

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 4

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	13
2	Apêndice V – Aspecto Estrutural e Operacional	14
2.1	Aspecto Estrutural	14
2.1.1	Rede de Transporte Público Coletivo.....	14
2.1.2	Indicador de proximidade ao transporte de média e alta capacidades e demais indicadores relevantes.....	56
2.1.3	Rede Viária.....	57
2.1.4	Rede Cicloviária	62
2.1.5	Sinistros de trânsito	65
2.1.6	Conclusões sobre o aspecto estrutural.....	67
2.2	Aspecto Operacional	69
2.2.1	Deslocamentos Urbanos.....	69
2.2.2	Infraestrutura operacional.....	93
2.2.3	Conclusões sobre o aspecto operacional	140
3	Apêndice VI – Aspecto financeiro	142
3.1	Aspectos Econômico-Financeiros do TPC.....	142
3.1.1	Receita pública e arrecadação	142
3.1.2	Receitas extratarifárias	150
3.1.3	Remuneração	151
3.1.4	Custos	151
3.1.5	Resultados e Subsídios	153
3.2	Aspectos Financeiros dos entes públicos	157
3.2.1	Metodologia de Cálculo das Despesas dos Entes – Históricas e Projetadas	157
3.2.2	Metodologia de Mapeamento das Parcerias Público-Privadas (PPPs)	159
3.2.3	Cálculo do CAPAG	162
3.2.4	Investimentos	164
3.2.5	Aspectos complementares à estrutura de governança da RMS: Fundos.....	175

Lista de Figuras

Figura 1: Traçado da Linha 1 entre Águas Claras e Lapa e Linha 2 entre Aeroporto e Acesso Norte	15
Figura 2: Rede de linhas municipais do sistema STCO	18
Figura 3: Frequência de ônibus do Sistema STCO X Produção e atração de viagens por zona de tráfego na Hora Pico Manhã	21
Figura 4: Frequência de ônibus do Sistema STCO na Hora Pico Manhã	22
Figura 5: Oferta de assentos do Sistema STCO por zona de tráfego na Hora Pico Manhã.....	23
Figura 6: Evolução da quantidade de viagens e quilometragem percorrida anual do Sistema STCO entre 2013 e 2023.....	30
Figura 7: Viagens por mês do ano de 2023 por operadora do Sistema STCO	31
Figura 8: Quilometragem percorrida por mês do ano de 2023 por operadora do Sistema STCO..	31
Figura 9: Cumprimento de viagens por operadora por mês do ano de 2023 do Sistema STCO....	32
Figura 10: Traçado da infraestrutura do Sistema BRT.....	35
Figura 11: Rede de linhas municipais do sistema STEC	37
Figura 12: Frequência de ônibus do Sistema STEC por zona de tráfego na Hora Pico Manhã	39
Figura 13: Frequência de ônibus do Sistema STEC na Hora Pico Manhã	40
Figura 14: Oferta de assentos do Sistema STEC por zona de tráfego na Hora Pico Manhã	41
Figura 15: Linhas a serem operadas por meio do contrato emergencial	45
Figura 16: Rede de linhas metropolitanas.....	47
Figura 17: Quantidade de linhas do Sistema Metropolitano por operadora	48
Figura 18: Frequência de ônibus do Sistema Metropolitano na Hora Pico Manhã.....	50
Figura 19: Frequência de ônibus do Sistema Metropolitano por zona de tráfego da área de influência na Hora Pico Manhã	51
Figura 20: Oferta de assentos do Sistema Metropolitano por zona de tráfego da área de influência na Hora Pico Manhã	52
Figura 21: Ligações hidroviárias	53
Figura 22: Sistema Estrutural de TPC-MAC.....	54
Figura 23: Perímetro de 1 km das estações de média e alta capacidade sobre figura de população por zona de tráfego.....	57
Figura 24: Hierarquia viária do município de Salvador	58
Figura 25: Evolução da frota de veículos por tipo entre 2004 e 2024	60
Figura 26: Evolução da taxa de motorização por município (frota/100 habitantes).....	61
Figura 27: Taxa de motorização X Renda por domicílio	62
Figura 28: Extensão de tratamento cicloviário por tipo.....	63
Figura 29: Extensão de tratamento cicloviário por tipo.....	64
Figura 30: Tendência temporal de óbitos por sinistros de trânsito no Brasil e na RM de Salvador	66
Figura 31: População e viagens diárias por município da RMS.....	72
Figura 32: Distribuição das viagens diárias segundo a classe de renda.....	73
Figura 33: Índice de Mobilidade por modo de transporte e por classe de renda na RMS	74
Figura 34: Distribuição percentual da população segundo as classes de renda (RMS e Salvador)	76
Figura 35: Histograma de percentual acumulado de população segundo faixas de renda (RMS e Salvador) em 2012.....	77
Figura 36: População e viagens diárias por classe de renda - Salvador	78

Figura 37: Índice de Mobilidade por modo de transporte e classe de renda na cidade de Salvador	78
Figura 38: Histograma de população e viagens diárias segundo a escolaridade -RMS	79
Figura 39: Índice de mobilidade urbana segundo a escolaridade – RMS (viagens/dia/habitante) .	80
Figura 40: Histograma de população e viagens diárias segundo a escolaridade - Salvador	80
Figura 41: Índice de mobilidade urbana segundo escolaridade – Salvador (viagens/dia/habitante)	81
Figura 42: Taxa de imobilidade segundo a escolaridade na RMS	82
Figura 43: Taxa de imobilidade e escolaridade na cidade de Salvador	83
Figura 44: Viagens diárias segundo o gênero - RMS	84
Figura 45: Viagens diárias segundo o modo e gênero	85
Figura 46: Participações de cada gênero na população e no número de viagens diárias (RMS e Salvador)	85
Figura 47: Histograma de participação de cada gênero por modo de transporte	86
Figura 48: Curva de variação horária da demanda ao longo do dia por tipo de transporte.....	88
Figura 49: Distribuição das viagens segundo o motivo (exceto viagens com motivo retorno à para residência) - RMS	89
Figura 50: Distribuição modal das viagens na RMS e em Salvador	90
Figura 51: Viagens externas Geradas pelos municípios da RMS para a cidade de Salvador.....	91
Figura 52: Índice de dependência das cidades da RMS em relação aos municípios da RMS e à Salvador	92
Figura 53: Porcentagem das viagens externas cujo destino é a cidade de Salvador	93
Figura 54: Evolução de passageiros transportados por ano no Sistema SMSL	94
Figura 55: Passageiros transportados por mês no ano de 2023	95
Figura 56: Passageiros Média Dia Útil (MDU) do mês de maio/2023 do Metrô por estação.....	96
Figura 57: Passageiros Média Dia Útil (MDU) do mês de maio/2023 do Metrô por estação.....	97
Figura 58: Passageiros transportados por mês pelo Sistema STCO nos anos de 2019 e 2023....	99
Figura 59: Evolução de passageiros transportados e passageiros equivalentes por ano pelo Sistema STCO entre 2001 e 2023	101
Figura 60: Passageiros totais no ano de 2023 por empresa operadora (números absolutos e percentual).....	102
Figura 61: Passageiros totais por tipo de dia e por dia no ano de 2023	103
Figura 62: Passageiros transportados e equivalentes por mês do ano de 2023 por empresa operadora	105
Figura 63: Índice de Passageiros por Quilômetro do Sistema STCO entre 2013 e 2023	114
Figura 64: Forma de pagamento da tarifa do Sistema STCO.....	116
Figura 65: Forma de pagamento da tarifa do Sistema STCO por mês de 2023	118
Figura 66: Pagamentos em formato eletrônico da tarifa do Sistema STCO entre 2007 e 2023... ..	118
Figura 67: Passageiros transportados e equivalentes do Sistema STEC e comparação com o Sistema STCO mês a mês do ano de 2023	122
Figura 68: Porcentagem de Passageiros transportados e equivalentes do Sistema STEC e comparação com o Sistema STCO mês a mês do ano de 2023	122
Figura 69: Porcentagem de Passageiros transportados do Sistema STEC e comparação com o Sistema STCO mês a mês do ano de 2023	123
Figura 70: Porcentagem de passageiros transportados e equivalentes por sistema do município de Salvador em 2023.....	125
Figura 71: Histórico de demanda de passageiros de Camaçari por setor de operação.....	126

