por objeto a Parceria Público-Privada (PPP), na modalidade de Concessão Patrocinada, para implantação das obras civis e sistemas, fornecimento do material rodante, operação e manutenção do VLT ou outro modal equivalente de transporte público sobre trilho ou

⁵⁸ Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2023/08/16/governo-do-bahia-e-skyrail-estabelecem-acordo-para-rescisao-do-contrato-do-vlt-do-suburbio-de-salvador.ghtml>

guia e movido a propulsão elétrica, bem como do Contrato nº 01/19, resultante deste processo licitatório.

(c) Nova licitação

Conforme verificado, foi publicado pela SEDUR um novo edital⁵⁹ para a licitação da implantação do VLT do Subúrbio, em 27 de dezembro de 2023: o Edital de Licitação Presencial nº 23.001, para a Contratação Integrada de Empresa para implantação do VLT de Salvador e Região Metropolitana. O novo edital abrange três trechos, sendo o primeiro entre Ilha de São João e Calçada, com 16,6 quilômetros; o segundo trecho de Paripe a Águas Claras, com 9,2 quilômetros; e o terceiro entre Águas Claras e Piatã, com 10,5 quilômetros.

A nova licitação do VLT foi temporariamente suspensa por determinação do TJ-BA em 25/03/2024, após uma liminar deferida em resposta a uma ação popular movida pelo vereador Sidinho (Podemos), que alegou que o procedimento administrativo apresentava graves ilegalidades, incluindo a limitação injustificada do número de empresas participantes do consórcio, em desacordo com determinação do TCU.

A CTB afirmou não ter sido intimada da decisão e se comprometeu a prestar esclarecimentos, ressaltando que o edital foi lançado em dezembro de 2023, com ampla divulgação e fase de perguntas e respostas.

A decisão liminar foi posteriormente suspensa pelo TJ-BA, atendendo ao argumento da PGE-BA de que a paralisação do processo licitatório poderia acarretar prejuízos à ordem pública, economia e à população da Região Metropolitana de Salvador. A CTB informou que o recebimento das propostas transcorreu sem intercorrências, e que as empresas e consórcios interessados na licitação não interpuseram objeções.

A suspensão da liminar foi publicada⁶⁰ em 27 de março de 2024, assinada pela presidente do TJ, Cynthia Maria Pina, permitindo assim a continuidade do processo licitatório do VLT.

Os resultados da licitação foram publicados no dia 4 de junho de 2024, pela CTB. Para o lote 01, correspondente ao trecho Ilha de São João - Calçada, o Consórcio Expresso Mobilidade Salvador, composto pelas empresas Álya Construtora S.A., Metro Engenharia e Consultoria Ltda., e MPE Engenharia e Serviços S.A, foi o vencedor. O lote 02, entre Paripe e Águas Claras, foi conquistado

⁵⁹ Considerando que o Edital de Licitação Presencial n. 23.001 possui como objeto a licitação de obra pública (de implantação do VLT), há o indicativo de que o Estado da Bahia possui a intenção de operacionalizar esta infraestrutura. Porém, destaca-se que a menção a este edital de obra pública é meramente informativa, uma vez que não se refere à prestação de serviço público de operação do transporte.

⁶⁰ Apesar de tais informações estarem disponíveis nos portais do Governo do Estado da Bahia, não foi localizado o número do referido processo. Disponível em: <https://www.ba.gov.br/casacivil/noticia/2024-05/2117/tj-suspende-liminar-e-licitacao-do-vlt-do-suburbio-de-salvador-volta-correr>. Acesso: 07/10/2024.

pelo Consórcio CETENCO - AGIS - CONSBEM - VLT Salvador, formado pelas empresas CETENCO Engenharia S.A., AGIS Construção S.A., e CONSBEM Construções e Comércio Ltda. Já o lote 03, no trecho Águas Claras-Piatã, foi vencido pelo Consórcio MOTA ENGIL/OHLA/MEIR, composto pelas empresas Mota Engil Engenharia e Construção S.A., Obrascon Huarte Lain S.A., e MEIR Serviços e Construções Ltda. A esse respeito, conforme notícias veiculadas em jornal eletrônico, o Estado da Bahia teria informado que os consórcios formados realizaram a assinatura dos contratos, dentro do prazo legal estabelecido.

Ônibus Metropolitano

(a) Ausência de licitação no subsistema metropolitano

O subsistema metropolitano de ônibus atende às cidades de Lauro de Freitas, Candeias, Madre de Deus, São Francisco do Conde, São Sebastião de Passé, Camaçari - parte da costa atlântica da cidade (Abrantes, Jauá, Arembepe, Monte Gordo, Barra de Pojuca e Guarajuba) - e Mata de São João (Praia do Forte). Atualmente, mais de 3 milhões de pessoas utilizam por mês tal sistema, operado pelas empresas Atlântico, Avanço Transporte, ATP, Costa Verde e Expresso Vitória⁶¹.

Não tivemos acesso ao contrato de concessão de prestação do serviço de transporte por ônibus urbano metropolitano. Porém, de acordo com informações disponíveis em veículos noticiários de grande circulação, o transporte metropolitano por ônibus na RMS opera sem licitação desde 2017⁶². Desde então, o Ministério Público do Estado da Bahia (“MP-BA”) tem cobrado da AGERBA a normalização da situação. Em 2023, O MP-BA promoveu a judicialização da questão, ainda pendente de instrução processual.⁶³

De acordo com informações disponibilizadas pelo MP-BA⁶⁴, ação civil pública visa a determinar à AGERBA a desativação das linhas metropolitanas que adentram no município de Salvador pela orla, bem como das linhas operadas através de ônibus elétrico, que concorrem, de acordo com o MP-BA, indevidamente com o transporte urbano pelo STCO. Além disso, a ação busca a abertura de chamamento público voltado à contratação emergencial, até que seja concluído o procedimento licitatório para todo subsistema metropolitano. Ademais, o MP-BA informa que, embora tenha sido ajuizada a ação, o órgão está buscando solucionar a questão por meio de audiência de conciliação com o Estado e o Município. Não foi possível, contudo, identificar o processo, bem como analisar o seu atual status.

O transporte hidroviário intermunicipal de passageiros e veículos foi estabelecido pela Lei Estadual nº 12.044/2011 (“Lei Estadual nº 12.044/11”), sendo compreendido como serviço público de

⁶¹ Informação disponível em: <https://www.trbn.com.br/materia/1104078/falta-de-licitacao-fecha-empresas-e-prejudica-transporte-na-rms>

⁶² Disponível em: <https://atarde.com.br/portalmunicipios/portalmunicipiosmetropolitana/sem-licitacao-transporte-metropolitano-opera-de-forma-precaria-1228299>

⁶³ Informação disponível em: <https://www.mpba.mp.br/noticia/72316>

⁶⁴ Informação disponível em: <https://www.mp.ba.gov.br/noticia/69189>

competência do Estado. De acordo com o art. 2º, parágrafo único, dessa mesma lei, o transporte hidroviário intermunicipal de passageiros e veículos é o serviço de navegação entre dois ou mais municípios, dentro dos limites territoriais do Estado da Bahia, numa faixa litorânea de até 12 (doze) milhas náuticas de largura da costa, em águas de leitos de rios, baías, angras, enseadas, lagos, lagoas, canais, e águas marítimas abrigadas, com origem, destino, tarifa e horários definidos. A prestação desses serviços deverá ocorrer pela prestação direta do Estado da Bahia, ou por meio de delegação, mediante concessão ou permissão.

Nesses termos, os serviços do chamado Sistema Hidroviário Intermunicipal (“SHI”) serão operacionalmente planejados, coordenados, controlados, concedidos, permitidos, regulados e fiscalizados pela AGERBA, devendo essa mesma entidade observar (i) o caráter de permanência da linha em função do interesse público; (ii) o padrão do serviço a ser prestado e os meios que garantam a sua sustentabilidade; (iii) os meios alternativos a serem utilizados em situações emergenciais, e o conjunto de procedimentos que garantam a eficácia dos planos de emergência; (iv) os índices de acidentes por categoria e as conclusões dos respectivos laudos periciais.

Ademais, cumpre notar que os serviços do SHI serão remunerados mediante receitas provenientes das tarifas pagas pelos usuários desses serviços, as quais serão calculadas e revistas periodicamente pela AGERBA (art. 25).

A Lei Estadual nº 12.044/11 foi regulamentada pelo Decreto Estadual nº. 13.168/2011 (“Decreto Estadual nº 13.168/11”), o qual prevê que prestação dos serviços de transporte hidroviário intermunicipal de passageiros e veículos está sujeita à delegação, mediante contrato de concessão ou permissão, precedida de licitação, observado o disposto na legislação federal, na Lei Estadual nº 12.044/11 garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e dos prestadores dos serviços, e fomentando a competição no Sistema (art. 13).

Atualmente, o SHI é outorgado à iniciativa privada por meio do contrato de concessão nº 02/2014 (“Contrato de Concessão SHI”), com vistas à concessão do serviço público de transporte hidroviário de navegação marítima interior, de passageiros e veículos, na travessia marítima Salvador / Itaparica, abrangendo especificamente o trecho compreendido entre os Terminais São Joaquim / Bom Despacho, constituindo um sistema por *ferryboat*. O Contrato de Concessão SHI foi celebrado pelo Estado da Bahia, por intermédio da AGERBA, na qualidade de poder concedente, e pela empresa Internacional Travessias Salvador S/A, na qualidade de concessionária.

As atividades sob responsabilidade da concessionária, de acordo com a cláusula 4ª do Contrato de Concessão SHI, são (i) prestação, em bases exclusivas, do serviço público de transporte hidroviário; (ii) manutenção rotineira de natureza preventiva e corretiva, de qualquer espécie, das embarcações vinculadas aos serviços concedidos; e (iii) operação, administração e exploração comercial e manutenção rotineira de natureza preventiva e corretiva dos terminais hidroviários. O prazo da

concessão é de 25 (vinte e cinco) anos a partir da data de assinatura, encerrando-se em 2039, com a possibilidade de prorrogação por período igual, mediante justificativa de interesse público, força maior ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando aplicável (cláusula 5ª).

3.6.2 Operações de Transporte nos Municípios Relevantes

Salvador: BRT

Contratação mediante Regime Diferenciado de Contratações Públicas

O *Bus Rapid Transit* (“BRT”) de Salvador é um sistema de ônibus de trânsito rápido que opera na capital baiana. O processo licitatório do BRT foi feito por meio do Regime Diferenciado de Contratações Públicas (“RDC”, previsto na Lei nº 12.462/2011), possibilitando a contratação do projeto básico, do projeto executivo e execução da obra conjuntamente, em uma mesma licitação.

O projeto do BRT de Salvador contempla dois trechos distintos. O primeiro trecho, licitado e contratado em 2017, estende-se do loteamento Cidade Jardim até a estação de integração BRT/Metrô Iguatemi (a qual faz parte do SMSL), com uma extensão de 2,9 km. Ademais, conta com recursos de financiamento do provenientes do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (“FGTS”) e do orçamento da União.⁶⁵⁻⁶⁶ O segundo trecho do BRT inicia-se nas proximidades do loteamento Cidade Jardim, estendendo-se até a Estação da Lapa, no centro de Salvador, com aproximadamente 5,5 km de extensão. O empreendimento conta com recursos do orçamento da União e recursos municipais, incluindo financiamento obtido junto à Caixa Econômica Federal (“CEF”).

Conforme mapeado por meio de informações de acesso público, o Tribunal de Contas da União (“TCU”) realizou procedimento de fiscalização e auditoria do BRT de Salvador⁶⁷. Nessa ocasião, o Relatório de Fiscalização nº 218/2019 verificou irregularidades no procedimento licitatório do RDC que fundamentou a concessão do BRT, resumidamente nos seguintes aspectos:

Da aplicação dos procedimentos associados às questões de auditoria restaram constatadas as seguintes ocorrências (achados de auditoria):

i) Irregularidades e impropriedades no edital do RDC;

⁶⁵ Informação disponível em: <https://www.gov.br/mdr/pt-br/noticias/governo-federal-autoriza-inicio-das-obras-de-mais-uma-etapa-do-brt-de-salvador-ba>

⁶⁶ Informação disponível em: https://www.camara.leg.br/internet/comissao/index/mista/orca/orcamento/OR2021/Fiscobras2020/anexo/SINTETICOS/Sint%C3%A9tico_2019_218.pdf

⁶⁷ Trata-se do processo TC nº 028.874/2019-6.

Lauro de Freitas

Até o momento, não fomos disponibilizados com contratos, editais ou demais instrumentos jurídicos, cujo objeto seja a prestação do serviço de transporte coletivo no município de Lauro de Freitas.⁶⁹

Simões Filho

Até o momento, não fomos disponibilizados com contratos, editais ou demais instrumentos jurídicos, cujo objeto seja a prestação do serviço de transporte coletivo no município de Simões Filho.

Contudo, importa destacar que canais de notícias locais mencionam que, em 2012, a Prefeitura de Simões Filho firmou, com o Ministério Público do Estado da Bahia, Termo de Ajustamento de Conduta, com a finalidade de promover a regularização da prestação dos serviços públicos de transporte coletivo. Esse TAC, no entanto, nunca foi observado. O assunto foi retomado em 2017, por meio de um aditamento ao TAC, o qual definiu que compete à Secretária Municipal de Mobilidade Urbana da Simões Filho fiscalizar a prestação dos serviços nos termos do previsto no TAC.

De toda forma, não foi possível identificar qualquer resultado concreto publicamente divulgado decorrente do referido TAC.

3.6.3 Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes

Salvador

Em âmbito municipal, Salvador possui como principal regramento para o transporte coletivo de passageiros o STCO, o qual, segundo informações do PlanMob, transporta em torno de 1,3 milhão de passageiros por dia útil⁷⁰. O Decreto Municipal nº 25.966/2015 (“Decreto Municipal nº 25.966/15”) aprova o regulamento do STCO (“Regulamento STCO”), de maneira a prever que as concessionárias operadoras de ônibus municipal de Salvador “*terão exclusividade na operação do STCO no âmbito das suas respectivas Áreas de Operação, cujos limites encontram-se expressamente estabelecidos nos instrumentos de delegação do STCO*” (art. 21). Para tanto, as concessionárias deverão garantir a operação diária dos veículos nos itinerários definidos para as linhas, podendo efetuar alterações apenas em casos estritamente necessários, por motivos de impedimentos eventuais de vias e logradouros (art. 22).

⁶⁹ Foram realizadas buscas detalhadas no Portal da Transparência da Prefeitura, contudo, não foram encontrados documentos relacionados especificamente à concessão do serviço de transporte coletivo nessa municipalidade. Complementarmente, entramos em contato telefônico com a Secretaria de Trânsito, Transporte e Ordem Pública de Lauro de Freitas (“SETTOP”), órgão responsável pela gestão e regulamentação do trânsito e transporte no município. Mas, não obtivemos êxito em identificar os referidos contratos ou editais. Pesquisas por meio do histórico do Diário Oficial também não geraram resultados.

⁷⁰ Dados correspondentes ao ano de 2018.

As condições técnicas de operabilidade estão dispostas no Regulamento STCO, sob a premissa de que o Município de Salvador é competente para dispor as recomendações e disciplinar os mecanismos de fiscalização das operações de transporte no STCO por parte da SEDUR.

Entre as diretrizes do STCO, cabe ressaltar o favorecimento dos serviços de transporte coletivo em detrimento do transporte privado individual, além da ampliação da sua participação na matriz de deslocamento da população (art. 10). Também, deve ser promovida a integração física e temporal no STCO, bem como a integração intermodal e tarifária.