Figura 72: Média de demanda mensal de passageiros de Camaçari por área de operação pré e pós pandemia.....	126
Figura 73: Comparativo da demanda diária nos anos de estudo.....	127
Figura 74: Porcentagem de passageiros transportados por operadora no mês de maio/2023	128
Figura 75: Porcentagem de passageiros por tipo de pagamento no mês de maio/2023 do Sistema Metropolitano	131
Figura 76: Passageiros transportados – Ferry Boat São Joaquim X Bom Despacho por mês no ano de 2023.....	132
Figura 77: Passageiros transportados – Lancha Salvador – Mar Grande por mês no ano de 2023	133
Figura 78: Passageiros transportados – Lancha Ribeira - Plataforma.....	134
Figura 79: Passageiros por equipamento vertical de Salvador por mês no ano de 2023.....	135
Figura 80: Tarifas e integrações tarifárias.....	136
Figura 81: Carregamento do sistema viário de Salvador e municípios limítrofes na Hora Pico Manhã	140
Figura 82: Histórico de tarifa do STCO em valores correntes e em valores corrigidos pelo IPCA	143
Figura 83: Comprometimento em percentual do salário-mínimo com a aquisição de 50 tarifas em Salvador	144
Figura 84: Evolução da demanda do STCO entre 2012 e 2023	145
Figura 85: Evolução da arrecadação tarifária do STCO (em milhões de R\$)	145
Figura 86: Arrecadação tarifária mensal do SMSL entre janeiro/2021 e dezembro/2023	146
Figura 87: Arrecadação tarifária mensal do SMSL entre janeiro/2021 e dezembro/2023, corrigida pelo IPCA (2024).....	146
Figura 88: Esquemático da Câmara de Compensação Tarifária.....	149
Figura 89: Mapeamento financeiro Metrô Bahia.....	149
Figura 90: Arrecadação extratarifária mensal do SMSL entre janeiro/2021 e dezembro/2023.....	150
Figura 91: Evolução dos valores médios mensais recebidos pelas concessionárias do STCO a valores atuais (em milhões de R\$).....	152
Figura 92: Evolução do custo operacional mensal do SMSL, e valores corrigidos para junho de 2024.....	152
Figura 93: Evolução da arrecadação e subsídio do STCO, em milhões de R\$	154
Figura 94: Comparativo da receita calculada e devida à CMB e receita efetivamente paga pela CCT	155
Figura 95: Pagamento mensal da contraprestação do Poder Concedente ao SMSL em milhões de R\$.....	156
Figura 96: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana	158
Figura 97: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana	165
Figura 98: Gráfico dos Investimentos Empenhados Anuais do Governo da Bahia em Mobilidade Urbana vs. Investimento Empenhados Total	166
Figura 99: Gráfico dos Investimentos Empenhados Totais e em Mobilidade Urbana vs. Receita Corrente Líquida do Governo da Bahia.....	167
Figura 100: Gráfico Comparativo Entre Investimentos Totais Empenhados e Liquidados pelo Governo da Bahia.....	168
Figura 101: Gráfico Comparativo Entre Investimentos em Mobilidade Urbana Empenhados e Liquidados pelo Governo da Bahia	168

Figura 102:Gráfico dos Investimentos em Mobilidade Urbana e o valor projetado no LOA (2024) do Governo da Bahia.....	170
Figura 103: Gráfico dos Investimentos Anuais da Prefeitura de Salvador em Mobilidade Urbana vs. Investimento Total.....	171
Figura 65:Gráfico dos Investimentos em Mobilidade Urbana vs. Receita Corrente Líquida da Prefeitura de Salvador.....	172
Figura 66: Gráfico Comparativo Entre Investimentos Totais Empenhados e Liquidados pela Prefeitura de Salvador.....	173
Figura 67: Gráfico Comparativo Entre Investimentos em Mobilidade Urbana Empenhados e Liquidados pela Prefeitura de Salvador.....	173
Figura 68: Gráfico dos Investimentos empenhados em Mobilidade Urbana e o valor projetado no LOA (2024/2025) do Governo de Salvador.....	174

Lista de Tabelas

Tabela 1: Dados operacionais para as Linhas 1 e 2 do Metrô	16
Tabela 2: Linhas por sistema municipal de Salvador	17
Tabela 3: Frota em operação por consórcio do Sistema STCO no ano de 2023	19
Tabela 4: Frota total por consórcio do Sistema STCO no ano de 2023	19
Tabela 5: Evolução da frota operante e total e idade média do Sistema STCO entre 2012 e 2023	20
Tabela 6: Idade média por tipo de veículo do Sistema STCO	20
Tabela 7: Linhas municipais do Sistema STCO.....	23
Tabela 8: Quantidade de ônibus com ar-condicionado por operadora no Sistema STCO	29
Tabela 9: Evolução da quantidade de viagens e quilometragem percorrida anual do Sistema STCO entre 2013 e 2023.....	29
Tabela 10: Quantidade de viagens e quilometragem percorrida por mês do ano de 2023 por operadora do Sistema STCO	30
Tabela 11: Cumprimento de viagens por operadora por mês do ano de 2023 do Sistema STCO .	32
Tabela 12: Percurso Médio Mensal por veículo por mês entre 2019 e 2023.....	33
Tabela 13: Percurso Médio Mensal por veículo, por operadora e por mês em 2023	34
Tabela 14: Linhas do Sistema BRT	35
Tabela 15: Quilometragem percorrida e viagens por ano, frota e PMM do Sistema BRT e do Sistema STCO.....	36
Tabela 16: Quilometragem percorrida e viagens por mês, frota e PMM do Sistema BRT.....	36
Tabela 17: Linhas municipais STEC.....	38
Tabela 18: Linhas municipais de Camaçari do contrato emergencial	43
Tabela 19: Quantidade de linhas do Sistema Metropolitano por operadora.....	47
Tabela 20: Linhas do Sistema Metropolitano.....	48
Tabela 21: Terminais de integração do município de Salvador	55
Tabela 22: Extensão da rede viária por tipo de via	57
Tabela 23: Evolução da frota de veículos por tipo entre 2004 e 2024.....	59
Tabela 24: Crescimento da frota por tipo por período (taxa anual em porcentagem).....	60
Tabela 25: Evolução da taxa de motorização por município (frota/100 habitantes)	60
Tabela 26: Extensão de tratamento cicloviário por tipo	63
Tabela 27: Óbitos e taxa de mortalidade por cem mil habitantes por município da RM de Salvador	65
Tabela 28: Óbitos por modo de transporte em 2022.....	66
Tabela 29: Mobilidade e Divisão Modal na RMS em 2012.....	70
Tabela 30: Mobilidade e Divisão Modal na cidade de Salvador em 2012	71
Tabela 31: População, viagens diárias e Índice de Mobilidade nos Municípios da RMS em 2012.	71
Tabela 32: Número de viagens diárias por modo de transporte segundo a classe de renda – RMS (2012)	72
Tabela 33: Índice de Mobilidade por classe de renda na RMS (viagens/dia/habitante)	74
Tabela 34: População segundo classes de renda – RMS e Salvador.....	75
Tabela 35: Percentual acumulado de população segundo faixas de renda (RMS e Salvador) em 2012.....	76
Tabela 36: Número de viagens diárias por modo de transporte segundo a classe de renda – Salvador	77
Tabela 37: Índice de Mobilidade por classe de renda na Cidade de Salvador	78
Tabela 38: Distribuição da população e das viagens diárias segundo a escolaridade – RMS	79

Tabela 39: Distribuição da população e das viagens diárias (?) segundo a escolaridade – Cidade de Salvador	80
Tabela 40: Valores acumulados de população e viagens diárias em ordem crescente de nível de instrução	81
Tabela 41: Índice de imobilidade segundo a escolaridade na RMS	82
Tabela 42: Taxas de imobilidade segundo a escolaridade na cidade de Salvador	82
Tabela 43: Viagens diárias segundo o gênero – RMS	83
Tabela 44: Viagens diárias segundo o gênero – Salvador	84
Tabela 45: Participação na população e no número de viagens diárias por gênero – RMS e Salvador	85
Tabela 46: Participação de cada gênero por modo de transporte	86
Tabela 47: Viagens diárias por faixa de horário e tipo de transporte – RMS	87
Tabela 48: Distribuição das viagens segundo o motivo (exceto viagens com motivo retorno à para residência) – RMS	88
Tabela 49: Distribuição modal das viagens na RMS e em Salvador	89
Tabela 50: Viagens externas Geradas pelos municípios da RMS para a cidade de Salvador	90
Tabela 51: Viagens diárias dos municípios da RMS (internas, externas intermunicipais, e com destino em Salvador)	91
Tabela 52: Porcentagem das viagens externas cujo destino é a cidade de Salvador	93
Tabela 53: Passageiros transportados por mês no ano de 2023	94
Tabela 54: Passageiros Média Dia Útil (MDU) do mês de maio/2023 do Metrô por estação	95
Tabela 55: Embarques de passageiros Média Dia Útil (MDU) do mês de maio/2023 na Hora Pico Manhã por estação	96
Tabela 56: Passageiros Média Dia Útil (MDU) do mês de maio/2023 do Metrô por estação	97
Tabela 57: Passageiros transportados por mês pelo Sistema STCO nos anos de 2019 e 2023....	98
Tabela 58: Evolução de passageiros transportados e passageiros equivalentes por ano pelo Sistema STCO entre 2001 e 2023	100
Tabela 59: Passageiros totais por mês do ano de 2023 por empresa operadora	101
Tabela 60: Passageiros totais por tipo de dia e por dia no ano de 2023	102
Tabela 61: Passageiros transportados e equivalentes por mês do ano de 2023 por empresa operadora	104
Tabela 62: Passageiros por mês e Média Dia Útil do mês de maio/2023 do Sistema STCO	105
Tabela 63: Índice de Passageiros por Quilômetro do Sistema STCO por operadora e por mês de 2023.....	115
Tabela 64: Forma de pagamento da tarifa do Sistema STCO por mês de 2023	117
Tabela 65: Forma de pagamento da tarifa do Sistema STCO por ano entre 2007 e 2023.....	119
Tabela 66: Passageiro transportados e equivalentes por mês e por dia e frota total por mês do Sistema BRT no ano de 2023	119
Tabela 67: Linhas do Sistema STCO, demanda por mês e por média dia útil (MDU).....	120
Tabela 68: Passageiros transportados e equivalentes do Sistema STEC e comparação com o Sistema STCO mês a mês do ano de 2023	121
Tabela 69: Linhas do Sistema STEC, demanda por mês e por média dia útil (MDU)	123
Tabela 70: Passageiros transportados e equivalentes por sistema do município de Salvador	124
Tabela 71: Passageiros transportados por operadora no mês de maio/2023	128
Tabela 72: Passageiros por mês e Média Dia Útil do mês de maio/2023 das linhas metropolitanas do Sistema Metropolitano	129
Tabela 73: Passageiros por tipo de pagamento no mês de maio/2023 do Sistema Metropolitano	131

Tabela 74: Passageiros transportados – Ferry Boat São Joaquim X Bom Despacho por mês no ano de 2023.....	131
Tabela 75: Passageiros transportados – Lancha Salvador – Mar Grande por mês no ano de 2023	132
Tabela 76: Passageiros transportados – Lancha Ribeira - Plataforma por mês no ano.....	133
Tabela 77: Passageiros por equipamento vertical de Salvador por mês no ano de 2023	134
Tabela 78: Evolução da tarifa das linhas municipais de Salvador entre 1995 e 2023	135
Tabela 79: Evolução da tarifa pública das linhas municipais de Salvador entre 1995 e 2023.....	143
Tabela 80: Divisão de valores tarifários no sistema integrado da RMS	148
Tabela 81: Participação do subsídio na receita municipal de Salvador.....	154
Tabela 82: Participação do subsídio na receita do Estado	156
Tabela 83: Classificação de Área/Setor.....	160
Tabela 84: Classificação CAPAG final.....	164

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana de Salvador - RMS (Volume 4) feito no âmbito do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU) e é constituído de dois apêndices.

No Apêndice V são caracterizados os aspectos estruturais da infraestrutura de transportes das RMS apresentando os atributos do sistema viário, os corredores de TPC, terminais e estações, tecnologias veiculares, frota e dos elementos físicos territoriais que interferem na implantação e concepção dos projetos de transporte, além dos aspectos operacionais do TPC, embasando a elaboração do capítulo 3.4 do Relatório de Diagnóstico.

O Apêndice VI apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico do aspecto financeiro, constante no capítulo 3.5 do Relatório de Diagnóstico.

2 Apêndice V – Aspecto Estrutural e Operacional

2.1 Aspecto Estrutural

Neste capítulo são apresentados os aspectos estruturais dos sistemas de transporte existentes nos municípios da Área de Estudo, incluindo as seguintes modalidades de transporte:

- Transporte Público Coletivo (TPC);
- Sistema viário;
- Rede cicloviária.

A caracterização desses sistemas não será exaustiva, focando em aspectos gerais de oferta de transportes e de infraestrutura complementar.

Optou-se pela inclusão de um capítulo que aborda os aspectos estruturais da rede cicloviária, mesmo ele atualmente tendo uma baixa participação de viagens diárias dentro da área de estudo (0,9% das viagens diárias dentro da RMS, segundo a Pesquisa Origem e Destino 2012), porém este modo de transporte possui um grande potencial na migração de viagens realizadas principalmente pelos modos individuais.

2.1.1 Rede de Transporte Público Coletivo

No que se refere ao Transporte Público Coletivo (TPC), a Área de Estudo analisada possui uma grande variedade de soluções de transportes. Neste capítulo serão abordados os seguintes sistemas de transporte:

- (i) Sistema sobre trilhos;
- (ii) Sistemas por ônibus;
- (iii) Demais sistemas (aquaviário e equipamentos verticais).

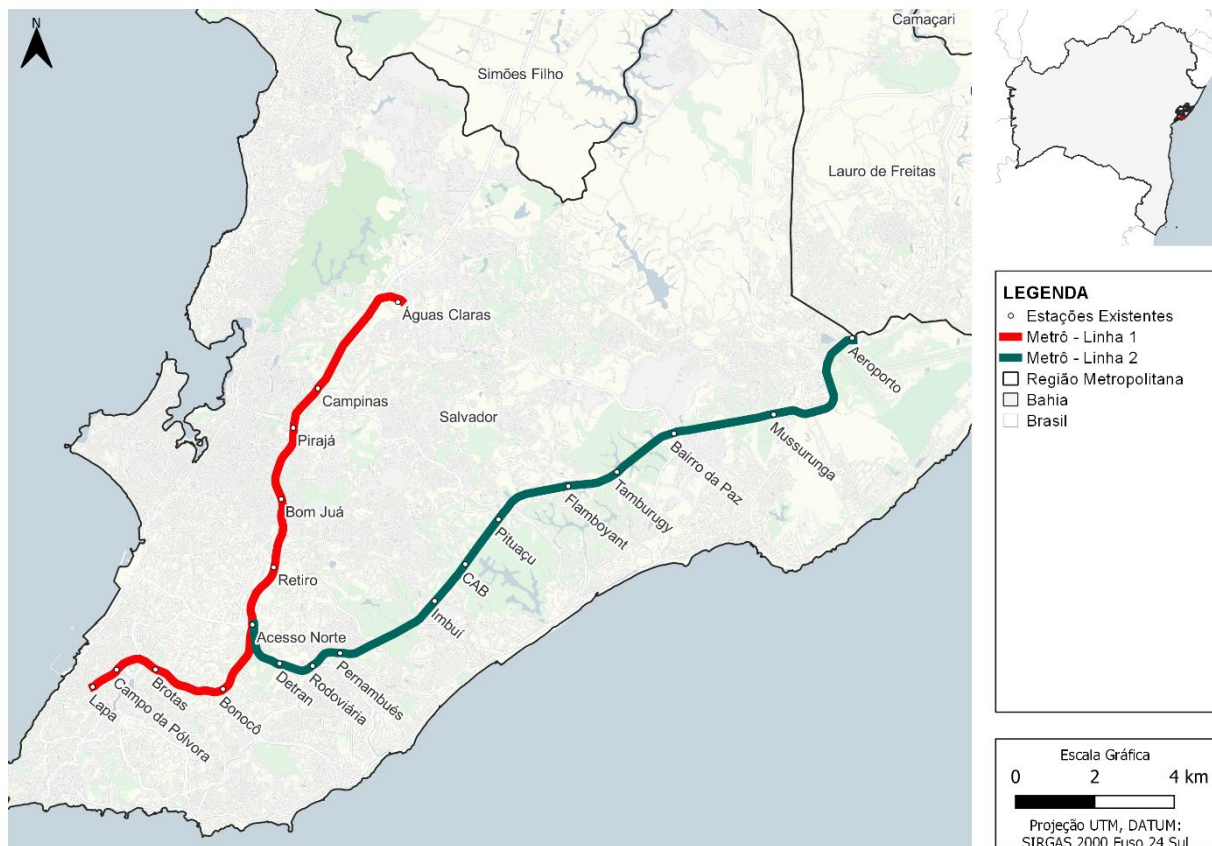
2.1.1.1 Sistema sobre trilhos

A área de estudo possui um sistema sobre trilhos denominado Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas (Sistema SMSL). Implantado inicialmente no ano de 2014, sua relativa juventude contrasta com a rápida expansão de sua rede. O sistema é operado pela CCR Metrô Bahia.