Nesse sentido, o regulamento do STCO faz a distinção das modalidades de integração tarifárias, relacionada ao sistema de bilhetagem eletrônica, e que devem ser promovidas no âmbito do STCO. São elas, conforme disposto no art. 4º do Regulamento⁷¹:

- Integração Tarifária: funcionalidade potencial do Sistema de Bilhetagem Eletrônica implantado no STCO que permite aos usuários a realização da integração intermodal, mediante o pagamento de uma tarifa integrada
- Integração Temporal: funcionalidade potencial do Sistema de Bilhetagem Eletrônica implantado no STCO que permite aos usuários a realização, dentro de um intervalo de tempo definido, da integração física no STCO;

Lauro de Freitas

Pelas vias de acesso a informações públicas, não constam quaisquer normas específicas do município de Lauro de Freitas para a organização de seu sistema de transporte coletivo de passageiros por ônibus.

Simões Filho

O município de Simões Filho possui a Lei nº 1.048/2017, a qual dispõe sobre a organização do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros. O planejamento, coordenação e execução das políticas de transportes, trânsito e tráfego urbano, bem como a gestão operacional e a regulamentação das operações de transporte foi atribuído à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Simões Filho (art. 3º).⁷²

⁷¹ Para efeito de entendimento e padronização da linguagem, serão adotadas, neste Regulamento Operacional e nos demais atos complementares, bem como na relação cotidiana entre as partes, as seguintes definições:

XXVI - INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA: funcionalidade potencial do Sistema de Bilhetagem Eletrônica implantado no STCO que permite aos usuários a realização da integração intermodal, mediante o pagamento de uma tarifa integrada;

XXVII - INTEGRAÇÃO TEMPORAL: funcionalidade potencial do Sistema de Bilhetagem Eletrônica implantado no STCO que permite aos usuários a realização, dentro de um intervalo de tempo definido, da integração física no STCO;

⁷² Por sua vez, a Lei Municipal nº 1.048/2017, que dispõe sobre a organização do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros do município, estabelece a competência da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB) para planejar, coordenar e executar as políticas de transportes, trânsito e tráfego urbano, assim como para gerir e organizar seu planejamento operacional, regulamentação, monitoramento e fiscalização do serviço de transporte coletivo de passageiros. À SEMOB cabe determinar, mediante a expedição de ordem de serviço, as características operacionais de cada linha, particularmente: seus pontos terminais, os itinerários detalhados de ida e volta, as frequências de viagens por

Ademais, conforme o referido diploma, a prestação de serviços de transporte coletivo urbano deverá observar alguns princípios relativos à prestação do serviço adequado, bem como a priorização (i) da integração do sistema de ônibus com outros modais; e (ii) da integração com outros municípios e diferentes entes federativos (art. 2º). Nesse sentido, para a concretização de suas atividades, a mesma lei previu que o município poderá formalizar termos de cooperação, acordos bilaterais, consórcios públicos de serviços com os entes federativos interessados, entre outras medidas.

Não obstante a previsão normativa em questão, não foram localizados instrumentos jurídicos voltados especificamente à questão da integração do transporte público municipal de Simões Filho a outros sistemas de transporte público, sobretudo aqueles inseridos no arranjo metropolitano de transportes coletivos da RMS.

Por fim, quanto ao modo de operação dos transportes municipais, cumpre notar, ainda nessa mesma norma, a previsão de que o transporte coletivo de Simões Filho poderá ser explorado (i) diretamente, pela administração municipal ou entidade da administração indireta; ou (ii) por delegação a empresas privadas (art. 11). No âmbito da delegação dos serviços, a norma dispôs que os serviços regulares deverão observar o regime de concessão, precedido de licitação. Contudo, para outra classe de serviços, denominados “serviços experimentais, extraordinários ou especiais”, essa mesma lei prevê que poderão ser delegados por meio de autorização e são independentes de licitação (art. 23, I).⁷³

A prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros mediante autorização, ao menos em princípio, não aparenta guardar correspondência adequada com a previsão do art. 30 da Constituição Federal, segundo a qual compete aos municípios “*organizar e prestar, diretamente ou **sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo***” (inciso V). Ademais, a inexistência de prévio procedimento licitatório, aliada à referida previsão de exploração desses serviços por meio de autorização, ainda representa uma divergência do art. 175 da Constituição Federal, segundo o qual “*incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou **sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos***” (grifos nossos).

Por fim, importa destacar que canais de notícias locais mencionam que, em 2012, a Prefeitura de Simões Filho firmou, com o Ministério Público do Estado da Bahia, Termo de Ajustamento de Conduta, com a finalidade de promover a regularização da prestação dos serviços públicos de transporte coletivo. Esse TAC, no entanto, nunca foi observado. O assunto foi retomado em 2017, por meio de um aditamento ao TAC, o qual definiu que compete à Secretária Municipal de

faixa horária, o número de veículos exigidos para a operação e o tipo de equipamento a ser utilizado na operação do serviço. Além disso, compete à SEMOB a aplicação das penalidades previstas na lei.

⁷³ Art. 23. Independem de licitação:

I - os serviços de transporte experimentais, extraordinários e especiais;

Mobilidade Urbana da Simões Filho fiscalizar a prestação dos serviços nos termos do previsto no TAC.

Camaçari

O Município de Camaçari criou, por meio da Lei 1.806, de 22 de maio de 2023 (“Lei nº 1.806”), o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte (“FMTT”). Os objetivos do FMTT, conforme o art. 2º,⁷⁴ são de garantir recursos financeiros para o financiamento de programas e ações de mobilidade, visando a melhoria dos serviços público municipais de transporte, incluindo o coletivo.

Os programas e ações beneficiados pelos recursos do FMTT são aqueles, de acordo com o art. 5º do diploma, que atendem às seguintes finalidades:

“I - Desenvolvimento das atividades previstas no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro ou outro dispositivo que venha a substituí-lo;

II - Financiamento de programas e campanhas de educação para o trânsito

III - aquisição de material permanente ou de consumo e outros insumos necessários para planejamento, projeto, implantação, manutenção, operação e fiscalização do transporte público e do trânsito no município;

IV - contratação de estudos, projetos, planos ou implantações específicas para o transporte público;

V - Implantação de programas visando a melhoria da qualidade dos sistemas de transporte público;

VI - desenvolvimento, capacitação e aprimoramento de recursos humanos envolvidos na gestão e na prestação dos serviços de transporte público;

VII - investimentos em infraestrutura urbana de suporte aos sistemas de circulação, transporte público no município;

⁷⁴ Art. 2º São objetivos do FMTT: I - financiar e investir em programas e ações de mobilidade urbana de interesse do Município; II - contribuir com recursos técnicos e financeiros para a melhoria dos serviços públicos municipais de transporte individual, coletivo e de mobilidade urbana do Município; III - assegurar a modicidade tarifária do transporte coletivo de qualquer natureza; IV - financiar e investir em atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, educação, engenharia, operação do sistema viário, fiscalização, gerenciamento e controle de ocorrências de trânsito de competência municipal definidas no Código de Trânsito Brasileiro, relativos ao trânsito e transportes na circunscrição do Município de Camaçari.

VIII - investimentos em equipamentos e capacitação tecnológica para gestão da circulação e dos serviços de transporte público no município;

IX - desenvolvimento de ações e serviços de apoio aos usuários e de garantia de segurança aos pedestres na circulação;

X - custeio das atividades desenvolvidas na gestão pelos órgãos e entidades vinculados ao Poder Executivo da circulação e dos serviços de transporte público municipal;

XI - custeio e investimento em outras atividades associadas à circulação, ao transporte público, inclusive seu gerenciamento e monitoramento.”

A gestão do FMTT está submetida à supervisão do Conselho de Administração da Superintendência Municipal de Trânsito e Transportes de Camaçari, a quem compete⁷⁵: (i) estabelecer as normas e diretrizes para gestão do FMTT; (ii) aprovar operações de financiamento e repasse de recursos a fundo perdido; e (iii) apresentar o relatório de prestação de contas da gestão de recursos do FMTT.

Ademais, o município de Camaçari dispõe de legislação própria para o sistema de bilhetagem eletrônica nos serviços de transporte público de passageiros municipal. Assim, com o objetivo de fornecer um sistema integrado de pagamento de tarifas e controle de acesso aos usuários, conforme o art. 2º Lei nº 1.820, de 29 de julho de 2023⁷⁶, o propósito da bilhetagem municipal é de manter um controle mais próximo dos dados e recursos gerenciados no âmbito do serviço de transporte local. Também, o sistema visa a diminuir os riscos da circulação de moeda corrente e reduzir a evasão de receitas e eventuais fraudes no sistema.

Conforme art. 4º do diploma⁷⁷, o sistema de bilhetagem eletrônica municipal se utilizará de uma gama de formatos e mídias para a validação dos créditos, como cartões inteligentes recarregáveis

⁷⁵ A gestão do FMTT será supervisionada pelo Conselho de Administração da Superintendência Municipal de Trânsito e Transportes de Camaçari, a quem competirá: I - Estabelecer normas e diretrizes para a gestão do FMTT; II - Aprovar operações de financiamento e de repasse de recursos a fundo perdido; III - apresentar, anualmente, relatório de prestação de contas da gestão dos recursos do FMT.

⁷⁶ O sistema de bilhetagem eletrônica tem como objetivo fornecer um sistema integrado de pagamento de tarifas e controle de acesso aos usuários, com o propósito de: I - possibilitar a coleta e o processamento de dados necessários ao planejamento e ao controle do desempenho do serviço de transporte público coletivo; II - proporcionar o controle numérico dos passageiros, de forma que todos os usuários sejam contabilizados pelos validadores dos ônibus e das estações de integração; III - aprimorar o controle e o gerenciamento dos beneficiários de gratuidade; IV - proporcionar maior segurança por meio da redução de moeda corrente no procedimento de cobrança de passagem no ônibus; V - reduzir a evasão de receita e eventuais fraudes.

⁷⁷ Art. 4º O sistema de bilhetagem eletrônica utilizará cartão inteligente recarregável, meio de pagamento por aproximação, bilhete de utilização única ou outras formas e mídias que permitam a validação de créditos eletrônicos de passagem, incluindo o pagamento por QR code. § 1º O sistema a que se refere o caput deste artigo deverá prever a possibilidade de armazenagem, no cartão inteligente, de créditos eletrônicos de outros sistemas de transporte do Município, além do sistema de transporte da Região Metropolitana.

ou pagamento por aproximação. Em todo caso, o sistema de bilhetagem deverá prever a interoperabilidade com outros sistemas de transporte do Município, além de integração tarifária e modal com o sistema metropolitano, o sistema de Salvador e, quando possível, de outros municípios limítrofes.

O sistema de bilhetagem eletrônica será regulamentado e fiscalizado pela Superintendência de Trânsito e Transporte Público (“STT”), responsável por estabelecer as políticas de operação e funcionamento⁷⁸, autarquia municipal vinculada à Secretaria de Serviços Público, e criada pela Lei nº 730, de 18 de maio de 2006. O art. 2º⁷⁹ do Regimento Interno da STT dispõe suas competências, que tem finalidade de gerência dos sistemas de trânsito e de transporte público municipal, além de atividades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Itaparica

Pelas vias de acesso a informações públicas, não constam quaisquer normas específicas do município de Itaparica para a organização de seu sistema de transporte coletivo de passageiros por ônibus.

3.6.4 Sistema de Bilhetagem

Em princípio, a regulação do sistema de bilhetagem da RMS é de competência da AGERBA, estabelecido pelo Decreto Estadual nº 7.426, de 31 de agosto de 1998. Nesse sentido, por meio da Resolução AGERBA nº 08, de 03 de julho de 2013, como forma de garantir o mesmo serviço já ofertado pelas linhas urbanas de transporte, foi autorizada a implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica Metropolitano (“SIBEM”) nas linhas e serviços metropolitanos de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros (art. 1º)⁸⁰.

§ 2º O sistema de bilhetagem deve prever a possibilidade de interoperabilidade com maior abrangência possível entre os municípios que compõem a Região Metropolitana, priorizando a integração operacional com sistema de transporte público coletivo da Capital do Estado.

§ 3º O sistema de bilhetagem deverá observar a possibilidade de integração tarifária intermodal e entre o sistema de transporte público de Camaçari, o sistema de transporte público metropolitano, o sistema da Capital do Estado, além, quando possível, dos sistemas de municípios circunvizinhos.

§ 4º Não será autorizada a cobrança de taxa de serviço para venda e recarga de créditos quando a compra for efetuada diretamente por pessoa física, excetuando-se as taxas relativas a serviços de comodidade e conveniência disponibilizados aos usuários do sistema.

⁷⁸ Art. 6º A Superintendência de Trânsito e Transporte Público - STT deverá estabelecer as políticas de operação e funcionamento do sistema de bilhetagem eletrônica e definir sua parametrização, com as seguintes atribuições: I - regulamentar a utilização e os canais de venda e de consulta de créditos eletrônicos aos usuários; II - analisar as informações financeiras e operacionais obtidas por meio do sistema de bilhetagem eletrônica para o constante aprimoramento do sistema de transporte público; III - fiscalizar e realizar auditoria na operação do sistema de bilhetagem eletrônica; IV - manter canais de comunicação com os usuários e com a concessionária operadora dos sistemas de bilhetagem eletrônica.

⁷⁹ Art. 2º À Superintendência de Trânsito e Transporte Público - STT, que tem por finalidade gerir os sistemas de trânsito e de transporte público, bem como exercer, no âmbito municipal, as atividades previstas no Código de Trânsito Brasileiro, compete:

⁸⁰ Art. 1º. Autorizar a implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica Metropolitano, doravante denominado simplesmente SIBEM, em linhas e serviços metropolitanos de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros.

Entendeu-se, à época, que a implantação da bilhetagem eletrônica não apenas garantiria a isonomia na prestação dos serviços, mas também facilitaria o monitoramento dos serviços prestados por suas operadoras e garantiria a mobilidade ao usuário do sistema pela integração tarifária e temporal.

Em termos práticos, em decorrência da existência de três sistemas de transporte diferentes na RMS e no município de Salvador, particularmente, existem também três cartões de bilhete eletrônico distintos: (i) “Metropasse”, oriundo da operação de bilhetagem nos ônibus metropolitanos; (ii) “CCR Metrô”, oriundo da operação de bilhetagem do SMSL; e (iii) “SalvadorCard”, referente ao STCO, com a operação articulada pelas concessionárias de ônibus municipal de Salvador. Tais sistemas de bilhetagem devem operar concomitantemente para garantir o acesso dos usuários aos transportes realizados na circunscrição da RMS.

i. Metropasse

O Metropasse é a denominação criada para a Associação Baiana de Transportes Metropolitanos, a qual foi reconhecida, pela AGERBA, por meio da Resolução nº 27, de 03 de dezembro de 2008, como entidade competente para representar empresas de transportes que operam as linhas metropolitanas na RMS, incluindo a função de “*comercialização e operação de bilhetagem convencional e eletrônica nas linhas metropolitanas*”.

O Metropasse está diretamente responsável pelo SIBEM, originalmente constituído a partir das disposições regulatórias da AGERBA, conforme mencionado acima. Atualmente, conta com uma estrutura de integração, como se verá a seguir, para que os usuários se utilizem de integração tarifária temporal.

ii. Metrô CCR

O bilhete CCR Metrô é operado individualmente pela CCR Metrô Bahia, concessionária dos serviços de transporte do SMSL, cuja atribuição para operacionalização da bilhetagem nesse modal de transporte público foi atribuída desde o seu Contrato de Concessão celebrado em 2013. Assim, o Contrato de Concessão do SMSL concedeu à CCR Metrô Bahia a prerrogativa de exercer diretamente, ou por meio de um terceiro, as funções de agente comercializador de bilhetes e cartões de integração, sendo obrigatória a contratação de instituição financeira custodiante dos valores da arrecadação.⁸¹ À época da celebração do Contrato de Concessão, a instituição financeira custodiante escolhida foi o Banco do Brasil (“BB”).