Atualmente o sistema possui uma extensão total de 34 km, distribuídos em duas linhas, sendo que a Linha 2 percorre o trajeto entre a Estação Aeroporto, localizada na divisa dos municípios de Salvador e Lauro de Freitas e a Estação Lapa, localizada no Centro Histórico de Salvador, com um total de 10 estações.

A Linha 1 se inicia na Estação Águas Claras, inaugurada em janeiro de 2024, e na Estação Acesso Norte, onde se conecta com a Linha 2. Possui um total de 12 estações.

Figura 1: Traçado da Linha 1 entre Águas Claras e Lapa e Linha 2 entre Aeroporto e Acesso Norte



Fonte: elaboração própria

A Linha 1 percorre uma boa parte de seu trajeto margeando a Rodovia BA-324, eixo rodoviário que liga Salvador a Feira de Santana. Sua área de influência abrange bairros populosos das regiões do Subúrbio e do Miolo de Salvador, tais como Cajazeiras, Valéria e Paripe. Atende a região do Centro Histórico de Salvador, cobrindo bairros com alta concentração de empregos e atividades econômicas, como Lapa, Barroquinha e Campo Grande.

Também possui papel importante para o deslocamento da população que habita outros municípios da RM Salvador, tais como Mata de São João e Simões Filho, dado que, conforme será apresentado no capítulo 2.1.1.2.5, existem linhas metropolitanas que se integram ao Sistema SMSL em terminais de ônibus da Linha 1 (exemplos: Terminal Águas Claras e Terminal Pirajá).

Com uma extensão de 15,09 km, o intervalo entre trens na Hora Pico Manhã nos dias úteis é de 3,50 minutos, considerando uma velocidade operacional de 36,71 km/h, o que resulta em um percurso por sentido de 26 minutos em toda a linha.

A Linha 2 possui boa parte de seu traçado no canteiro central da Avenida Luís Viana, também chamada de Avenida Paralela. Inicia-se na Estação Aeroporto, que possui um terminal de integração de linhas de ônibus municipais e metropolitanas e segue até a Estação Acesso Norte, ponto de

conexão com a Linha 1. Atende bairros importantes do Miolo e Orla de Salvador, como Mussurunga, Bairro da Paz, Pernambués e Imbuí, além da população de municípios do vetor denominado Litoral Norte (Lauro de Freitas e Camaçari)

Com uma extensão de 19,43 km, o intervalo entre trens na Hora Pico Manhã nos dias úteis é de 3,55 minutos, considerando uma velocidade operacional de 41,78 km/h, o que resulta em um percurso por sentido de 30 minutos em toda a linha.

Tabela 1: Dados operacionais para as Linhas 1 e 2 do Metrô

	Linha 1 Águas Claras-Lapa	Linha 2 Aeroporto-Acesso Norte
Extensão (km)	15,09	19,43
Intervalo entre trens na Hora Pico Manhã (min)	3,50	3,55
Velocidade operacional (km/h)	36,71	41,78
Capacidade por composição	1.000	1.000
Tempo de ciclo ida e volta (min)	52,00	60,17

Fonte: CCR Metrô Bahia

A tarifa pública vigente é de R\$ 4,10, em vigor desde 27/04/2021.

Conclui-se, portanto, que o traçado do Sistema SMSL aproveitou a disponibilidade de espaço de dois eixos viários importantes do município de Salvador, para possibilitar uma rápida implantação de uma solução de TPC de alta capacidade até então inexistente na RM de Salvador.

No entanto, isto criou uma necessidade de uma rede de linhas sobre pneus que alimentasse este sistema, dado que grande parte da população atendida pelo Metrô mora distante das estações metroferroviárias. Por isto a importância do sistema por ônibus, que será apresentado no capítulo a seguir.

2.1.1.2 Sistemas por ônibus

Os sistemas por ônibus são aqueles mais abrangentes no território e em quantidade de passageiros transportados nos municípios da Área de Estudo, conforme será mostrado a seguir.

Existe uma discrepância na disponibilidade de informações referentes a alguns sistemas, principalmente de municípios menos estruturados, como são os casos de Lauro de Freitas, Simões Filho e Itaparica. No caso do município de Salvador, no entanto, foi coletada uma ampla gama de informações, tanto dos aspectos estruturais quanto dos aspectos operacionais, que, portanto, será apresentado com mais destaque neste diagnóstico.

Os dados do sistema metropolitano estão também descritos com detalhe neste capítulo.

2.1.1.2.1 Linhas municipais de Salvador

O sistema de linhas municipais de Salvador possui três grandes sistemas, sendo eles:

- Sistema STCO – Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus;

- Sistema BRT – Bus Rapid Transit;
- Sistema STEC – Subsistema de Transporte Especial Complementar.

Apesar de estarem divididos em três sistemas, eles compõem um grande sistema integrado tanto do ponto de vista físico, através dos terminais de integração, e também do ponto de vista tarifário, dado que não existe cobrança de acréscimo tarifário na integração entre esses três sistemas.

A tarifa atualmente para os três sistemas é de R\$ 5,20, vigente desde 13/11/2023, de acordo com a Portaria No. 026/2023 publicada no Diário Oficial do município de Salvador do dia 10/11/2023.

O Sistema STCO é gerenciado pela Integra – Associação das Concessionárias do Serviço de Transporte Público de Passageiros por ônibus de Salvador, que representa as duas empresas concessionárias do sistema, sendo elas: Plataforma Transportes SPE S/A (“Plataforma”) e Ótima Transportes de Salvador SPE S/A (“Ótima/OTTrans”).

De acordo com dados fornecidos pela Secretaria de Mobilidade de Salvador – SEMOB, no total estão em operação 476 linhas de ônibus, sendo 285 linhas base (atendimento principal do itinerário) e 191 linhas de atendimento (linhas com pequenas diferenças em relação à linha base).

Das linhas base, 224 linhas pertencem ao Sistema STCO (78,6% do total), 57 linhas pertencem ao Sistema STEC (20,0% do total) e quatro linhas ao Sistema BRT (1,4% do total).

Tabela 2: Linhas por sistema municipal de Salvador

Tipo da linha	BRT	STCO	STEC	Total
Linhas base	4	224	57	285
Linhas de atendimento	0	191	0	191
Total	4	415	57	476