⁸¹ Ressaltamos a Lei Federal nº 12.587/2012, que criou a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual contempla um conjunto de diretrizes a serem adotadas pelos Municípios com vistas à promoção desse serviço de acordo com critérios de eficiência e qualidade. A mesma Lei nº 12.587/2012 também estabelece a definição jurídica no que se refere à política tarifária, disciplinando tanto a “tarifa pública” (estabelecida pela Administração Pública e paga pelos usuários) quanto a “tarifa de remuneração” (fixada contratualmente entre o Poder Concedente e a Concessionária, utilizando-se de sistema

Atualmente, como medida voltada à integração tarifária no SMSL, cumpre citar a Resolução AGERBA nº 25, de 04 de agosto de 2015, que designou ao Metropasse a emissão, geração, distribuição, comercialização, utilização e resgate de créditos eletrônicos usados na tarifação do sistema de ônibus metropolitanos em integrações operacionais e tarifárias do SMSLtropasse.⁸²

iii. SalvadorCard

O SalvadorCARD é o cartão utilizado no sistema de bilhetagem eletrônica do STCO, em âmbito municipal para os ônibus do Município de Salvador. Sua operacionalização foi prevista desde o Acordo Operacional das concessionárias de ônibus Plataforma, Ótima e CSN, por meio da constituição de um consórcio ("Consórcio Salvador TransCard"), o qual foi regulamentado pelo Decreto nº 26.023, de 08 de maio de 2015 (art. 1º)⁸³. Ademais, tal decreto define, no art. 2º, a responsabilidade solidária das concessionárias consorciadas por quaisquer faltas e falhas observadas na operação de bilhetagem⁸⁴.

iv. Integração Tarifária – Transportes metropolitanos (ônibus e SMSL) e Municipal de Salvador (STCO)

Atualmente, verifica-se a formalização de uma estrutura de integração tarifária entre os 3 (três) sistemas de bilhetagem mencionados acima. Assim, a integração entre Metropasse, Metrô CCR e SalvadorCard abrange, em todas as suas modalidades, a integração temporal com janela limite de até 2 (duas) horas de acesso a esses modais de transporte público coletivo de passageiros. Nesse limite temporal, paga-se apenas o valor de uma tarifa por indivíduo.

De acordo com as informações disponibilizadas publicamente nos portais de acesso do Metropasse, CCR Metrô e SalvadorCard, a integração ocorre livremente entre quaisquer dos 3 (três) modais de transporte, desde que o metrô (SMSL) seja a linha intermediária do trajeto. Em outras palavras, é

de repasses de receitas a partir de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário), nos termos da Lei em referência, art. 9º, § 1º.

⁸² Art. 2º. Designar a Associação Baiana de Transportes Metropolitanos METROPASSE, reconhecida pela AGERBA, através da Resolução nº 27 / 2008, de 03 de Dezembro de 2008, como entidade representativa de empresas concessionárias e permissionárias de linhas e serviços do Subsistema Metropolitano de Transporte Rodoviário de Passageiros, também como responsável pela emissão, geração, distribuição, comercialização, utilização e resgate de créditos eletrônicos usados na tarifação do referido subsistema e em integrações operacionais e tarifárias com outros modais de transporte, em particular o Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas – SMSL.

⁸³ Art. 1º Fica o Consórcio Salvador TransCARD de Bilhetagem Automática autorizado a gerir toda a logística necessária para desenvolver, emitir e comercializar os produtos que compõem ou venham a compor o Sistema de Bilhetagem Eletrônica ou Automática, no Sistema de Transporte Coletivo por ônibus - STCO, no Município de Salvador.

⁸⁴ Art. 2º As Concessionárias operadoras do STCO permanecerão solidariamente responsáveis pelos atos do Consórcio Salvador TransCARD em razão de eventuais faltas ou falhas do serviço decorrentes da operação de comercialização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica ou Automática.

expressamente informado que não há integração tarifária direta entre o ônibus municipal de Salvador (STCO) e o ônibus metropolitano da RMS.⁸⁵

De acordo com as informações recebidas⁸⁶, a sistematização jurídica da integração tarifária em comento ocorreu mediante a celebração de um convênio entre os responsáveis pelo Metropasse, CCR Metrô e SalvadorCard⁸⁷. Tal convênio teria a incumbência de dispor sobre responsabilidades individuais ou coletivas pelas operações. Entretanto, não foi possível localizar o documento referente ao convênio, para melhor entendimento dos termos que foram convencionados.

3.7 Conclusões sobre os aspectos institucionais e jurídicos

3.7.1 Pontos de atenção sobre a RMS

PDUI-RMS

O PDUI-RMS é de extrema importância para o planejamento e desenvolvimento da RMS. No entanto, apesar de os estudos do PDUI-RMS já se encontrarem concluídos, o plano não foi transformado em lei estadual. Desse modo, o PDUI-RMS é um estudo que apresenta propostas importantes, que, todavia, carecem de mecanismos de garantia da sua eficácia a partir da efetiva vinculação do Poder Público em todas as suas esferas.

Ademais, o PDUI indica diretrizes para que a RMS compreenda e aperfeiçoe suas instâncias de governança, em sinergia com as diretrizes municipais e estaduais. Uma primeira diretriz é a de viabilizar, em âmbito estadual, a abertura para que os temas metropolitanos concernentes à RMS sejam abordados e tenham apoio institucional para tanto:

“Será essencial direcionar esforços para que as formalizações deste escopo político se deem no âmbito legislativo estadual e, portanto, a Assembleia Legislativa do Estado da Bahia possa estar imbuída da importância, do caráter e significado das FPICs e da relevância das atribuições do planejamento regional em seu contexto.

⁸⁵ <https://www.correio24horas.com.br/salvador/entenda-como-funciona-a-unificacao-entre-os-cartoes-salvadorcard-e-metropasse-0217>

<https://comunicacao.salvador.ba.gov.br/brt-inicia-integracao-a-partir-desta-sexta-11/>

⁸⁶ Disponível em: <https://www.ccrmetrobahia.com.br/guia-do-cliente/legisla%C3%A7%C3%A3o/>

⁸⁷ Importante destacar que, antes da celebração do referido Convênio entre os respectivos operadores mencionados no texto, houve iniciativa jurídica no sentido de criação da Câmara de Compensação Tarifária entre o SMSL e o STCO, por meio de Acordo Operacional celebrado em 2016 entre a concessionária do SMSL e as operadoras do STCO. Segundo tal documento, a Câmara de Compensação tarifária– CCT do SMSL efetua a apuração dos valores tarifários efetivamente recebidos, os pagamentos devidos ao STCO, decorrentes das integrações e outros ajustes. Atualmente, como mencionado no texto, a disciplina jurídica aplicável à integração tarifária ocorre por meio do Convênio entre os responsáveis pelo Metropasse, CCR Metrô e SalvadorCard.

Desta forma, a construção desta assimilação institucional e a formalização do PDUI e da estrutura da Entidade Metropolitana deverão estabelecer marcos jurídicos e culturais para que a Região Metropolitana de Salvador passe a de fato se compreender e ser compreendida como uma unidade de morfologia complementar, baseada mais na composição de sinergias que na concorrência, promovendo cooperação entre os municípios e sentimento de pertença aos seus cidadãos e, de forma intrínseca, ao direcionamento das políticas públicas.

Diante desse cenário institucional consolidado, as estratégias de governança se dirigem para políticas de ajustes na gestão territorial, envolvendo revisões nos planos diretores municipais e nos planos de manejo das Unidades de Conservação que possuem abrangência regional, equacionando as atuações e as competências dos instrumentos de gestão territorial e equilibrando a qualidade e os intentos do planejamento dos municípios da RMS. Esta política estará também apoiada pela estrutura de assistência técnica atribuída à Entidade Metropolitana como parte de ações de implementação do plano estratégico (...).”

Fortalecimento da EMRMS

Conforme já antecipado pelo PDUI-RMS, tem-se que a EMRMS ainda carece de aperfeiçoamentos que viabilizem seu fortalecimento, de maneira a unificar as ações previstas para o transporte público metropolitano.

Esta importante estratégia se pauta nas seguintes subações:

- PI-01.01 - Fortalecer a Entidade Metropolitana e articular a partir dela a capacidade de gestão e planejamento interfederativo, junto aos municípios integrantes da RMS;
- PI-01.02 - Promover arranjos institucionais possibilitando maior eficiência de ações e implementações de políticas planejadas de forma interfederativa, incluindo o reforço dos consórcios públicos existentes e constituição de novos;
- PI-01.03 - Estimular e apoiar políticas públicas de alcance interfederativo para o desenvolvimento integrado da RMS;
- PI-01.04 - Estimular e promover a cooperação entre os municípios a partir do reforço à compreensão da Região Metropolitana como um território de desenvolvimento mútuo;

- PI-01.05 - Implementar modelo de gestão desenvolvido pelo PDUI de modo a garantir maior equilíbrio na participação das decisões municipais sobre FPICs;
- PI-01.06 - Promover campanhas de motivação de sentimento de pertença metropolitano, construindo princípios de cidadania baseados no interesse político pelo desenvolvimento mútuo da região.

Integração tarifária na RMS

Como referido, a integração tarifária na RMS é limitada a 3 (três) principais operações de transporte público: ônibus metropolitano, SMSL (ambos referentes à RMS) e STCO (município de Salvador). Além de ser limitada a tais modais de transporte, não envolvendo os demais municípios da RMS, a integração tarifária também é parcial, uma vez que não contempla o fluxo direto de passageiros entre o ônibus municipal de Salvador (STCO) e o ônibus metropolitano da RMS.

Ademais, cumpre lembrar que a sistematização jurídica da integração tarifária em comento ocorreu mediante a celebração de um convênio entre os responsáveis pelo Metropasse, CCR Metrô e SalvadorCard. Tal convênio teria a incumbência de dispor sobre responsabilidades individuais ou coletivas pelas operações. Entretanto, não foi possível localizar o documento referente ao convênio, para melhor entendimento dos termos que foram convencionados.

A figura abaixo, extraída do portal da SalvadorCard, ilustra a integração parcial entre os modais referidos:

Figura 3: Esquema de integração entre os modais



Fonte: SalvadorCard

Conforme consta dessa mesma fonte de informação consultada, “*neste tipo de integração é possível efetuar até 3 viagens num intervalo de 2 horas, desde que a utilização do metrô seja entre as viagens de ônibus (um urbano e um metropolitano)*”.

Disposições normativas em Simões Filho para operações de transporte por autorização e independente de prévia licitação

Por fim, quanto ao modo de operação dos transportes municipais, há previsão de que o transporte coletivo de Simões Filho poderá ser explorado (i) diretamente, pela administração municipal ou entidade da administração indireta; ou (ii) por delegação a empresas privadas (art. 11). No âmbito da delegação dos serviços, a norma dispôs que os serviços regulares deverão observar o regime de concessão, precedido de licitação. Contudo, para outra classe de serviços, denominados “serviços experimentais, extraordinários ou especiais”, essa mesma lei prevê que poderão ser delegados por meio de autorização e são independentes de licitação (art. 23, I).⁸⁸

A prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros mediante autorização, ao menos em princípio, não aparenta guardar correspondência adequada com a previsão do art. 30 da Constituição Federal, segundo a qual compete aos municípios “*organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo*” (inciso V). Ademais, a inexistência de prévio procedimento licitatório, aliada à referida previsão de exploração desses serviços por meio de autorização, ainda representa uma divergência do art. 175 da Constituição Federal, segundo o qual “*incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos*” (grifos nossos).

3.8 Anexos Jurídicos

3.8.1 Framework Geral da RM

FRAMEWORK INSTITUCIONAL DA RM	
Constituição da RM	A RMS foi instituída pela Lei Complementar Federal nº 14, de 08 de junho de 1973 (“ <u>LC nº 14/73</u> ”), com fundamento no art. 154 da Constituição Federal da República de 1967. Hoje, a RMS é disciplinada pela Lei Complementar Estadual, de 41 de janeiro de 2014 (“ <u>LC nº 41/14</u> ”)
Composição da RM e atualização	Salvador, Camaçari, Candeias, Itaparica, Lauro de Freitas, São Francisco do Conde, Simões Filho, Vera Cruz, Dias D’Ávila, Madre de Deus, São Sebastião do Passé, Mata de São João e Pojuca
Correspondência da RM com a disciplina jurídica metropolitana	A EMRMS é uma autarquia intergovernamental de regime especial, com caráter deliberativo e normativo, e personalidade jurídica de direito público, tendo por finalidade aprovar objetivos, metas e prioridades de interesse regional, compatibilizando-os com os objetivos do estado e dos municípios que a integram, bem como fiscalizar e avaliar sua execução.

⁸⁸ Art. 23. Independem de licitação:

I - os serviços de transporte experimentais, extraordinários e especiais;

	Com base na lei de criação, a EMRMS tem por finalidade exercer as competências relativas à integração da organização, do planejamento e da execução das Funções Públicas de Interesse Comum (“FPICs”) aos municípios integrantes da RMS
Estrutura de governança da RM	<p>Conforme a LC nº 41/14, a estrutura de Governança da Entidade Metropolitana é composta pelos seguintes órgãos (conforme art. 3º), sistematizados por meio da figura abaixo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Colegiado Metropolitano</u>, composto pelo Governador do Estado e pelos Prefeitos dos Municípios que compõem a RMS. • <u>Secretário Geral</u> da Entidade Metropolitana. • <u>Comitê Técnico</u>, composto por 03 (três) representantes do Estado da Bahia, por 03 (três) representantes do Município de Salvador e por 01 (um) representante de cada um dos demais Municípios da RMS. • <u>Conselho Participativo</u> da RMS, a ser composto por 30 (trinta) membros, sendo 01 (um) representante escolhido por cada Legislativo e os demais representantes da sociedade civil.
Contratos celebrados pela RM	<p>Metrô: O Contrato de Concessão Patrocinada para Implantação e Operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas (“<u>Contrato de Concessão</u>”) foi celebrado em 15 de outubro de 2013 entre o Estado da Bahia, na qualidade de poder concedente, e a “<u>CCR Metrô Bahia</u>”, empresa do Grupo CCR, na qualidade de concessionária, com prazo de vigência de 30 (trinta) anos, prorrogáveis sob a hipótese de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O Contrato de Concessão possui como objeto a delegação, por meio de parceria público-privada na modalidade de concessão patrocinada, da implantação e operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas (“<u>SMSL</u>”), compreendendo os terminais de integração de passageiros e duas linhas metroferroviárias.</p> <p>Ônibus Metropolitano: Não tivemos acesso ao contrato de concessão de prestação do serviço de transporte por ônibus urbano metropolitano. Porém, de acordo com informações disponíveis em veículos noticiários de grande circulação, o transporte metropolitano por ônibus na RMS opera sem licitação desde 2017. Desde então, o Ministério Público do Estado da Bahia (“MP-BA”) tem cobrado da AGERBA a normalização da situação. Em 2023, O MP-BA promoveu a judicialização da questão, ainda pendente de instrução processual.</p>
Existência de Convênios/Consórcios Públicos	N/A
Normas sobre Mobilidade Urbana editadas pela RM	Além do PDUI-RMS, que ainda está em processo de elaboração e não foi oficialmente publicado por meio de Lei Estadual específica, inexistem normas mais objetivas no que tange à regulação da mobilidade urbana na RMS.
Agente fiscalizador metropolitano	A Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (“ <u>AGERBA</u> ”) é uma autarquia, em regime especial, vinculada à Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia, e criada pela Lei

Estadual nº 7.314/1998⁸⁹ (“Lei Estadual nº 7.314/98”), sendo regulamentada pelo Decreto Estadual nº 7.426/1998 (“Decreto Estadual nº 7.426/98”).

3.8.2 Operações existentes de transporte

METRÔ – SALVADOR E LAURO DE FREITAS	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Concessão Patrocinada para Implantação e Operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas (“SMSL”)</i>
Partes	<i>Poder Concedente: Estado da Bahia, por intermédio da SEDUR Concessionária: Companhia do Metrô de Salvador Intervenientes-anuentes: Companhia de Transporte de Salvador (“CTS”), atualmente denominada Companhia de Transportes do Estado da Bahia (“CTB”) e o Fundo Garantidor Baiano de Parcerias (“FGPB”)</i>
Autoridade Reguladora	<i>N/A</i>
Objeto	<i>Delegação, por meio de parceria público-privada na modalidade de concessão patrocinada, da implantação e operação do SMSL, compreendendo os terminais de integração de passageiros e duas linhas metroferroviárias.</i>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Delegação, por meio de parceria público-privada na modalidade concessão patrocinada, da implantação e operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas (“SMSL”), compreendendo os terminais de integração de passageiros e duas linhas metroviárias, abrangendo 22 (vinte e duas) estações metroviárias, sendo elas: Lapa, Campo da Pólvora, Brotas, Acesso Norte, Retiro, Juá, Pirajá, Campinas, Cajazeiras/Águas Claras, Bonocó, Detran, Rodoviária, Pernambucoés, Imbui, CAB, Pituaçu, Flamboyant, Tamborogy, Bairro da Paz, Mussurunga, Aeroporto e Lauro de Freitas.</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão Patrocinada</i>
Valor do contrato	<i>R\$ 5.783.444.119,85 (cinco bilhões, setecentos e oitenta e três milhões, quatrocentos e quarenta e quatro mil, cento e dezenove reais e oitenta e cinco centavos) referente ao valor nominal total estimado de pagamentos a serem realizados pelo Concedente a título de contraprestação anual e de aporte de recursos, durante todo o período da Concessão.</i>
Data de assinatura	<i>15 de outubro de 2013</i>
Vigência	<i>30 (trinta) anos, prorrogáveis sob a hipótese de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.</i>
Atribuições e obrigações	<i>Concessionária: Implantação e operação deverão ser executadas de modo adequado, observadas as especificações técnicas previstas contratualmente, comprometendo-se em relação ao atendimento das metas e índices previstos contratualmente. Compreende-se também no objeto da concessão a adequação/reforma, manutenção e operação dos terminais de integração de passageiros cedidos pelo Município de Salvador</i>

⁸⁹ “Art. 1º Fica criada a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia - AGERBA, autarquia sob regime especial, com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira, patrimônio próprio, vinculada à Secretaria de Energia, Transportes e Comunicações, tendo por finalidade regular, controlar e fiscalizar a qualidade dos serviços públicos concedidos, permissionados e autorizados, nos segmentos de energia, transportes e comunicações”

		<p>ao Poder Concedente: Rodoviária Urbana, Iguatemi, Acesso Norte, Mussurunga e Pirajá. Promover a requalificação dos terminais de passageiros, dotando-os de equipamentos necessários ao atendimento de suas finalidades, nos diversos modais de transporte, incluindo a realização de todas as intervenções e serviços necessários à implantação e manutenção em perfeitas condições de funcionalidade e segurança, garantindo-se a utilização das instalações pelo Poder Concedente ou por demais autoridades públicas competentes em atividades relacionadas com a gestão e a fiscalização dos sistema de transporte coletivo por ônibus (“STCO”)</p>
Forma de Remuneração Contratada	de	<p>Tarifa de Remuneração inicial: R\$ 2,10 (dois reais e dez centavos) por passageiro, independentemente se exclusivo ou de integração com o sistema de transporte coletivo por ônibus.</p> <p>Contraprestação paga pelo Poder Concedente (cláusula 23.6), vinculada ao desempenho da Concessionária, contemplando (i) Contraprestação Mensal Proporcional (conforme entregues os trechos) e Contraprestação Mensal Efetiva, conforme relatório produzido por verificador independente.</p> <p>Aporte de recursos pelo Poder Concedente</p> <p>Receitas Extraordinárias (cláusula 23.9), desde que constem do plano de negócios previsto na proposta econômica, incluindo exploração comercial de lojas, quiosques, lanchonetes, máquinas de conveniência, banheiros, postos de serviços e bicicletários nos terminais e nos acessos ao SMSL; exploração comercial dos espaços para publicidade e comunicação, nos trens, acessos, terminais de integração e estações; exploração comercial do uso de fibras óticas instaladas ao longo das linhas de metrô.</p> <p>Compartilhamento de receitas extraordinárias com o Poder Concedente, na ordem de 5 % (cinco por cento). O valor decorrente do compartilhamento poderá ser descontado das parcelas devidas a título de contraprestação efetiva. Risco exclusivo da Concessionária</p>
Reajuste Tarifário		<p>Tarifa de Remuneração inicial: R\$ 2,10 (dois reais e dez centavos) por passageiro, independentemente se exclusivo ou de integração com o sistema de transporte coletivo por ônibus.</p> <p>O reajuste da parcela de energia será calculado em função da variação efetiva das tarifas de energia elétrica que compõem o cálculo do custo total de energia da Concessionária.</p>
Requalificação da Tarifa	da	<p>Apenas com aditivo contratual.</p>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	do	<p>Sempre que atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro. Dessa forma, conforme a subcláusula 26.2.1, a revisão extraordinária do contrato para fins de recomposição do seu equilíbrio econômico-financeiro será solicitada pela parte que se sentir prejudicada mediante o envio de requerimento fundamentado de recomposição à outra parte.</p>
Formas de Reequilíbrio	de	<p>A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ser implementada pelos seguintes mecanismos, a critério do Poder Concedente:</p> <p>Indenização; Alteração do prazo do contrato; revisão do valor da contraprestação máxima; revisão do valor do aporte de recursos; revisão do valor da tarifa de remuneração; alteração do cronograma de investimentos; alteração das obras inerentes à implantação ou de suas especificações; alteração das atividades relacionadas à operação, conservação e</p>

manutenção do sistema de metrô de Salvador e Lauro de Freitas; alteração das atividades referentes à elaboração e execução dos projetos executivos, ao fornecimento de materiais, equipamentos e sistemas de tecnologia de informação e comunicação, referentes à construção, montagem, instalação, testes e comissionamento do sistema de metrô de Salvador e Lauro de Freitas; combinação dos mecanismos anteriores.

Garantias

Por parte da Concessionária

28.4 A garantia de execução do contrato, a critério da Concessionária, poderá ser prestada em uma das seguintes modalidades: caução, em dinheiro; fiança bancária; seguro-garantia; ou títulos da dívida pública, conforme disposto na Lei Federal nº 10.179/2001.

28.9 Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no contrato e na regulamentação vigente, a garantia de execução do contrato poderá ser utilizada nos seguintes casos: na hipótese de a Concessionária não realizar as obrigações previstas no contrato ou executá-las em desconformidade com o estabelecido; na hipótese de a Concessionária não proceder ao pagamento das multas que lhe forem aplicadas ou indenizações que lhe forem impostas, na forma do contrato; na hipótese de entrega de bens reversíveis em desconformidade com as exigências estabelecidas no contrato; na hipótese de a Concessionária não efetuar no prazo devido o pagamento de quaisquer indenizações ou obrigações pecuniárias de sua responsabilidade devidas ao Poder Concedente e relacionadas à concessão; e sempre que a Concessionária não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, o que não eximirá a Concessionária das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo contrato.

Por parte do Poder Concedente

29.1 Os pagamentos das contraprestações efetivas serão realizados mediante depósito pecuniário em conta corrente segregada e gerenciada pelo agente de pagamento, na forma da Lei Estadual nº 11.477/2009.

29.1.1 Os recursos apartados do FPE, tal como previsto no contrato de nomeação de agente de pagamento, se prestarão não só ao adimplemento das contraprestações mensais efetivas, mas também à remuneração do agente de pagamento e da Desenharia.

29.2 O fiel adimplemento das obrigações pecuniárias do Poder Concedente no âmbito do presente contrato será garantido com cotas do FGBP, a ser efetivamente constituído até a assinatura do contrato, nos termos da Lei Estadual nº 12.610/2012.

29.2.1. As obrigações pecuniárias do Poder Concedente garantidas pelo FGBP são as seguintes: (i) as contraprestações efetivas; (ii) as parcelas acrescidas às contraprestações efetivas decorrentes dos riscos assumidos pelo Poder Concedente; (iii) o aporte de recursos; e (iv) indenizações em geral devidas pelo Poder Concedente à Concessionária, sobretudo aquelas decorrentes de extinção antecipada do contrato.

Estabelecimento de garantias contratuais (i) por parte da Contratada, para a execução dos serviços pactuados; e (ii) por parte do Poder Concedente, para a segurança de cumprimento de eventuais aportes, contraprestações ou outros recursos devidos à Concessionária

29.2.2 A garantia referida será constituída pelo FGBP mediante caução em dinheiro em conta vinculada às obrigações do Poder Concedente.

29.2.2.1 A garantia será constituída pelo período necessário à cobertura das obrigações previstas na subcláusula 29.2.1 e será composta pelo saldo mínimo indicado na subcláusula 29.2.2.2, que será repostado na hipótese de execução da garantia com recursos do

FUNDESE, sendo que a não reposição por período superior a 6 (seis) meses poderá ensejar, desde que solicitada pela Concessionária, a rescisão do contrato.

29.2.2.2 O saldo mínimo para os primeiros 24 (vinte e quatro) meses do início da implantação é de R\$ 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de reais), valor este que poderá ser reduzido para R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais) a partir do 24 (vigésimo quarto) mês, permanecendo neste montante até o 42º (quadragésimo segundo) mês contado do início da implantação, ou até o término da implantação em caso de atraso imputável ao Poder Concedente, o que ocorrer por último.

29.2.2.3 A partir do início da operação plena do Sistema de Metrô de Salvador e Lauro de Freitas, a garantia permanecerá vigente em valor correspondente a 6 (seis) parcelas de contraprestações mensais máximas.

29.2.3 O FGBP assumirá, em caráter irrevogável e irretratável, a condição de fiador solidariamente responsável pelo fiel cumprimento das obrigações mencionadas na subcláusula 29.2.1 (obrigação solidária), que vigorará, de acordo com o disposto nesta subcláusula e no contrato de garantia que vier a ser celebrado com a Concessionária, a partir do início da vigência do contrato, até a liquidação final, pelo Poder Concedente, da última parcela da contraprestação efetiva, renunciando expressamente ao benefício previsto no artigo 827 do Código Civil.

Hipóteses de extinção

Advento do termo contratual.

Caducidade: o Poder Concedente poderá declarar a caducidade da concessão na ocorrência de qualquer dos seguintes eventos: decretação, por sentença judicial transitada em julgado, de falência da Concessionária na hipótese de seus administradores terem atuado ruinosamente ou agido com dolo, simulação ou fraude contra os interesses de seus credores; condenação, por sentença judicial transitada em julgado, da Concessionária ou de seus controladores por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais; transferência da concessão ou alteração do controle da Concessionária sem prévia anuência do Poder Concedente; descumprimento, pela Concessionária, da obrigação de renovação anual da garantia de execução do contrato na hipótese de oferta de seguro-garantia ou fiança bancária, ou de proceder à reposição do montante integral da garantia de execução do contrato, no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da sua utilização pelo Poder Concedente; descumprimento superior a 180 (cento e oitenta) dias, pela Concessionária, da obrigação de contratar ou manter contratadas as apólices de seguros previstas no contrato; quando o montante total de multas e penalidades aplicados à Concessionária exceder o valor das garantias de execução do contrato; obtenção de nota de avaliação de desempenho menor ou igual a 7,5 (sete vírgula cinco) por três anos consecutivos ou por cinco anos alternados.

Encampação: o Poder Concedente poderá, a qualquer tempo, encampar a concessão por motivos de interesse público, nos termos da legislação vigente, mediante prévio pagamento de indenização a ser calculada nos termos do contrato.

Rescisão: o contrato poderá ser rescindido por iniciativa da Concessionária, mediante ação proposta perante tribunal arbitral especialmente para esse fim, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente, em especial na eventualidade de inadimplência da contraprestação efetiva superior a 6 (seis) meses.

Anulação: o Poder Concedente deverá declarar a nulidade do contrato, impedindo os efeitos jurídicos que ordinariamente deveria produzir, além de desconstituir os já produzidos, se verificar ilegalidade em sua formalização ou na concorrência.

Riscos da Contratada

Custos decorrentes de atraso, causado por sua ação ou omissão, no cumprimento do cronograma de implantação do sistema de metrô;

Erros ou omissões dos projetos de engenharia, independente do aceite do Poder Concedente;

Riscos inerentes à execução das obras, incluindo os relacionados à segurança no local de sua realização;

Riscos inerentes à prestação de serviços, incluindo, entre outros, investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento à avaliação de desempenho em função de sua performance, bem como das normas técnicas e regras contratuais;

Ineficiências ou perdas econômicas decorrentes de falhas, negligência, inépcia ou omissão na implantação e na prestação do serviço decorrente da concessão;

Aumento do custo de empréstimos e financiamentos a serem obtidos pela Concessionária para a realização de investimentos ou custeio das operações objeto da concessão;

Diminuição das expectativas ou frustração das receitas extraordinárias, alternativas e complementares e de projetos e empreendimentos associados;

Estimativa incorreta do valor dos investimentos a serem realizados;

Constatação superveniente de erros ou omissões na proposta econômica, no plano de negócios ou nos levantamentos que os subsidiaram, inclusive aqueles necessários para aferir os dados e projetos divulgados pelo Poder Concedente;

Interferências na implantação, tais como, mas sem se limitar a, fibra ótica, dutos de água pluvial, canal de esgoto, dutos de gases, dutos de petróleo, dutos de energia, ainda que não estejam previstas no edital e seus anexos;

Variação dos custos de insumos, operacionais, de manutenção, de compra, de investimentos, entre outros dessa natureza;

Eventuais custos socioambientais ou passivos ambientais relacionados às licenças ambientais e à implantação do sistema de metrô de Salvador e Lauro de Freitas, que estejam previstos no contrato, seus anexos, ou na licença prévia, ou sejam decorrentes de ação ou omissão da Concessionária.

Riscos do Poder Concedente

Modificação unilateral do contrato, imposta pelo Poder Concedente, desde que, como resultado direto da modificação, verifique-se alteração substancial dos custos ou da perda, para mais ou para menos;

Modificação promovida pelo Poder Concedente nos indicadores de desempenho previstos contratualmente, que causem comprovado impacto nos encargos da Concessionária superiores àqueles experimentados caso o serviço concedido fosse desempenhado em condições de atualidade e adequação;

Redução de custos oriundos de ganhos de produtividade ou de redução de encargos setoriais, gerados por fatores externos à Concessionária;

Criação, extinção ou alteração de tributos ou encargos legais, ressalvados os impostos e contribuições sobre a renda e o lucro, que tenham impacto direto nas receitas/remuneração ou despesas da Concessionária, para mais ou para menos, relacionados especificamente com a execução dos serviços objeto da concessão;

Incidência de ICMS sobre operações internas com bens e mercadorias destinados à implantação do sistema de metrô de Salvador e Lauro de Freitas, ocorrida em razão de decisão administrativa ou judicial em sentido contrário à não incidência do imposto;

Incidência de ICMS sobre a prestação de serviços de transporte intermunicipal de passageiros com características de transporte urbano ou metropolitano, ocorrida em razão de decisão administrativa ou judicial em sentido contrário à não incidência do imposto;

Incidência de ICMS sobre a energia elétrica;

Incidência de ISS sobre as receitas da Concessionária, relativas à implantação do sistema de metrô de Salvador e Lauro de Freitas, referentes às parcelas de aporte de recursos, ocorrida em razão de decisão administrativa ou judicial em sentido contrário à não incidência do imposto;

Incidência de ISS sobre os serviços de transporte coletivo de passageiros, que abrange as receitas provenientes da contraprestação pecuniária e da tarifa de remuneração;

Não habilitação da Concessionária no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura ("REIDI"), instituído pela Lei Federal nº 11.448/2007, por fatos ou atos imputáveis ao Poder Concedente;

Decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de, no todo ou em parte, (i) executar a implantação ou a operação objeto do Contrato, (ii) receber a contraprestação efetiva acordada, (iii) receber as parcelas do aporte de recursos, (iv) cobrar as tarifas, ou (v) reajustar ou revisar as parcelas de remuneração de acordo com o estabelecido no contrato.