Fonte: SEMOB, 2023

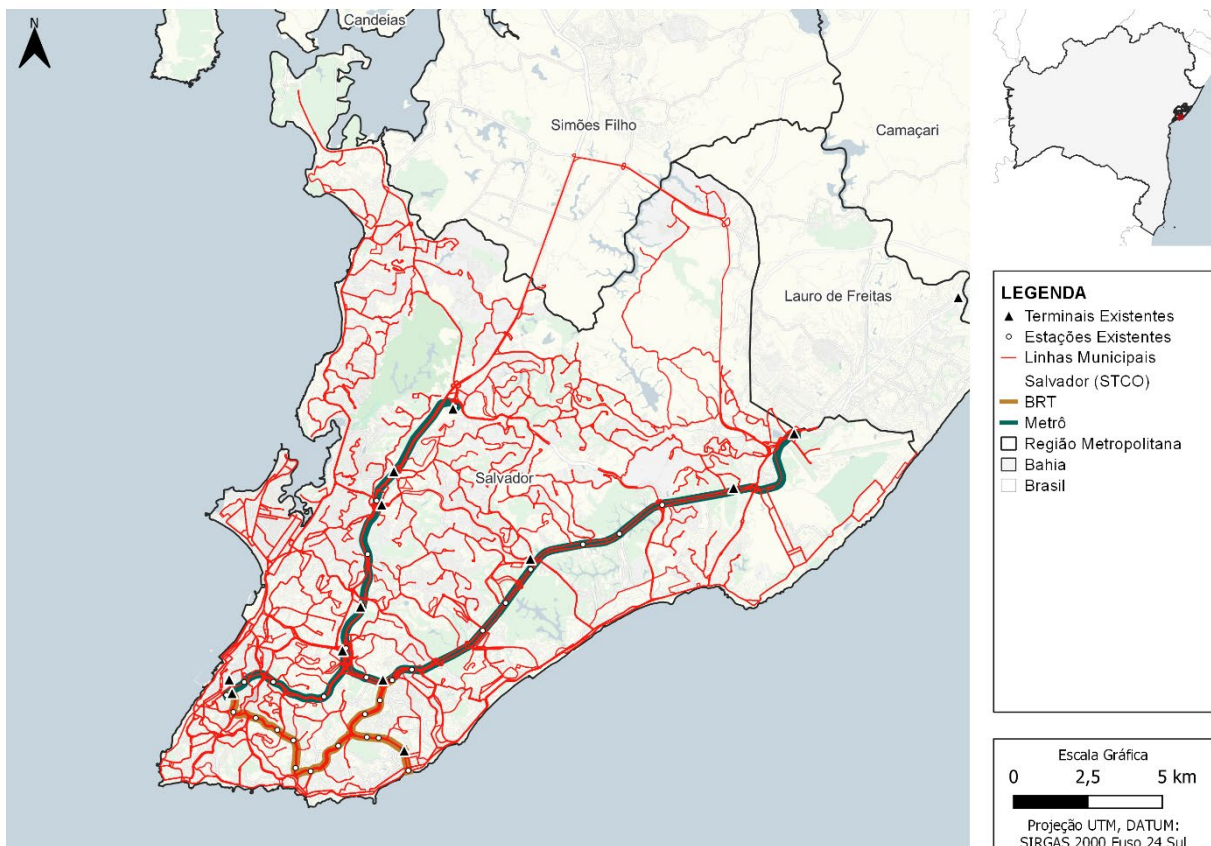
Sistema STCO

O Sistema STCO é o mais importante sistema do município de Salvador. Operado por dois consórcios de empresas, sendo eles a OTTrans e a Plataforma, ambas operam nas três áreas de operação do município:

- (i) Área A - Subúrbio/Península Itapagipana
- (ii) Área B – Miolo
- (iii) Área C – Orla Atlântica/Centro.

Desde a implantação do modelo de operação do Sistema STCO no ano de 2014, cada área de operação era atribuída a um consórcio de empresas. No ano de 2020, no entanto, a Prefeitura de Salvador encerrou o contrato da área C com a empresa CSN – Concessionária Salvador Norte, o que gerou uma distribuição das linhas operadas por esta empresa para os dois consórcios restantes.

Figura 2: Rede de linhas municipais do sistema STCO



Fonte: SEMOB maio/2024

Atualmente a OTTrans opera 196 linhas, incluindo linhas bases e atendimentos (47,6% do total de linhas) e a Plataforma opera 219 linhas (52,4% do total). A Área A é operada pela Plataforma, a Área B é operada pela OTTrans e a Área C é operada em conjunto pelas duas empresas.

A frota em operação no mês de dezembro de 2023 foi de 1.634 ônibus, sendo 944 ônibus da OTTrans (57,8% do total) e 690 ônibus da Plataforma (42,2% do total).

Tabela 3: Frota em operação por consórcio do Sistema STCO no ano de 2023

EMPRESA	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
OTTRANS	887	892	968	965	965	951	965	966	967	962	959	944
PLATAFORMA	652	654	704	706	708	696	709	710	709	703	702	690
STCO	1,539	1,546	1.672	1,671	1,673	1,647	1,674	1,676	1,676	1,665	1,661	1.634

Fonte: SEMOB, 2023

A frota total no mês de dezembro de 2023 foi de 1.958 ônibus, o que significa uma frota inoperante de 19,8%, sendo 1.099 ônibus da OTTrans (56,1% do total) e 859 ônibus da Plataforma (43,9% do total).

Tabela 4: Frota total por consórcio do Sistema STCO no ano de 2023

EMPRESA	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
OTTRANS	1.033	1.005	1.085	1.119	1.083	1.083	1.083	1.082	1.100	1.101	1.102	1.099
PLATAFORMA	773	775	775	795	841	840	840	854	858	858	858	859
FROTA TOTAL	1.806	1,780	1.860	1.914	1.924	1.923	1.923	1,936	1.958	1.959	1.960	1.958

Fonte: SEMOB, 2023

Analisando a série histórica da frota operante e total do Sistema STCO, nota-se dois pontos importantes neste aspecto. O primeiro ponto é a forte redução da quantidade de ônibus do sistema, que havia atingido o pico desta série histórica no ano de 2014 com 2.863 ônibus total e no ano de 2023 operou com 1.958 ônibus, o que representa uma queda de 31,6% no período de nove anos.

Além disso, como mostra a tabela a seguir, a idade média dos ônibus vem aumentando no mesmo período, partindo de uma idade média de 3,61 anos no ano de 2015 para 8,05 anos no ano de 2023, o que pode representar uma piora na qualidade dos serviços prestados à população.

Tabela 5: Evolução da frota operante e total e idade média do Sistema STCO entre 2012 e 2023

ANO	FROTA		IDADE MÉDIA
	OPERANTE	TOTAL	
2012	2.479	2.811	4,96
2013	2.431	2.839	4,64
2014	2.401	2.863	4,54
2015	2.247	2.685	3,61
2016	2.317	2.588	4,40
2017	2.110	2.552	5,38
2018	2.068	2.401	6,30
2019	2.033	2.423	6,53
2020	1.853	2.256	7,29
2021	1.611	1.776	7,39
2022	1.630	1.789	7,79
2023	1.634	1.958	8,05

Fonte: SEMOB, 2023

Com relação aos tipos de veículos, Salvador não possui ônibus de grande capacidade em sua frota, como ônibus articulados e biarticulados. A sua frota é composta predominantemente por ônibus básicos (980 ônibus, ou 50,1% da frota) e ônibus do tipo Padron (915 ônibus, ou 46,7% da frota). Complementarmente existem 60 miniônibus (3,1% do total) e 3 midiônibus (0,2% do total).

A idade média por tipo de veículo varia entre uma média de 2,55 anos para os miniônibus e 9,97 anos para os midiônibus. Os ônibus básicos, predominantes no Sistema STCO, possuem uma idade média de 8,99 anos, idade acima da média de algumas cidades do Brasil, como São Paulo, com uma idade média de 5 anos e 7 meses¹.

Tabela 6: Idade média por tipo de veículo do Sistema STCO

TIPO DE VEÍCULO	TOTAL	%	IDADE MÉDIA
Midiônibus	3	0,2%	9,97
Miniônibus	60	3,1%	2,55
Ônibus Básico	980	50,1%	8,99

1

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.php?p=245223, consulta em 17/07/24

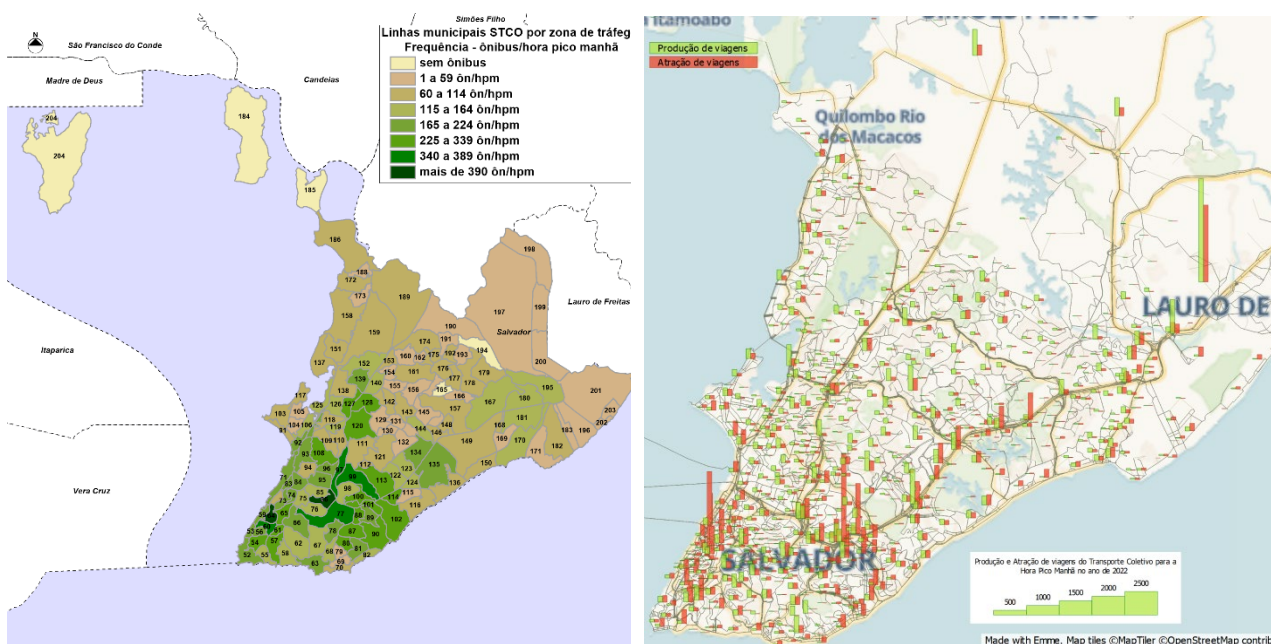
TIPO DE VEÍCULO	TOTAL	%	IDADE MÉDIA
Ônibus Padron	915	46,7%	7,40
Total STCO	1.958	100%	8,05

FONTE: SEMOB-COFAT - Cadastro - Relatório idade da Frota de 30/12/2023

Quanto à tecnologia veicular da frota do Sistema STCO, apenas oito veículos são elétricos, o que representa apenas 0,4% da frota.

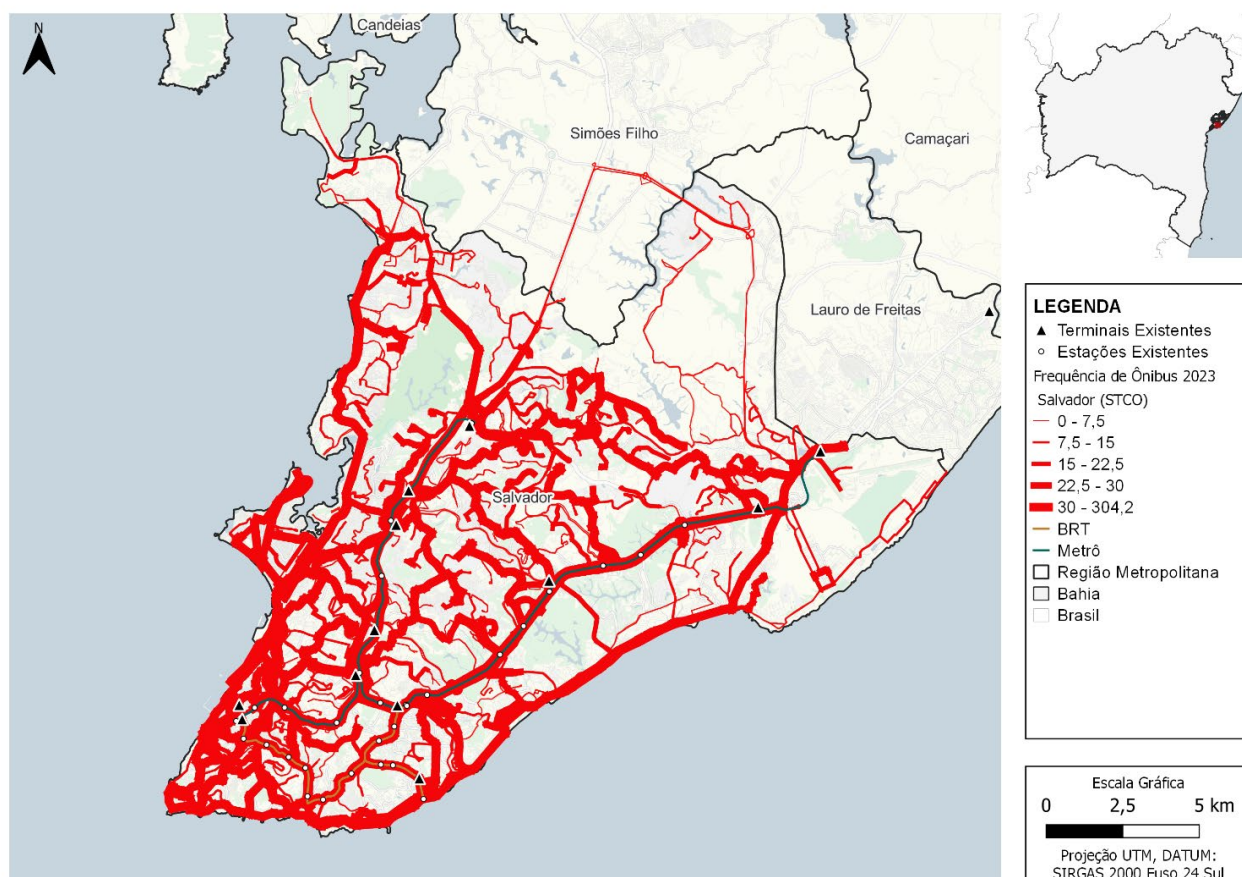
Com relação à distribuição da oferta de linhas do Sistema STCO, a figura a seguir mostra espacialmente a frequência de linhas na Hora Pico Manhã em cada região de Salvador. De fato, ela mostra uma concentração em duas grandes regiões do município, sendo elas o Centro Histórico e a região de Pituba/Caminho das Árvores/Iguatemi/Pernambués, o que é compatível com a quantidade de viagens produzidas e atraídas por zona de tráfego apresentada na figura a seguir. Um ponto de atenção, no entanto, nesta análise Oferta X Demanda seria uma identificação de uma falta de oferta de linhas na região do Miolo onde, analisando a figura de produção e atração de viagens, observa-se uma quantidade significativa de produção de viagens na Hora Pico Manhã.

Figura 3: Frequência de ônibus do Sistema STCO X Produção e atração de viagens por zona de tráfego na Hora Pico Manhã



Fonte: Elaboração própria, com base em SEMOB 2023 e imagem de fundo Open Street Map