**Riscos
Compartilhados**

Atraso na expedição, incluindo a demora na análise e aprovação da documentação, a não obtenção, ou a negativa injustificada por parte das autoridades competentes, das licenças e autorizações necessárias, em que pese o cumprimento diligente da Concessionária de todas as exigências previstas pelo Poder Público, eximirá a Concessionária das responsabilidades pelo inadimplemento total ou parcial de quaisquer obrigações que lhe são imputadas pelo contrato, cabendo-lhe a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

O risco de variação da demanda projetada será compartilhado entre o Poder Concedente e a Concessionária, de acordo com os seguintes dispositivos:

"25.4.6.3.1. Caso a demanda real de passageiros apurada no período esteja entre 90 % (noventa por cento) e 110 % (cento e dez por cento), inclusive, da demanda projetada para o mesmo período, não haverá nenhum acréscimo ou redução à receita tarifária da Concessionária;

25.4.6.3.2. Caso a demanda real de passageiros contabilizada no mesmo período esteja entre 90 % (noventa por cento) e 75 % (setenta e cinco por cento), inclusive, da demanda projetada para o período, a Concessionária fará jus ao recebimento de valor equivalente a 30 % (trinta por cento) da diferença da receita tarifária, até o limite do risco integralmente assumido pela Concessionária, qual seja, 90 % da demanda projetada;

25.4.6.3.3. Caso a demanda real de passageiros contabilizada no mesmo período esteja entre 110 % (cento e dez por cento) e 125 % (cento e vinte e cinco por cento), inclusive, da demanda projetada para o período, a Concessionária fará jus ao recebimento de 70 % (setenta por cento) da receita tarifária excedente à projetada;

	<p>25.4.6.3.4. Os restantes 30 (trinta por cento) da receita tarifária excedente serão apropriados pelo Poder Concedente e abatidos da contraprestação efetiva, observados os procedimentos indicados no contrato;</p> <p>25.4.6.3.5. Caso a demanda real de passageiros anual contabilizada esteja abaixo de 75 % (setenta e cinco por cento) ou acima de 125 % (cento e vinte e cinco por cento) da demanda projetada para o período, caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.”</p>
Transferência Subcontratação	<p>I Para a execução dos serviços de implantação, a Concessionária utilizará seus empregados e poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares à implantação e operação, bem como a implementação de projetos associados, observadas as condicionantes estabelecidas no edital a respeito de qualificação técnica e terceiro indicado.</p> <p>A Concessionária terá responsabilidade objetiva pelos danos que seus agentes, empregados ou terceiros contratados, nessa qualidade, causarem ao Poder Concedente, aos usuários e a terceiros.</p>
Transferência de Controle	<p>Exigência de prévia autorização do Poder Concedente</p>
Penalidades	<p>O não cumprimento das cláusulas contratuais, seus anexos, do edital que lhe deu origem, da legislação e da regulamentação aplicáveis ensejará, sem prejuízo das responsabilidades civil e penal e de outras penalidades eventualmente previstas na legislação e na regulamentação, a aplicação das seguintes penalidades contratuais: advertência formal, por escrito e com referência às medidas necessárias à correção do descumprimento; multas, quantificadas e aplicadas na forma do contrato; caducidade; suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com o Poder Concedente, por prazo não superior a 2 (dois) anos; e declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos da punição.</p>
Aditivos Contratuais	<p>Termo Aditivo nº 01 (13 de maio de 2015): alteração do cronograma de aportes e contraprestações do Poder Concedente.</p> <p>Termo Aditivo nº 02 (17 de dezembro de 2015): alteração das obrigações da Concessionária para incluir a responsabilidade pelo fornecimento e pela instalação das subestações retificadoras de energia elétrica especificadas no instrumento, e pela adoção de solução alternativa mais eficaz para a alimentação dos sistemas de energia; alteração do modelo operacional de interligação das Linhas 1 e 2 do SMSL, com a modificação do traçado da via permanente, a ampliação de estações de acesso e a alteração de localização de terminais; redefinição das contraprestações e alterações econômico-financeiras, para o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>Termo Aditivo nº 03 (03 de outubro de 2016): inserção de condições específicas relativas à integração metropolitana provisória com o SMSL, por meio da qual os passageiros dos ônibus metropolitanos poderão integrar-se ao SMSL.</p> <p>Termo Aditivo nº 04: não foi fornecido.</p> <p>Termo Aditivo nº 05 (04 de junho de 2018): amortização de valores relativos às contraprestações anuais e redefinição dos montantes pendentes de pagamento das contraprestações devidas pelo Poder Concedente.</p>

Termo Aditivo nº 06 (07 de fevereiro de 2019): alteração nas obrigações contratuais referentes a investimentos na implantação do pátio de estacionamento aeroporto; redefinição das contraprestações e alterações econômico-financeiras.

Termo Aditivo nº 07 (16 de março de 2020): alteração nas obrigações contratuais referentes a investimentos na implantação do terminal de integração rodoviária sul; redefinição das contraprestações e alterações econômico-financeiras.

Termo Aditivo nº 08 (15 de outubro de 2020): alteração nas obrigações contratuais referentes a investimentos na implantação do terminal de integração Pirajá; redefinição das contraprestações e alterações econômico-financeiras.

Termo Aditivo nº 09 (27 de dezembro de 2021): redefinição das contraprestações e alterações econômico-financeiras; consolidação do valor do contrato para R\$ 181.599.635,03 (cento e oitenta e um milhões, quinhentos e noventa e nove mil, seiscentos e trinta e cinco reais e três centavos).

Termo Aditivo nº 10 (29 de dezembro 2022): alteração nas obrigações contratuais da Concessionária para inserir operações no tramo 3 da linha 1 do SMSL.

VLT – REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR - EM 11 DE OUTUBRO DE 2023, FOI PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DA BAHIA O TERMO DE RESCISÃO BILATERAL POR MEIO DO QUAL A SEDUR E A SKYRAIL RESCINDIRAM AMIGAVELMENTE O CONTRATO Nº 01/19.

Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato 01/2019 – Contrato de concessão patrocinada para implantação e operação do VLT do subúrbio</i>
Partes	<i>Poder Concedente: Estado da Bahia Concessionária: Metrogreen Skyrail Concessionária Bahia S/A Intervenientes-anuentes: Companhia de Transportes do Estado da Bahia (“CTB”) e o Fundo Garantidor Baiano de Parcerias (“FGPB”)</i>
Autoridade Reguladora	<i>N/A</i>
Objeto	<i>Delegação, por meio de parceria público-privada na modalidade de concessão patrocinada, da implantação e operação do VLT ou outro modal equivalente de transporte público sobre trilho ou guia que o sustente, estabilize e guie, movido a propulsão elétrica e com capacidade de transporte de no mínimo 600 (seiscentos) passageiros por composição (passageiros/m²).</i>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Salvador e Simões Filho</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão Patrocinada</i>
Valor do contrato	<i>R\$ 2.872.714.508,08 (dois bilhões, oitocentos e setenta e dois milhões, setecentos e catorze mil, quinhentos e oito reais e oito centavos)</i>
Data de assinatura	<i>14 de fevereiro de 2019</i>
Vigência	<i>20 (vinte) anos, prorrogáveis até o limite de 35 (trinta e cinco) anos, mediante ato justificado do Poder Concedente, lastreado no interesse público.</i>
Atribuições e obrigações	<i>Concessionária: implantação e operação do VLT.</i>

Cumprir com todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos termos da legislação vigente, para a obtenção e renovação das licenças, permissões e autorizações necessárias para a implantação e operação do VLT, arcando com as despesas e custos correspondentes.

Colaborar com as forças públicas de segurança fornecendo-lhes os meios necessários para a persecução e investigação criminal dos delitos que eventualmente ocorrerem nas dependências do VLT.

Obtenção dos recursos financeiros destinados à implantação e operação, inclusive por intermédio de financiamentos eventualmente necessários.

Compartilhamento, na razão de 50% (cinquenta por cento), dos ganhos econômicos que obtiver, em decorrência da redução do risco de crédito dos financiamentos eventualmente tomados, especialmente em virtude da renegociação das condições anteriormente contratadas ou da quitação antecipada das obrigações.

Poder Concedente:

Edição dos decretos de utilidade pública que se fizerem necessários às desapropriações e às servidões administrativas, à imposição de limitação administrativa e à ocupação provisória ou requisição temporária de bens imóveis necessários à implantação e operação do VLT.

Aquisição das cotas de energia elétrica necessárias à execução do contrato, a ser feito de acordo com o plano energético elaborado pela Concessionária.

Forma de Remuneração Contratada **de** *Tarifa de Remuneração inicial: R\$ 2,20 (dois reais e vinte centavos) por passageiro, independentemente se exclusivo ou de integração com o sistema de transporte coletivo por metrô ou ônibus.*

Contraprestação paga pelo Poder Concedente (cláusula 24.6), de acordo com os marcos operacionais descritos no contrato, e vinculada ao desempenho da Concessionária, contemplando (i) Contraprestação Mensal Proporcional (conforme entregues os trechos) e Contraprestação Mensal Efetiva, conforme relatório de avaliação de desempenho produzido por verificador independente.

Aporte de recursos pelo Poder Concedente (cláusula 25.1), no valor global de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais), sendo disponibilizado em parcelas em conformidade com a realização dos eventos de aporte descritos contratualmente.

Receitas Extraordinárias (cláusula 24.9), desde que constem do plano de negócios previsto na proposta econômica, incluindo exploração comercial de lojas, quiosques, lanchonetes, máquinas de conveniência, banheiros, postos de serviços e bicicletários nos terminais e nos acessos ao VLT; exploração comercial dos espaços para publicidade e comunicação, nos trens, acessos, terminais de integração e estações.

Compartilhamento de receitas extraordinárias com o Poder Concedente, na ordem de 5 % (cinco por cento), referentes aos namingrights associados aos trens, paradas e acessos do VLT.

Reajuste Tarifário **de** *Tarifa de Remuneração inicial: R\$ 2,20 (dois reais e vinte centavos) por passageiro, independentemente se exclusivo ou de integração com o sistema de transporte coletivo por metrô ou ônibus. Reajuste tarifário anual, a partir da data base de janeiro/2017.*

Requalificação da Tarifa **de** *Apenas com aditivo contratual.*

Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p><i>Revisão ordinária dos parâmetros e resultados da concessão</i></p> <p><i>A cada período de 7 (sete) anos, contados da data de assinatura do contrato, as partes procederão à revisão ordinária dos parâmetros e resultados gerais da concessão, por meio de procedimento instaurado pelo Poder Concedente, de ofício ou a pedido da Concessionária.</i></p> <p><i>Revisão extraordinária da concessão</i></p> <p><i>Considera-se equilíbrio econômico-financeiro a relação de proporcionalidade e/ou equivalência existente entre os encargos previstos no contrato e a remuneração devida à Concessionária, fixada a partir da data base da proposta econômica. O equilíbrio econômico-financeiro somente será considerado rompido quanto a relação de proporcionalidade entre os encargos e a remuneração da Concessionária for rompida em função da superveniência de algum risco que tenha sido integral ou parcialmente assumido pelo Poder Concedente. Dessa forma, a revisão extraordinária do contrato para fins de recomposição do seu equilíbrio econômico-financeiro será solicitada pela parte que se sentir prejudicada mediante o envio de requerimento fundamentado de recomposição à outra parte.</i></p>
Formas de Reequilíbrio	<p><i>A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ser implementada pelos seguintes mecanismos, a critério do Poder Concedente:</i></p> <p><i>Indenização; Alteração do prazo do contrato; revisão do valor da contraprestação máxima; revisão do valor da tarifa de remuneração; alteração do cronograma de investimentos; alteração das obras inerentes à implantação ou de suas especificações; alteração das atividades relacionadas à operação, conservação e manutenção do VLT; alteração das atividades referentes à elaboração e execução dos projetos executivos, ao fornecimento de materiais, equipamentos e sistemas de tecnologia de informação e comunicação, referentes à construção, montagem, instalação, testes e comissionamento do VLT; combinação dos mecanismos anteriores.</i></p>
Garantias	<p><i>Por parte da Concessionária</i></p> <p><i>A garantia de execução do contrato, a critério da Concessionária, poderá ser prestada em uma das seguintes modalidades: caução, em dinheiro; fiança bancária; seguro-garantia; ou títulos da dívida pública, conforme disposto na Lei Federal nº 10.179/2001.</i></p> <p><i>Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no contrato e na regulamentação vigente, a garantia de execução do contrato poderá ser utilizada nos seguintes casos: na hipótese de a Concessionária não realizar as obrigações previstas no contrato ou executá-las em desconformidade com o estabelecido; na hipótese de a Concessionária não proceder ao pagamento das multas que lhe forem aplicadas ou indenizações que lhe forem impostas, na forma do contrato; na hipótese de entrega de bens reversíveis em desconformidade com as exigências estabelecidas no contrato; na hipótese de a Concessionária não efetuar no prazo devido o pagamento de quaisquer indenizações ou obrigações pecuniárias de sua responsabilidade devidas ao Poder Concedente e relacionadas à concessão; e sempre que a Concessionária não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, o que não eximirá a Concessionária das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo contrato.</i></p> <p><i>Por parte do Poder Concedente</i></p>

30.1 Os pagamentos das contraprestações efetivas serão realizados mediante depósito pecuniário em conta corrente segregada e gerenciada pelo agente de pagamento, na forma da Lei Estadual nº 11.477/2009.

30.2 Os recursos apartados do FPE, tal como previsto no contrato de nomeação de agente de pagamento, se prestarão não só ao adimplemento das contraprestações mensais efetivas, mas também à remuneração do agente de pagamento e da Desembahia.

30.3 O fiel adimplemento das obrigações pecuniárias do Poder Concedente no âmbito do presente contrato será garantido com cotas do FGBP, a ser efetivamente constituído até a assinatura do contrato, nos termos da Lei Estadual nº 12.610/2012.

30.3.1 As obrigações pecuniárias do Poder Concedente garantidas pelo FGBP são as seguintes: (i) as contraprestações públicas; (ii) as parcelas acrescidas às contraprestações efetivas decorrentes dos riscos assumidos pelo Poder Concedente; e (iii) indenizações em geral devidas pelo Poder Concedente à Concessionária, sobretudo aquelas decorrentes de extinção antecipada do contrato.

30.3.2 A garantia referida será constituída pelo FGBP mediante caução em dinheiro em conta vinculada às obrigações do Poder Concedente.

30.3.2.1 A garantia será constituída pelo período necessário à cobertura das obrigações previstas na subcláusula 30.3.1 e será composta pelo saldo mínimo indicado na subcláusula 30.3.2.2, que será repostado na hipótese de execução da garantia com recursos do FUNDESE, sendo que a não reposição por período superior a 6 (seis) meses poderá ensejar, desde que solicitada pela Concessionária, a rescisão do contrato.