Figura 4: Frequência de ônibus do Sistema STCO na Hora Pico Manhã

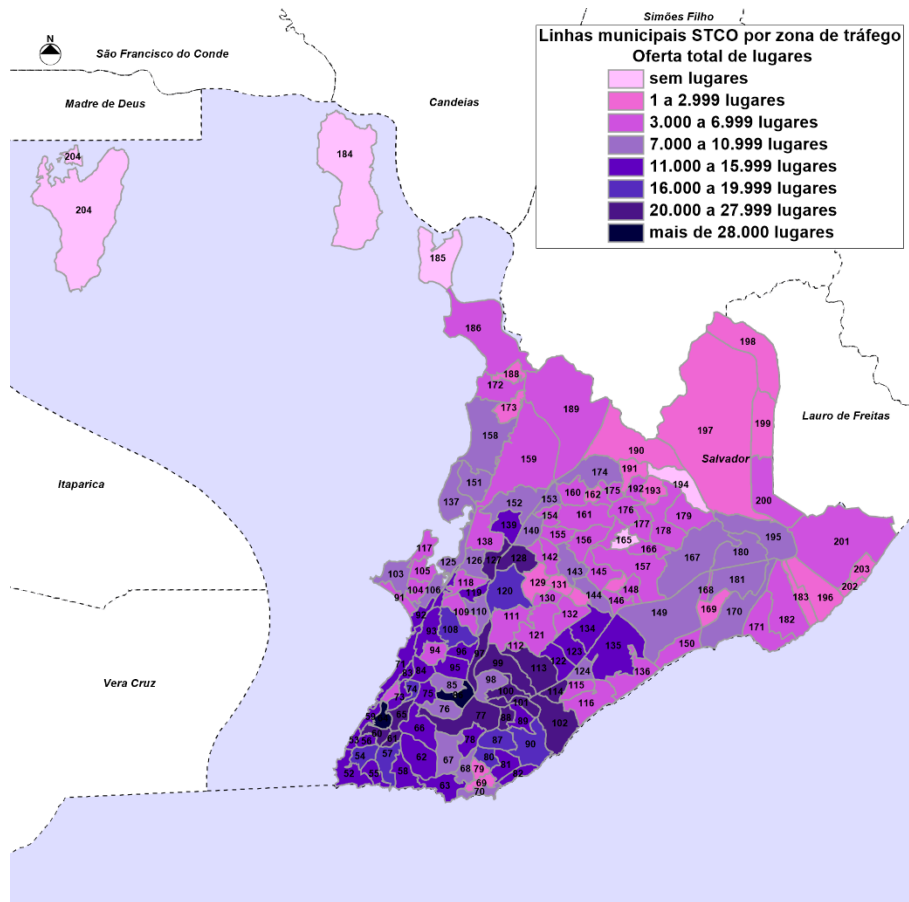


Fonte: Elaboração própria, com base em SEMOB 2023

A figura a seguir mostra a distribuição de oferta total (capacidade) em cada região de Salvador, o que inclui passageiros em pé e passageiros sentados em todas as linhas do Sistema STCO para a Hora Pico Manhã. Observa-se uma semelhança com o mapeamento da frequência de ônibus onde, devido à concentração de atividades na região denominada AUC² (Área de Urbanização Consolidada) de Salvador, aliado ao desenho dos grandes eixos de transporte coletivo serem radiais em direção ao centro, provoca uma concentração de oferta de assentos nesta região de Salvador.

² AAUC corresponde às áreas de ocupação mais antiga de Salvador, que evoluíram a partir do núcleo inicial de fundação da Cidade até preencher toda a ponta da península, limitada, ao norte, pelo estuário do rio do Cobre e, a leste, pelo vale do rio Camaragibe (desde a sua cabeceira até a desembocadura do seu braço norte, nas imediações do Costa Azul), e também espaços contíguos, de ocupação mais recente, os trechos sul e sudeste da Orla Atlântica. É formada pela Área Central, Península, Liberdade, Federação, Brotas e Pituba. (CADERNOS DA CIDADE; Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente — SEDHAM; Coordenadoria Central de Produção de Indicadores Urbano-Ambientais — COPI; Salvador—Bahia— Ano I, nº 1 - Junho de 2009)

Figura 5: Oferta de assentos do Sistema STCO por zona de tráfego na Hora Pico Manhã



Fonte: Elaboração própria, com base em SEMOB 2023

A seguir é apresentada a Tabela 7 com a relação de linhas base e linhas de atendimento do Sistema STCO, o respectivo intervalo entre partidas na Hora Pico Manhã e a respectiva operadora.

Tabela 7: Linhas municipais do Sistema STCO

Código	Linha	Intervalo - Pico Manhã (min)	Operadora
0116-00	Estação da Lapa - HGE	7	OTTRANS
0117-00	Estação da Lapa - Brotas/Daniel Lisboa (via Waldemar Falcão)	25	PLATAFORMA
0120-00	Barbalho/Garcia - Salvador Shopping	20	PLATAFORMA
0125-00	Terminal da França - Parque São Cristóvão	36	PLATAFORMA
0125-03	Parque São Cristóvão - Barroquinha	9	PLATAFORMA
0136-00	Estação da Lapa - Chame-Chame	2	OTTRANS
0137-00	Estação da Lapa - Barra Avenida/Barra	3	OTTRANS
0138-00	Estação da Lapa - Garibaldi/Ondina	4	OTTRANS
0138-01	Estação da Lapa - Vale do Canela	10	OTTRANS
0140-00	Estação da Lapa - Rio Vermelho (Cardeal da Silva)	8	OTTRANS
0140-01	Estação da Lapa - Federação/HGE	20	OTTRANS
0201-00	Ribeira/Bonfim - Campo Grande	20	PLATAFORMA
0203-00	Ribeira - Terminal Pituaçu	20	PLATAFORMA
0205-00	Massaranduba - Forte de São Pedro	25	PLATAFORMA
0207-00	Massaranduba - Itaigara	65	PLATAFORMA
0207-02	Massaranduba - Estação BRT	15	PLATAFORMA

Código	Linha	Intervalo - Pico Manhã (min)	Operadora
0208-00	Massaranduba - Estação da Lapa	35	PLATAFORMA
0213-00	Ribeira - Federação	15	PLATAFORMA
0216-00	Ribeira - Estação da Lapa	15	PLATAFORMA
0218-00	Ribeira - Pituba	55	PLATAFORMA
0218-02	Ribeira - Estação Hiper BRT	15	PLATAFORMA
0219-00	Ribeira - Rodoviária	10	PLATAFORMA
0221-00	Ribeira - Barbalho/Garcia	15	PLATAFORMA
0224-00	Estação da Lapa - Thomé de Souza	35	PLATAFORMA
0237-00	Ribeira - Rio Sena/Alto Santa Terezinha	50	PLATAFORMA
0238-00	Ribeira - Plataforma/São João do Cabrito	60	PLATAFORMA
0301-00	Terminal Acesso Norte - Alto do Peru	13	OTTRANS
0302-00	Boa Vista de São Caetano/Capelinha - Campo Grande	45	PLATAFORMA
0310-00	Aeroporto - Barroquinha	10	OTTRANS
0313-00	Fazenda Grande do Retiro - Barra	25	PLATAFORMA
0313-03	Fazenda Grande do Retiro - Campo Grande	30	PLATAFORMA
0321-00	Marechal Rondon - Barra	20	PLATAFORMA
0321-02	Marechal Rondon - Campo Grande	25	PLATAFORMA
0324-00	Marechal Rondon - Pituba	55	PLATAFORMA
0325-00	Marechal Rondon - Estação Pirajá	7	PLATAFORMA
0331-00	Fazenda Grande do Retiro - Abaeté/Itapuã	30	OTTRANS
0332-00	Fazenda Grande do Retiro - Estação da Lapa	30	OTTRANS
0333-00	Fazenda Grande do Retiro - Barroquinha/Brotas	30	OTTRANS
0339-00	Rodoviária Circular R1	16	OTTRANS
0341-00	Rodoviária Circular R2	16	OTTRANS
0343-00	Fazenda Grande do Retiro - Ribeira	20	PLATAFORMA
0345-00	Boa Vista de São Caetano - Pituba	20	PLATAFORMA
0349-00	Marechal Rondon (São Caetano) - Brotas	10	PLATAFORMA
0354-00	Terminal Acesso Norte - Capelinha	15	OTTRANS
0355-00	Boa Vista de São Caetano - Estação Pirajá	20	PLATAFORMA
0403-00	Estação da Lapa - Caixa D'água	20	OTTRANS
0417-00	IAPI - Estação da Lapa	2	OTTRANS
0420-00	Estação da Lapa - Pau Miúdo	15	PLATAFORMA
0427-00	IAPI - Itaipara	85	OTTRANS
0427-02	IAPI - Estação Hiper BRT	10	OTTRANS
0503-00	Brotas - Estação da Lapa	25	PLATAFORMA
0518-00	Sussuarana/CAB - Engenho Velho de Brotas	15	OTTRANS
0530-00	Cosme de Farias - Estação da Lapa	16	PLATAFORMA
0530-03	Cosme de Farias/Estação Brotas - Engenho Velho de Brotas	0	PLATAFORMA
0708-00	Estação da Lapa - Nordeste	7	OTTRANS
0713-00	Santa Cruz - Calcada/Bomfim	11	PLATAFORMA
0715-00	Estação da Lapa - Santa Cruz	12	PLATAFORMA
0718-00	Vale das Pedrinhas - Estação da Lapa/Barroquinha	19	PLATAFORMA
0720-00	Vale das Pedrinhas - Vila Rui Barbosa	15	PLATAFORMA
0728-00	Ribeira - Nordeste	15	PLATAFORMA
0805-00	Estação da Lapa - Pituba	14	OTTRANS
0903-00	Estação da Lapa - Boca do Rio	50	OTTRANS