30.3.2.2 Durante toda a vigência do contrato, o saldo mínimo das garantias prestadas pelo Poder Concedente deverá corresponder a 1/12 da contraprestação anual máxima.

30.3.3 O FGBP assumirá, em caráter irrevogável e irretratável, a condição de fiador solidariamente responsável pelo fiel cumprimento das obrigações mencionadas na subcláusula 30.3.1, que vigorará, de acordo com o disposto nesta subcláusula e no contrato de garantia que vier a ser celebrado com a Concessionária, a partir do início da vigência do contrato, até a liquidação final, pelo Poder Concedente, da última parcela da contraprestação efetiva, renunciando expressamente ao benefício previsto no artigo 827 do Código Civil.

Hipóteses de extinção

Advento do termo contratual.

Caducidade: o Poder Concedente poderá declarar a caducidade da concessão na ocorrência de qualquer dos seguintes eventos: decretação, por sentença judicial transitada em julgado, de falência da Concessionária na hipótese de seus administradores terem atuado ruinosamente ou agido com dolo, simulação ou fraude contra os interesses de seus credores; a Concessionária não atender a intimação do Poder Concedente para, em 180 (cento e oitenta) dias, apresentar a documentação relativa à regularidade fiscal, no curso da concessão, na forma do art. 100 da Lei Estadual nº 9.433/2005; transferência da concessão ou alteração do controle da Concessionária sem prévia anuência do Poder Concedente; descumprimento, pela Concessionária, da obrigação de renovação anual da garantia de execução do contrato na hipótese de oferta de seguro-garantia ou fiança bancária, ou de proceder à reposição do montante integral da garantia de execução do contrato, no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da sua utilização pelo Poder Concedente; descumprimento superior a 180 (cento e oitenta) dias, pela Concessionária, da obrigação

de contratar ou manter contratadas as apólices de seguros previstas no contrato; quando o montante total de multas e penalidades aplicados à Concessionária exceder o valor das garantias de execução do contrato; obtenção de nota de avaliação de desempenho menor ou igual a 7 (sete) por três anos consecutivos ou por cinco anos alternados.

Encampação: o Poder Concedente poderá, a qualquer tempo, encampar a concessão por motivos de interesse público, nos termos da legislação vigente, mediante prévio pagamento de indenização a ser calculada nos termos do contrato.

Rescisão: o contrato poderá ser rescindido por iniciativa da Concessionária, mediante ação proposta perante tribunal arbitral especialmente para esse fim, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Concedente, em especial na eventualidade de inadimplência da contraprestação efetiva superior a 6 (seis) meses.

Anulação: o Poder Concedente deverá declarar a nulidade do contrato, impedindo os efeitos jurídicos que ordinariamente deveria produzir, além de desconstituir os já produzidos, se verificar ilegalidade em sua formalização ou na concorrência.

Riscos da Contratada

Custos decorrentes de atraso, causado por sua ação ou omissão, no cumprimento do cronograma de implantação do VLT;

Erros ou omissões dos projetos de engenharia, notadamente os de cunho geológico e/ou relacionados à capacidade de sustentação da via, independente do aceite do Poder Concedente;

Erros ou omissões dos projetos de engenharia elétrica do VLT, independente do aceite do Poder Concedente, que deem ensejo à necessidade de investimentos imprevistos para o recebimento da energia elétrica necessária à operação do VLT;

Riscos inerentes à execução das obras, incluindo os relacionados à segurança no local de sua realização, inclusive guarda, conservação e vigilância dos bens da concessão;

Riscos inerentes à prestação de serviços, incluindo, entre outros, investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento à avaliação de desempenho em função de sua performance, custos relativos à gestão, controle, monitoramento e manutenção dos bens da concessão, bem como relativas ao atendimento das normas técnicas e regras contratuais;

Ineficiências ou perdas econômicas decorrentes de falhas, negligência, inépcia ou omissão na implantação e na prestação do serviço decorrente da concessão;

Aumento do custo de empréstimos e financiamentos a serem obtidos pela Concessionária para a realização de investimentos ou custeio das operações objeto da concessão;

Diminuição das expectativas ou frustração das receitas extraordinárias, alternativas e complementares e de projetos e empreendimentos associados;

Estimativa incorreta do valor dos investimentos a serem realizados, assumindo qualquer variação em relação ao previsto na proposta;

Obtenção dos recursos financeiros e assunção dos seus custos, inclusive qualquer variação dos termos do projeto financeiro em relação ao previsto no plano de negócios;

Constatação superveniente de erros ou omissões na proposta econômica, no plano de negócios ou nos levantamentos que os subsidiaram, inclusive aqueles necessários para aferir os dados e projetos divulgados pelo Poder Concedente;

Interferências na implantação, tais como, mas sem se limitar a, fibra ótica, dutos de água pluvial, canal de esgoto, dutos de gases, dutos de petróleo, dutos de energia, ainda que não estejam previstas no edital e seus anexos;

Variação dos custos de insumos, operacionais, de manutenção, de compra, de investimentos, entre outros dessa natureza, salvo o custo de energia elétrica, regulamentado na forma do contrato;

Atrasos, impactos e custos no reparo ou prevenção de danos causados por manifestações sociais e/ou protestos nas imediações dos bens da concessão;

Atrasos, custos e outros impactos decorrentes de roubos, furtos ou danos causados aos bens da concessão;

Atrasos, custos e outros impactos decorrentes de falhas, erros ou defasagem da tecnologia implementada na concessão;

Atrasos, custos e outros impactos decorrentes da ocorrência de greves ou dissídios coletivos de funcionários ou terceiros contratados pela Concessionária;

Impactos decorrentes de inflação superior ao índice previsto para reajuste da contraprestação anual máxima;

Variação no regime de imposto de renda da Concessionária;

Variação de custos atrelados à taxa de câmbio;

Atrasos ou custos decorrentes de fatos imprevisíveis, mas de consequências incalculáveis que possam ser objeto de seguro;

Atrasos, custos ou outros impactos causados por negligência, imprudência, imperícias ou falhas da mesma natureza durante a implantação e operação da concessão.

Riscos do Poder Concedente

Modificação unilateral do contrato, imposta pelo Poder Concedente, desde que, como resultado direto da modificação, verifique-se alteração substancial dos custos ou da perda, para mais ou para menos;

Modificação promovida pelo Poder Concedente nos indicadores de desempenho previstos contratualmente, que impacte na equação econômico-financeira do contrato;

Redução de custos oriundos de ganhos de produtividade ou de redução de encargos setoriais, gerados por fatores externos à Concessionária;

Criação, extinção ou alteração de tributos ou encargos legais, ressalvados os impostos e contribuições sobre a renda e o lucro, que tenham impacto direto nas receitas/remuneração ou despesas da Concessionária, para mais ou para menos, relacionados especificamente com a execução dos serviços objeto da concessão;

Atrasos, custos e outros impactos decorrentes da prospecção e resgate arqueológico de descobertas realizadas durante as obras da concessão;

Incidência de ICMS sobre operações internas com bens e mercadorias destinados à implantação do VLT ocorrida em razão de decisão administrativa ou judicial em sentido contrário à não incidência do imposto;

Incidência de ICMS ou ISS sobre a prestação de serviços de transporte intermunicipal de passageiros com características de transporte urbano ou metropolitano, ocorrida em razão de decisão administrativa ou judicial em sentido contrário à não incidência do imposto;

Incidência de ICMS sobre a energia elétrica;

Decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de, no todo ou em parte, (i) executar a implantação ou a operação objeto do Contrato, (ii)

receber a contraprestação efetiva acordada, (iii) receber as parcelas do aporte de recursos, (iv) cobrar as tarifas, ou (v) reajustar ou revisar as parcelas de remuneração de acordo com o estabelecido no contrato;

Risco de déficit ou superávit do sistema de liquidação, sendo que eventual déficit será adimplido em parcela única e adicionado à contraprestação única devida. Caso se verifique superávit, este será deduzido da contraprestação pública devida a partir do término do período de apuração respectivo

**Riscos
Compartilhados**

Atraso na expedição, incluindo a demora na análise e aprovação da documentação, a não obtenção, ou a negativa injustificada por parte das autoridades competentes, das licenças e autorizações necessárias, em que pese o cumprimento diligente da Concessionária de todas as exigências previstas pelo Poder Público, eximirá a Concessionária das responsabilidades pelo inadimplemento total ou parcial de quaisquer obrigações que lhe são imputadas pelo contrato, cabendo-lhe a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Risco de caso fortuito e força maior, incluindo, sem se limitar, fato de terceiros ou eventual perecimento, destruição, roubo, furto, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos bens vinculados à concessão, não cobertos pelas apólices de seguro contratadas pela Concessionária ou pela garantia do fabricante.

Eventual interrupção ou intermitência no fornecimento de energia elétrica causados pelo Poder Concedente, desde que a Concessionária não tenha concorrido para sua causa, afastando-se a medição dos indicadores de desempenho no período de sua ocorrência, bem como a aplicação de penalidades, cabendo a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em virtude dos danos econômicos decorrentes.

O risco de variação da demanda projetada será compartilhado entre o Poder Concedente e a Concessionária, de acordo com os seguintes dispositivos:

“26.3.4.3.1 Caso a demanda real de passageiros apurada no período esteja entre 90 % (noventa por cento) e 110 % (cento e dez por cento), inclusive, da demanda projetada para o mesmo período, não haverá nenhum acréscimo ou redução à receita tarifária da Concessionária;

26.3.4.3.2 Caso a demanda real de passageiros contabilizada no mesmo período esteja entre 90 % (noventa por cento) e 75 % (setenta e cinco por cento), inclusive, da demanda projetada para o período, a Concessionária fará jus ao recebimento de 70% (setenta por cento) da receita tarifária equivalente ao volume de passageiros transportados a menos, até o limite do risco integralmente assumido pela Concessionária, qual seja, 90 % da demanda projetada;

26.3.4.3.3. Caso a demanda real de passageiros contabilizada no mesmo período esteja entre 110 % (cento e dez por cento) e 125 % (cento e vinte e cinco por cento), inclusive, da demanda projetada para o período, a Concessionária fará jus ao recebimento de 30% (trinta por cento) da receita tarifária equivalente ao volume de passageiros transportados além de 110% (cento e dez por cento);

26.3.4.3.4. Caso a demanda real de passageiros anual contabilizada esteja abaixo de 75% (setenta e cinco por cento) ou acima de 125% (cento e vinte e cinco por cento) da demanda projetada para o período, caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do

	<p>contrato, tomando por base o centro da demanda projetada (100%), de modo a restabelecer o equilíbrio contratual do ano em que foi apurada a variação da demanda de passageiros.</p> <p>26.3.4.3.5. No caso de limite superior da banda de demanda projetada (acima de 125%), a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá considerar as necessidades de antecipação dos investimentos para manter a atualidade da concessão.”</p> <p>Na hipótese de obtenção de recursos ou financiamento em moeda estrangeira, promovida por instrumentos celebrados no prazo de até 5 (cinco) anos, contados da assinatura do contrato, o risco da variação cambial será compartilhado entre as partes, mediante a aplicação do mecanismo de reequilíbrio cambial previsto contratualmente.</p>
Transferência Subcontratação	<p>I Para a execução da operação e da implantação, a Concessionária utilizará seus empregados e poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares à implantação e operação, bem como a implementação de projetos associados, observadas as condicionantes estabelecidas no edital a respeito de qualificação técnica e terceiro indicado.</p> <p>A Concessionária terá responsabilidade objetiva pelos danos que seus agentes, empregados ou terceiros contratados, nessa qualidade, causarem ao Poder Concedente, aos usuários e a terceiros.</p>
Transferência Controle	de Exigência de prévia autorização do Poder Concedente
Penalidades	<p>O não cumprimento das cláusulas contratuais, seus anexos, do edital que lhe deu origem, da legislação e da regulamentação aplicáveis ensejará, sem prejuízo das responsabilidades civil e penal e de outras penalidades eventualmente previstas na legislação e na regulamentação, a aplicação das seguintes penalidades contratuais: multas, quantificadas e aplicadas na forma do contrato; suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com o Poder Concedente, por prazo não superior a 5 (cinco) anos; e declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos da punição e até que seja promovida sua reabilitação perante a Administração Pública Estadual.</p>
Aditivos Contratuais	Termo Aditivo nº 01 (10 de fevereiro de 2020): alterações nas obrigações contratuais referentes à implantação e operação da fase 1 e da fase 2 do VLT.

ÔNIBUS MUNICIPAL DE SALVADOR – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 005/2014	
Contrato / Tipo de Operação	Contratos de Concessão nº 005/2014, nº 006/2014 e nº 007/2014
Partes	<p>Poder Concedente: Município de Salvador, representado pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte (“<u>SEMUT</u>”)</p> <p>Concessionárias:</p> <p>Plataforma Transportes SPE S/A (Contrato nº 005/2014)</p> <p>Ótima Transportes de Salvador SPE S/A (Contrato nº 006/2014)</p> <p>CSN – Transportes Urbanos SPE S/A (Contrato nº 007/2014)</p>
Autoridade Reguladora	Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador (“ <u>ARSAL</u> ”)

Objeto	<i>Exploração e prestação de serviço de transporte público de passageiros, por ônibus, no município de Salvador, na área de operação da região A – Subúrbio/Península, cujos limites foram estabelecidos no contrato.</i>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Salvador</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão comum</i>
Valor do contrato	<i>Valor de outorga da proposta vencedora equivalente a R\$ 35.480.001,20 (trinta e cinco milhões, quatrocentos e oitenta mil e um reais e vinte centavos).</i>
Data de assinatura	<i>23 de outubro de 2014</i>
Vigência	<i>Prazo não prorrogável de 25 (vinte e cinco) anos, contados da assinatura do contrato.</i>
Atribuições e obrigações	<p><i>e Do Poder Concedente:</i></p> <p><i>Regulamentar os serviços e fiscalizar permanentemente sua prestação;</i></p> <p><i>Determinar alterações nos serviços, modificando os itens operacionais relacionados aos mesmos com a finalidade de melhor atender ao interesse público, observado o equilíbrio econômico-financeiro da concessão;</i></p> <p><i>Zelar pela boa qualidade dos serviços com base nos princípios da licitação, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos concessionários;</i></p> <p><i>Exigir o constante aperfeiçoamento técnico, tecnológico e operacional dos serviços;</i></p> <p><i>Ter pleno e irrestrito acesso a todas as informações sobre a concessão, inclusive, em tempo real, por meio de sistema informatizado de monitoramento das atividades desenvolvidas pela Concessionária, de modo que lhe sejam disponibilizados, entre outros, todos os dados atuais sobre movimento de passageiros, número de veículos em circulação, localização e velocidade e a regularidade do serviço e os seus aspectos econômico-financeiros.</i></p> <p><i>Da Concessionária:</i></p> <p><i>Arrecadas as tarifas relativas à prestação dos serviços nos termos da legislação e normas regulamentares aplicáveis, garantida a prestação, ao Poder Concedente, das informações acerca de quantitativos e valores, em tempo real, por meio de sistema eletrônico interligado ao Poder Concedente;</i></p> <p><i>Ter mantida a equação econômico-financeira do contrato ao longo de sua operação de acordo com o estabelecido no contrato de concessão, na legislação e nas normas aplicáveis;</i></p> <p><i>Peticionar ao Poder Concedente sobre assuntos pertinentes à operação dos serviços;</i></p> <p><i>Cumprir e fazer cumprir fielmente as disposições do edital da licitação e respectivos anexos, bem como da legislação aplicável, mantendo durante toda a vigência da concessão as condições de habilitação e qualificação exigidas nos citados instrumentos;</i></p> <p><i>Operar os serviços de forma a garantir a sua regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, conforto, cortesia, modicidade tarifária e comodidade, defesa do meio ambiente arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e pleno respeito aos direitos dos usuários, na forma da lei e normas regulamentares;</i></p>

Cumprir as regras de operação e arrecadação determinadas pelo Poder Concedente;
 Aceitar a política de tarifas imposta pela legislação e normas regulamentares aplicáveis;
 Realizar o pagamento do valor de outorga conforme estabelecido no contrato;
 Promover o constante aperfeiçoamento técnico e operacional dos serviços, bem como a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas utilizados, com vistas a assegurar a eficiência na qualidade do serviço;
 Construir e conservar os equipamentos urbanos denominados “módulos de conforto”, que são estruturas físicas em pontos finais de linhas, destinadas ao apoio, ao controle operacional, inclusive da fiscalização do Poder Concedente, e ao suporte de facilidades para a tripulação, compostos minimamente de sanitários masculino e feminino, sala de descanso com capacidade de acomodação das tripulações alocadas nas linhas que utilizem o respectivo final de linha e dotadas de serviços de água e esgoto e energia elétrica;
 Realizar obras vinculadas à concessão, na forma como definido em comum acordo com o Poder Concedente e formalizado por meio de aditivo contratual, nos termos do contrato de concessão;
 Operar somente com pessoal devidamente uniformizado, capacitado, treinado, habilitado e devidamente cadastrado, portando documentos de identificação, com observância das normas municipais aplicáveis, bem como da legislação trabalhista, previdenciária, securitária, de segurança e medicina do trabalho;
 Contar com quadro pessoal próprio de empregados, realizando contratações, inclusive de mão de obra, com observância das normas de direito privado e trabalhista, não havendo qualquer relação ou vínculo jurídico entre terceiros contratados pelo particular e o Poder Concedente.

Forma de Remuneração Contratada	de Arrecadação tarifária pagas diretamente pelos usuários dos serviços prestados: o valor da tarifa básica contratual que vigorará a partir da data de início dos serviços é de R\$ 2,80 (dois reais e oitenta centavos). da Receitas acessórias: a Concessionária poderá explorar receitas acessórias à concessão, sujeitas à anuência do Poder Concedente. O valor equivalente a 50% (cinquenta por cento) da receita líquida acessória auferida pela Concessionária deverá ser repassado ao Município de Salvador, mediante depósito em conta corrente, acompanhado de relatório de prestação de contas, de acordo com procedimentos a serem comunicados à Concessionária até a data de início de operação dos serviços.
Reajuste Tarifário	Sem prejuízo da possibilidade de as partes requererem a qualquer tempo a revisão da tarifa, o valor da tarifa contratual será revisto a cada 04 (quatro) anos e, nos intervalos, reajustado anualmente de acordo com fórmula paramétrica definida contratualmente: $R = 0,40 \times \text{INPC (IBGE)} + 0,20 \times \text{Diesel (ANP)} + 0,40 \times \text{IPCA (IBGE)}$, onde: R é o percentual de reajuste INPC (IBGE) é a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor, calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (“ <u>IBGE</u> ”), sendo sempre considerados os índices referentes a 2 (dois) meses antes da data base de reajuste da tarifa e aqueles correspondentes a 2 (dois) meses antes do último reajuste tarifário Diesel (ANP) é a variação do diesel tipo S10, conforme Pesquisa de Preços da Agência Nacional de Petróleo (“ <u>ANP</u> ”) (sistema de levantamento de preços – SLP), considerando a coleta mensal no município de Salvador/BA Preço Distribuidora – Preço Médio, sendo

		<p><i>sempre considerados o preço referente ao mês anterior ao da data base de reajuste da tarifa e aquele correspondente ao mês antes do último reajuste tarifário</i></p> <p><i>IPCA é a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, calculado pelo IBGE, sendo sempre considerados os índices referentes a 2 (dois) meses antes da data base de reajuste da tarifa e aqueles correspondentes a 2 (dois) meses antes do último reajuste tarifário</i></p>
Requalificação da Tarifa	da	<i>Mediante aditivo contratual.</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	do	<i>São pré-requisitos essenciais para fundamentar eventual solicitação de reequilíbrio econômico-financeiro eventos que sejam: extraordinários; imprevisíveis; estranhos à vontade das partes; inevitáveis; e capazes de gerar desequilíbrio na equação econômico-financeira do contrato de concessão.</i>
Formas de Reequilíbrio	de	<p><i>A tarifa contratual poderá ser revista para reestabelecer a equação originária entre os encargos da Concessionária e as receitas da concessão, formada pelas regras do edital, de seus anexos, do contrato de concessão, das Leis nº 8987/1995 e 8666/1993, bem como pela proposta vencedora da licitação, sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.</i></p> <p><i>A critério do Poder Concedente, para o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, poderão ser implementados os seguintes instrumentos de reequilíbrio: indenização; alteração do prazo do contrato de concessão; revisão geral dos valores das tarifas; redução dos encargos da Concessionária sem redução de qualidade; combinação dos mecanismos anteriores.</i></p>
Garantias		<i>A Concessionária prestou garantia de contrato na modalidade de apólice de seguro garantia, na importância de R\$ 8.630.000,00 (oito milhões, seiscentos e trinta mil reais). Tal valor deverá ser ajustado sempre que ocorrer aumento da tarifa, nas mesmas datas e com base no mesmo percentual de reajuste tarifário, devendo a Concessionária efetuar o reforço de garantia necessário no prazo de 05 (cinco) dias a contar da comunicação.</i>
Hipóteses de extinção		<p><i>Advento do termo contratual.</i></p> <p><i>Encampação.</i></p> <p><i>Caducidade: poderá ser declarada pelo Poder Concedente quando o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço, tais como quando a Concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais e regulamentares concernentes à concessão; paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior; perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido, ou as condições mínimas de habilitação definidas no edital que antecedeu a contratação; não cumprir as penalidades impostas por infrações; não atender a intimação do Poder Concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.</i></p> <p><i>Rescisão.</i></p> <p><i>Anulação.</i></p> <p><i>Falência ou extinção da Concessionária.</i></p>

Riscos da Contratada	<p><i>Volume de passageiros em desacordo com os estudos realizados pela Concessionária ou a projeção referencial utilizada nos estudos de viabilidade econômico-financeira da Concessão;</i></p> <p><i>Projeto inadequado para o provimento dos serviços de qualidade, quantidade e custos definidos;</i></p> <p><i>Aperfeiçoamento técnico e operacional dos serviços, bem como a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas utilizados, com vistas a assegurar eficiência na qualidade do serviço;</i></p> <p><i>A não obtenção do retorno econômico previsto na proposta comercial, em razão de fatores distintos do previsto;</i></p> <p><i>O serviço estar continuamente disponível aos usuários, não podendo ser usado como justificativa: greves de trabalhadores, comoções sociais ou protestos públicos que inviabilizem a prestação do serviço, a cobrança das tarifas e/ou reflita no aumento de custos;</i></p> <p><i>Destruição, roubo, furto ou perda de bens vinculados à concessão;</i></p> <p><i>Mudança no controle da Concessionária que acarrete a redução de sua capacidade financeira ou técnica de cumprir o contrato;</i></p> <p><i>Variação nas condições de mercado financeiro (prazos, carências, taxas de juros, spread, entre outros) ocorridos entre a consecução do procedimento licitatório e o fechamento de operações de créditos previstos na proposta comercial da Concessionária que comprometam o plano de negócios apresentado;</i></p> <p><i>Custos decorrentes da celebração do Acordo Operacional realizado entre as concessionárias de ônibus municipal de Salvador e o Poder Concedente para o desempenho de responsabilidades comuns;</i></p> <p><i>Riscos que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos à época de sua ocorrência, mas que deixem de sê-lo por resultado direto ou indireto de ação ou omissão da Concessionária;</i></p> <p><i>Desvalorização da receita tarifária e/ou receitas acessórias em decorrência de inflação que descole o índice de reajuste tarifário anual previsto no contrato dos seus custos efetivos;</i></p> <p><i>Prejuízos causados a terceiros pela Concessionária ou seus administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviço, ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades da concessão;</i></p> <p><i>Custos gerados por condenações ou acompanhamento de ações judiciais movidas por ou contra terceiros;</i></p> <p><i>A constatação superveniente de erros ou omissões na proposta da Concessionária ou nos levantamentos que as subsidiaram, inclusive aqueles divulgados pelo Poder Concedente;</i></p> <p><i>A incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária ou criminal por fatos que possam ocorrer durante a prestação dos serviços;</i></p> <p><i>A valorização ou depreciação dos bens vinculados à concessão;</i></p> <p><i>O valor de outorga pago além do valor mínimo fixado pelo Poder Concedente.</i></p>
Riscos do Poder Concedente	<p><i>Custos decorrentes da implantação de soluções de integração intermodal;</i></p> <p><i>Implantação de modelo operacional, renovação de frota e prestação de serviços seja submetida a eventos não seguráveis que impeçam o cumprimento do cronograma estipulado no contrato;</i></p>

	<p><i>Modificações das especificações dos serviços determinados pelo órgão público regulador do contrato;</i></p> <p><i>O Poder Concedente determinar a variação da composição de investimentos em frota, implicando mudança do número, modal, tipo, vida útil ou idade máxima dos veículos;</i></p> <p><i>Modificações operacionais determinadas pelo Poder Concedente para a melhoria do atendimento aos usuários que comprometam a eficiência do sistema de transporte coletivo;</i></p> <p><i>Decisão administrativa, arbitral ou judicial que impeça a cobrança de tarifa ou reajustá-la conforme o previsto no contrato, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa à decisão;</i></p> <p><i>Mudanças legislativas que afetem significativamente os encargos e custos para a implantação e exploração dos serviços previstos no contrato, cujo impacto seja previamente avaliado pelo Poder Concedente;</i></p> <p><i>Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de tributos que incidem sobre o serviço ou a receita da Concessionária ou a imposição de disposições legais, após a data de apresentação das propostas, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;</i></p> <p><i>Ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em acréscimo ou redução dos custos da Concessionária.</i></p>
Riscos Compartilhados	N/A
Transferência Subcontratação	<i>I Sem prejuízo da responsabilidade da Concessionária pelos prejuízos causados ao Poder Concedente, aos usuários ou a terceiros, a Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares aos serviços, bem como a implementação de eventuais projetos associados.</i>
Transferência de Controle	<i>de Mediante prévia autorização do Poder Concedente</i>
Penalidades	<i>Pela inexecução total ou parcial do contrato e seus anexos, bem como pelo descumprimento de quaisquer cláusulas, obrigações do edital e seus anexos, e dos acordos operacionais, o Poder Concedente, através da SEMUT, poderá aplicar as sanções a seguir, proporcionalmente à gravidade da infração cometida, garantida a prévia defesa, sem prejuízo da adoção de demais providências cabíveis: advertência; multa de mora de 0,01% por dia útil sobre o valor anual estimado do contrato, até o período máximo de 30 dias úteis; multa de 0,1% sobre o valor anual estimado do contrato, após o esgotamento dos 30 dias úteis; suspensão temporária de participação em licitação, ou impedimento de contratar com a Administração por prazo não superior a 02 (dois) anos; declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública.</i>
Aditivos Contratuais	N/A

Contrato / Tipo de Operação	<i>Acordo Operacional</i>
Partes	<i>Plataforma Transportes SPE S/A Ótima Transportes de Salvador SPE S/A CSN – Transportes Urbanos SPE S/A</i>
Contexto	<i>As acionistas das SPEs participaram da concorrência 001/2014 reunidas em consórcios distintos, sagrando-se vencedoras para exploração da concessão das áreas de operação objeto da concorrência, conforme publicado no Diário Oficial do Município de 25.07.2014. Como condição para a celebração dos respectivos contratos de concessão entre as SPEs e o Município de Salvador, o item 17.5.iv do edital exigiu a apresentação do acordo operacional celebrado entre todas as SPEs.</i>
Premissas	<i>Constitui objetivo do acordo operacional a atuação coordenada das SPEs na prestação e exploração do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Salvador (“STCO”), visando (i) disciplinar a realização de atividades comuns a todas as áreas de operação determinadas pelo Município, conforme estabelecido no Edital da Concorrência 001/2014 e seus anexos; (ii) organizar a distribuição dos serviços de transporte coletivo entre as SPEs, com a anuência do Município de Salvador; (iii) organizar a redistribuição dos serviços resultantes de alterações estruturais na rede de transporte decorrente da implantação do metrô de Salvador, dos futuros sistemas de BRT, e de outros modos de transporte coletivo estabelecidos com a anuência do Município de Salvador; (iv) favorecer o estabelecimento dos serviços de cada área de operação e de sua prestação de modo coordenado com as demais áreas, elevando a operação do STCO a um modelo de rede única em proveito da uniformidade de atendimento ao cidadão e a melhor produtividade das SPEs; (v) promoção da qualificação dos serviços prestados à população, com o oferecimento pelas SPEs de soluções atualizadas e compatíveis com as suas necessidades, observadas as particularidades de cada área de operação; (vi) promover a racionalidade da operação do serviço de transporte coletivo mediante arranjos operacionais e de rede de transporte que eliminem sobreposições de serviços e ociosidade da oferta que contribuem para menores produtividades; (vii) buscar a melhoria dos indicadores de produtividade global do STCO, visando melhor eficiência no atendimento do serviço à população pelas SPEs; (viii) reduzir custos operacionais das SPEs, mediante a sinergia de ações na organização da operação dos serviços; (ix) promover, mediante modelo de remuneração, o equilíbrio econômico entre as áreas de operação, visando atenuar diferenças estruturais de produtividade decorrentes de fatores urbanos específicos, como distribuição de demanda, extensões de rotas, tempos de percurso; (x) estabelecer processo permanente de articulação das SPEs na prestação dos serviços do STCO, qualificando a sua capacidade de promoção de iniciativas e de interlocução com os usuários, com o Município e com a sociedade, em geral; (xi) promover a ampliação da participação do transporte coletivo no atendimento das necessidades das vi agens da população de Salvador e região, mediante ações junto ao Poder Público e à sociedade; (xii) promover ações comuns e uniformizadas entre as SPEs no controle das evasões de receitas; (xiii) promover ações visando à exploração de receitas acessórias às atividades operacionais das SPEs.</i>
Objeto	<i>Implantação e operação do sistema de bilhetagem eletrônica;</i>

Implantação e operação de sistemas de arrecadação e comercialização de créditos de passagens;
Implantação e operação de sistema de remuneração com a distribuição dos recursos arrecadados entre concessionárias e aqueles porventura decorrentes de subsídios públicos, mediante regras específicas, que possibilitem a equalização dos equilíbrios econômicos entre as áreas de operação, de acordo com as diretrizes previstas no acordo operacional;
Implantação e operação do sistema de monitoramento central da operação (“CCO”);
Implantação e operação de sistema de relacionamento com os usuários (“SAU”);
Manutenção, através de adesão aos termos do convênio firmado com a prefeitura, da unidade de gratuidade a pessoas com deficiência (“UGPD”);
Construção e conservação dos equipamentos urbanos de apoio à operação dos serviços como os módulos de conforto, ou terminais de integração, cuja responsabilidade venha, por instrumento próprio, a ser delegada pelo Poder Concedente aos concessionários;
Execução dos estudos técnicos visando a adequações nos serviços estabelecidos para o início da operação, conforme disposto no edital;
Planejamento centralizado da rede de transporte coletivo, abrangendo a avaliação da estrutura de linhas, atendimentos, trajetos e modelo de integração, e a análise e elaboração de propostas que visem a dar maior eficiência ao STCO;
Planejamento e controle centralizado da operação dos serviços, incluindo a operação de centro de controle operacional.

Termos do Acordo *Para a execução do objeto do acordo, as SPEs se comprometem a:*
Promover os investimentos e gastos em equipamentos e sistemas de forma individual, quando aplicados em veículos de sua frota, bem como em garagens e outras infraestruturas específicas e vinculadas à sua área de operação, em conformidade com as exigências do edital e do contrato;
Promover os investimentos em equipamentos, sistemas e infraestruturas de forma conjunta, quando estes forem aplicados no STCO, para uso comum, independentemente de sua vinculação com qualquer uma das áreas de operação, a exemplo dos módulos de conforto, em conformidade com as exigências do edital;
Arcar com o custeio de serviços realizados diretamente ou subcontratado pela unidade executiva para operacionalização das atribuições definidas no acordo operacional ou por outros entes a quem forem delegadas expressamente tais atribuições.
Haverá o rateio dos investimentos e custeios entre as SPEs, observando o percentual de participação no STCO.

Participação e rateio *Todas as SPEs terão participação igualitária no processo de discussão, decisão e administração gerencial conduzida mediante o modelo de governança instituído, correspondente a 1/3 (um terço) de votos para cada uma.*
A participação das SPEs no acordo operacional relativa aos investimentos e custeios é dada pelos seguintes valores:
Plataforma Transportes SPE S/A – Área de Operação A: 33,5127%
Ótima Transportes de Salvador SPE S/A – Área de Operação B: 35,2590%
CSN – Transportes Urbanos SPE S/A – Área de Operação C: 31,2283%

Remuneração das SPEs *Constitui norma geral do sistema de remuneração permitir a mesma proporcionalidade dos fatores de produção (frota e produção quilométrica) e de passageiros equivalentes entre as SPEs, como formulação básica do modelo de equalização de custos e receitas, de forma a favorecer o equilíbrio de cada área de operação em relação à média do STCO.*

A operacionalização do sistema de remuneração será baseada nos dados obtidos no sistema de bilhetagem eletrônica e no sistema de monitoramento da operação.

Modelo de governança **de** *A responsabilidade de coordenação das atividades previstas no acordo operacional ficará a cargo de entidade única, decorrente da associação entre as SPEs por qualquer forma de direito, devidamente formalizada e regularizada com personalidade jurídica, que contará com um conselho gestor e uma unidade executiva.*

Na forma do estatuto da entidade única a ser constituída, caberá ao conselho gestor, integrado por um representante de cada SPE, as seguintes atribuições:

- Aprovar o Regimento de Implantação e Operação do acordo operacional inicial e suas alterações posteriores;

- Instituir, no âmbito da estrutura orgânica da entidade criada, uma unidade exclusiva responsável pela condução dos processos administrativos, técnicos e operacionais relativos ao acordo operacional, bem como nomear e destituir seus membros;

- Aprovar ou rejeitar as prestações de contas anuais apresentadas periodicamente na forma do regimento do acordo operacional pela unidade executiva;

- Acompanhar a atuação da unidade executiva;

- Deliberar sobre investimentos, aportes de recursos e retenção de receitas do sistema de arrecadação das SPEs relacionadas com as obrigações comuns estabelecidas no acordo operacional.

A entidade a ser constituída também contará com uma unidade executiva, a qual terá as seguintes atribuições:

- Executar todas as atividades associadas aos objetos do acordo operacional;

- Elaborar planos de ação, programa de investimentos, orçamentos e demais instrumentos orientadores da execução das atividades relacionadas, submetendo-o à apreciação do conselho gestor;

- Elaborar processos de trabalho para a realização de suas atividades e dimensionar os recursos necessários;

- Promover a mobilização de recursos de pessoal, materiais, tecnológicos e instrumentais para o exercício das funções delegadas;

- Realizar contratações de serviços de terceiros;

- Realizar investimentos em geral e em particular em infraestrutura e sistemas tecnológicos em nome das SPEs relacionadas com as atividades estabelecidas no acordo operacional;

- Gerir os recursos financeiros disponibilizados pelas SPEs para a realização de suas atividades;

- Representar as SPEs junto ao Município de Salvador nos assuntos relacionados ao acordo operacional e em outros.

Data **de** *20 de outubro de 2014*

assinatura

Vigência *O prazo de vigência do acordo operacional coincidirá com o prazo de duração dos Contratos de Concessão firmados pelo Município de Salvador e as SPEs*

Contrato / Tipo de Operação	<i>Convênio de Cooperação para o planejamento conjunto da construção, implantação e operação do Sistema Integrado de Transporte Público Intermunicipal de Caráter Urbano envolvendo a integração do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, entre outras obrigações.</i>
Partes	<i>Estado da Bahia Município de Salvador Município de Lauro de Freitas</i>
Contexto	<i>Necessidade de expansão dos serviços de transporte coletivo na Região Metropolitana de Salvador, com intuito de executar as políticas públicas relativas à mobilidade urbana.</i>
Premissas	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Investimentos já realizados pelo Município de Salvador e pelo Estado da Bahia na construção e implantação da linha 1 do Metrô de Salvador, em vias de conclusão no trecho Lapa-Acesso Norte e em obras no trecho Acesso Norte- Pirajá, e a necessidade de incorporá-la física, tarifária e operacionalmente a um sistema de transporte que expanda sua performance e sua demanda, seja do ponto de vista operacional, seja do ponto de vista de sua racionalidade econômica;</i> • <i>Os levantamentos técnicos realizados no âmbito do Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI SEDUR nº 01/2011 (PMI), promovido pelo Estado da Bahia, que demonstraram a necessidade de construção, implantação e operação de um sistema integrado de transporte público intermunicipal de caráter urbano estruturador, nominado Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas – SMSL;</i> • <i>O interesse dos municípios de Salvador e de Lauro de Freitas de planejar e de gerir, de forma conjunta, com o Estado da Bahia os serviços de transporte coletivo intermunicipal de caráter urbano de passageiros visando instituir paulatinamente a integração física e tarifária entre as linhas e redes urbanas de transporte coletivo envolvendo a alimentação do Sistema Intermunicipal de Caráter Urbano Estruturador.</i>
Objeto	<p><i>Cooperação, entre os municípios de Salvador e de Lauro de Freitas e o Estado da Bahia, envidando os seus melhores esforços para o planejamento da gestão e da operação, construção, implantação e operação do Sistema Integrado de Transporte Público Intermunicipal de Caráter Urbano, na forma da Lei Federal nº 12.587/2012, compreendendo:</i></p> <p><i>I – Sistema Intermunicipal de Caráter Urbano Estruturador composto de:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>a) Corredor entre Lapa e Pirajá, com a conclusão, implantação e operação da Linha 1 do Metrô de Salvador (Linha 1);</i> <i>b) Corredor interligando a linha 1 e o Município de Lauro de Freitas, por meio da construção, implantação e operação da linha 2 do Metrô de Salvador;</i> <i>c) Outros corredores a serem definidos pelo Estado e Municípios envolvidos e diretamente relacionados com o PMI SEDUR nº 01/2011;</i> <p><i>II – Sistema Auxiliar de Alimentação, compreendendo as linhas de transporte coletivo com extensão máxima de 5km, que servirão à alimentação do Sistema Intermunicipal de Caráter Urbano Estruturador a ser remunerado unicamente pela tarifa cobrada do usuário do modal sobre trilhos, mediante integração tarifária com a dos demais sistemas urbanos de transporte coletivo de passageiros, regulados, respectivamente, pelos municípios de Salvador e Lauro de Freitas;</i></p> <p><i>III – Sistema Municipal de Salvador e de Lauro de Freitas, compreendendo o conjunto de Linhas de transporte coletivo urbano, de passageiros, que poderão ser objeto de aditivos a este</i></p>

convênio, no sentido de serem, de forma paulatina, integradas ao Sistema Intermunicipal de Caráter Urbano Estruturador;

IV – Sistema Rodoviário Intermunicipal de Caráter Urbano, compreendendo o conjunto de Linhas de transporte coletivo urbano de passageiros entre os Municípios de Salvador e de Lauro de Freitas.

Termos do Acordo do Planejamento associado: Em decorrência do planejamento associado entre os municípios de Salvador e Lauro de Freitas e o Estado da Bahia para regulação, planejamento e controle dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros, estes ficam autorizados a negociar e celebrar entre si, contratos ou compromissos de programa que abranjam doação, cessão, concessão do uso de bens e todos os demais atos administrativos necessários para o cumprimento dos objetivos do presente convênio.

Comissão de Mobilidade: Fica instituída a Comissão de Mobilidade, composta por 10 membros, Secretários ou servidores públicos indicados formalmente pelo respectivo Chefe do Poder Executivo.

Atribuições dos Entes Conveniados Para a execução deste convênio, caberá ao Município de Salvador:

I – concluir a construção e implantação da Linha 1 em até 31/10/2013;

II – realizar, às suas expensas e ao seu exclusivo critério, no exercício de sua competência constitucional, os testes experimentais nessa Linha 1;

III – transferir, na forma da lei específica, ao Estado todos os bens móveis, imóveis, infraestruturas e equipamentos da Linha 1 até 15/12/2013;

IV – licenciar as intervenções viárias no âmbito municipal necessárias à construção dos objetivos deste convênio;

V – delegar formalmente, em caráter irrevogável e irretratável, durante todo o período da concessão, a gestão operacional e tarifária do sistema auxiliar de alimentação do Sistema Intermunicipal de Caráter Urbano Estruturador ao Estado;

VI – promover dentro do prazo de 6 meses a partir da assinatura deste convênio a licitação e a contratação das empresas concessionárias para a operação das linhas urbanas sob sua responsabilidade, abrangendo o futuro sistema de alimentação;

Para a execução deste convênio, caberá ao município de Lauro de Freitas:

I – alterar o traçado ou as regras de trânsito nas vias públicas, possibilitando a prestação dos serviços de alimentação do Sistema Metropolitano Estruturador ou a extensão desse Sistema;

II – licenciar as intervenções viárias no âmbito municipal necessárias à consecução do presente convênio;

III – delegar formalmente, em caráter irrevogável e irretratável, durante todo o período da concessão, a gestão operacional e tarifária do Sistema Auxiliar de Alimentação do Sistema Metropolitano Estruturador ao Estado;

IV – realizar seus melhores esforços para atender as proposições e recomendações da comissão metropolitana no cronograma por esta definido;

V – promover, dentro do prazo de 6 meses a contar da data de assinatura do presente convênio, a licitação e a contratação das empresas concessionárias para a operação das linhas urbanas sob sua responsabilidade.

Para a execução deste convênio, caberá ao Estado da Bahia:

I – aportar, por intermédio de recursos próprios, derivados de financiamento ou por recursos recebidos da União Federal em razão de enquadramento em programas de incentivo ou da realização de convênios e acordos específicos e mediante recursos privados provenientes da licitação e contratação de parceria público-privada todo o investimento financeiro necessário à construção, implantação e operação da Linha 2 e operação da Linha 1 do Sistema Intermunicipal de Caráter Urbano Estruturador;

II – regular e controlar a operação do Sistema Intermunicipal de Caráter Urbano Estruturador e Sistema Auxiliar de Alimentação;

III – empreender seus melhores esforços visando implementar a integração física e tarifária do Sistema Intermunicipal de Caráter Urbano Estruturador com os demais sistemas de transporte municipais de passageiros;

IV – encaminhar, quando legalmente necessário, ao legislativo estadual os projetos de lei necessários ao cumprimento do objeto da presente avença.

Data de 20 de janeiro de 2012.

assinatura

Vigência Prazo indeterminado.

CONTRATO DE PROGRAMA ENTRE O ESTADO DA BAHIA E OS MUNICÍPIOS DE SALVADOR E LAURO DE FREITAS

Contrato / Tipo de Operação Contrato de Programa para viabilização do transporte metroviário

Partes Estado da Bahia;
Município de Salvador;
Município de Lauro de Freitas;
E, na qualidade de interveniente, a Companhia de Transporte de Salvador.

Contexto Necessidade de expansão dos serviços de transporte coletivo na Região Metropolitana de Salvador, com intuito de executar as políticas públicas relativas à mobilidade urbana.

Premissas

- Investimentos já realizados pelo Município de Salvador e pelo Estado da Bahia na construção e implantação da linha 1 do Metrô de Salvador, em vias de conclusão no trecho Lapa-Acesso Norte e em obras no trecho Acesso Norte- Pirajá, e a necessidade de incorporá-la física, tarifária e operacionalmente a um sistema de transporte que expanda sua performance e sua demanda, seja do ponto de vista operacional, seja do ponto de vista de sua racionalidade econômica;
- Os levantamentos técnicos realizados no âmbito do Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI SEDUR nº 01/2011 (PMI), promovido pelo Estado da Bahia, que demonstraram a necessidade de construção, implantação e operação de um sistema integrado de transporte público intermunicipal de caráter urbano estruturador, nominado Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas – SMSL;
- As condições estabelecidas no Convênio de Cooperação Intrafederativo nº 01/2012, firmado entre o Estado da Bahia e os Municípios de Salvador e Lauro de Freitas, e a necessidade de sua futura adequação ao interesse público.

Objeto	<i>Disciplinar a prestação de serviço de transporte público metroviário, bem como dispor sobre a sua integração com as linhas de transporte coletivo de passageiros dos municípios de Salvador e de Lauro de Freitas.</i>
Termos do Acordo	<i>Deverá ser realizado procedimento licitatório e contratação da conclusão e operação da Linha 1, tramo 1 e construção, implantação e operação das Linhas 1, tramo 2 e Linha 2. Este procedimento licitatório será realizado pelo Estado da Bahia, que poderá ceder o contrato à empresa pública ou consórcio, caso tal entidade seja oportunamente constituída e desde que prevista tal possibilidade no edital correspondente.</i> <i>O município de Salvador transferirá a totalidade de suas ações na Companhia de Transportes de Salvador – CTS, e o Estado da Bahia as receberá e assumirá o controle acionário da CTS, com os seus respectivos direitos e obrigações.</i>
Cartões de integração e Câmara de Compensação Tarifária	<i>Os ônibus e o metrô deverão utilizar sistemas operacionais compatíveis, que permitam a utilização dos cartões de integração.</i> <i>Será criada uma Câmara de Compensação Tarifária, exclusivamente para viagens com integração, que será de responsabilidade conjunta do Estado da Bahia e do Município de Salvador, ou da entidade para a qual venha a ser delegada.</i> <i>Haverá a compensação diária dos valores correspondentes às viagens realizadas em cada um dos modais, que deverão ser repassadas diariamente na proporção das viagens realizadas para cada operador, assegurado o direito recíproco de acompanhamento e auditoria das operações.</i>
Data de assinatura	<i>22 de abril de 2013.</i>
Vigência	<i>30 anos, contados a partir da assinatura, podendo ser prorrogado por meio de termo de aditamento.</i>

3.8.3 Sistema de Bilhetagem Metropolitana

Autoridade metropolitana responsável	<i>A Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia é responsável por regular o sistema, conforme estabelece o Decreto Estadual nº 7.426, de 31 de agosto de 1998.</i>
Instrumento contratual / convênio	<i>Sem informação.</i>
Conta de Arrecadação/Centralização	<i>Sem informação.</i>
Conta de Repasse	<i>De acordo com as informações recebidas, a sistematização jurídica da integração tarifária em comento ocorreu mediante a celebração de um convênio entre os responsáveis pelo Metropasse, CCR Metrô e SalvadorCard. O referido convênio, no entanto, não foi disponibilizado.</i>
Conta de Complementação	<i>Sem informação.</i>
Sistema de Rateio	<i>Sem informação.</i>
Ordem de prioridades nos repasses	<i>Sem informação.</i>
Periodicidade dos repasses	<i>Sem informação.</i>

Cronograma de implantação de novos sistemas de arrecadação e repartição tarifária *Sem informação.*

Instituição financeira custodiante *Sem informação.*