Código	Linha	Intervalo - Pico Manhã (min)	Operadora
0933-00	Doron/Rio das Pedras - Praça Da Sé	15	OTTRANS
1001-00	Aeroporto - Praça da Sé	7	OTTRANS
1005-00	Estação da Lapa - Itapuã/Praia do Flamengo	20	OTTRANS
1007-00	Estação da Lapa - Terminal Aeroporto/Jardim das Margaridas	10	OTTRANS
1017-00	Alto do Coqueirinho / km 17 - Metrô Pituacu	28	PLATAFORMA
1024-00	Terminal Aeroporto - Jardim das Margaridas	30	OTTRANS
1024-04	Terminal Aeroporto - Jardim das Margaridas via BA 526	30	OTTRANS
1025-00	Estação Mussurunga - Barro Duro	30	PLATAFORMA
1026-00	Estação Mussurunga - Fazenda Grande 1/Boca da Mata	11	OTTRANS
1035-00	Aeroporto - Praça da Sé (via Garibaldi)	30	OTTRANS
1036-00	Est. Mussurunga - Faz. Grande 2/Jaguaribe/Caj 8	15	OTTRANS
1041-00	Estação Mussurunga - Mussurunga 1	15	PLATAFORMA
1042-00	Estação Mussurunga - Mussurunga 2 (Setor L/J)	4	OTTRANS
1046-00	Estação Mussurunga - Parque São Cristovão	6	PLATAFORMA
1048-00	Estação Mussurunga - Mussurunga 2 (Setor H/I)	15	OTTRANS
1049-00	Estação Mussurunga - Alto do Coqueirinho	12	PLATAFORMA
1053-00	Estação Mussurunga - Barra 3	9	PLATAFORMA
1054-00	Estação Mussurunga - Fazenda Grande 4/3/2	15	OTTRANS
1055-00	Estação Mussurunga - Ribeira/São Joaquim	8	PLATAFORMA
1057-00	Estação Mussurunga - Bairro da Paz	30	PLATAFORMA
1059-00	Estação Mussurunga - Campo Grande	40	OTTRANS
1060-00	Estação Mussurunga - São Joaquim	22	OTTRANS
1061-00	Estação Mussurunga - Brotas	85	PLATAFORMA
1062-00	Estação Mussurunga/Hospital Central - Cabula	65	OTTRANS
1067-00	Estação Mussurunga - Bosque das Bromélias	15	OTTRANS
1069-00	Estação Mussurunga - Cassange/Boca da Mata	20	OTTRANS
1070-00	Estação Mussurunga - Piatã (via Bairro da Paz)	80	PLATAFORMA
1073-00	Estação Mussurunga - Cajazeiras 11	6	OTTRANS
1077-00	Estação Mussurunga - Km 17/Itapuã	16	PLATAFORMA
1078-00	Estação Mussurunga - Stella Mares	15	PLATAFORMA
1079-00	Estação Mussurunga - Praia do Flamengo	7	PLATAFORMA
1102-00	Cabula 6 - Estação da Lapa	16	OTTRANS
1103-00	Alto do Cruzeiro/Pernambuéis - Circular	50	OTTRANS
1107-00	Terminal Acesso Norte - Tancredo Neves	15	OTTRANS
1114-00	Pernambuéis - Pituba	20	OTTRANS
1118-01	Terminal Acesso Norte - Resgate	30	OTTRANS
1118-00	Terminal Acesso Norte - São Gonçalo	15	OTTRANS
1123-00	Terminal Acesso Norte - Saboeiro/Estação Imbuí	15	OTTRANS
1125-00	Narandiba/Doron - Barra R1	30	OTTRANS
1129-00	Cabula 6 - Pituba	10	OTTRANS
1130-00	Cabula 6 - Ondina	25	OTTRANS
1131-00	Cabula 6 - Sieiro R1	15	OTTRANS
1133-00	Terminal Acesso Norte - Pernambuéis	5	OTTRANS
1137-00	Pernambuéis - Barra	30	OTTRANS
1141-00	Cabula 6 - Ribeira R1	20	OTTRANS
1142-00	Cabula 6 - Ribeira R2	12	OTTRANS

Código	Linha	Intervalo - Pico Manhã (min)	Operadora
1143-00	Acesso Norte - Barroquinha	7	OTTRANS
1144-00	Terminal Acesso Norte - São Joaquim/Comércio	8	OTTRANS
1145-00	Terminal Acesso Norte - Ribeira	8	OTTRANS
1146-00	Terminal Acesso Norte - Arenoso	18	OTTRANS
1146-01	Arenoso - Estação Imbuí	40	OTTRANS
1154-00	Terminal Acesso Norte - Barbalho/Macaúbas	13	OTTRANS
1155-00	Terminal Acesso Norte - Cidade Nova/Pau Miúdo	15	OTTRANS
1156-00	Terminal Acesso Norte - Largo do Tamarineiro/Santa Mônica	14	OTTRANS
1157-00	Terminal Acesso Norte - Luís Anselmo/Vila Laura/Estação Brotas	10	OTTRANS
1157-01	Terminal Acesso Norte - Luís Anselmo/Estação Brotas	64	OTTRANS
1158-00	Terminal Acesso Norte - Conjunto Marback/Estação Imbuí	15	OTTRANS
1158-01	Terminal Acesso Norte - Metrô Imbuí/STIEP	62	OTTRANS
1203-00	Tancredo Neves - Campo Grande	15	OTTRANS
1204-00	Conjunto ACM / A. Retiro / metrô Retiro - Bom juá	45	OTTRANS
1207-00	Tancredo Neves - Pituba	10	OTTRANS
1211-00	Tancredo Neves - Barra	7	OTTRANS
1215-00	Engomadeira - Estação da Lapa	8	OTTRANS
1220-00	Mata Escura - Pituba	135	OTTRANS
1220-02	Mata Escura - Shopping da Bahia	15	OTTRANS
1224-00	Arenoso - Pituba	30	OTTRANS
1225-00	Sussuarana - Estação da Lapa (via Vasco da Gama)	8	OTTRANS
1229-00	Terminal Acesso Norte - Novo Horizonte/Sussuarana	20	OTTRANS
1230-00	Sussuarana - Barra R1	5	OTTRANS
1231-00	Sussuarana - Barra R2	11	OTTRANS
1237-00	Jardim Santo Inácio - Estação Pirajá	8	OTTRANS
1238-00	Jardim Santo Inácio - Pituba	15	OTTRANS
1239-00	Mata Escura - Barra	30	OTTRANS
1245-00	Mata Escura - Estação Pirajá	7	OTTRANS
1247-00	Estação Pirajá/Conjunto Arvoredo - Estação Imbuí	16	OTTRANS
1247-02	Conjunto Arvoredo/Tancredo Neves - Patamares	30	OTTRANS
1303-00	Castelo Branco - Terminal Campo Grande	20	OTTRANS
1305-00	Castelo Branco - Pituba	8	OTTRANS
1306-00	Colina Azul - França/Campo Grande	25	OTTRANS
1307-00	Bosque Real - Jardim Placaford	53	OTTRANS
1310-00	Estação Pirajá - CAB	10	OTTRANS
1317-00	Pau da Lima - Barroquinha	40	OTTRANS
1318-00	Estação Pirajá - Plataforma/São João do Cabrito	12	PLATAFORMA
1320-00	Pau da Lima - Nordeste	6	OTTRANS
1321-00	São Marcos - Barroquinha	20	OTTRANS
1324-00	Estação Pirajá - Sete de Abril	17	OTTRANS
1327-00	Estação Pirajá - Baixa dos Sapateiros	8	OTTRANS
1330-00	Estação Pirajá - Águas Claras/Cajazeiras 7 R2	15	OTTRANS
1330-01	Estação Pirajá - Caj 5 / 7 / 6 Castelo Branco	25	OTTRANS
1333-00	Estação Pirajá - Fazenda Grande 1/2/Boca da Mata	10	OTTRANS
1334-00	Sete de Abril - Estação da Lapa	15	OTTRANS
1338-00	Estação Pirajá - Vila Canária	12	OTTRANS

Código	Linha	Intervalo - Pico Manhã (min)	Operadora
1339-00	Estação Pirajá - São Joaquim/Comércio	13	OTTRANS
1340-00	Estação Pirajá - Barra 1	10	OTTRANS
1341-00	Estação Pirajá - Barra 2	10	OTTRANS
1342-00	Estação Pirajá - Bonfim/Ribeira	14	PLATAFORMA
1343-00	Estação Pirajá - Fazenda Grande 3/2 R1	15	OTTRANS
1346-00	Estação Pirajá - Itapuã	6	OTTRANS
1346-01	Estação Pirajá - Patamares (via Gal Costa)	30	OTTRANS
1347-00	Estação Pirajá - Pituba	6	OTTRANS
1352-00	Estação Pirajá - Fazenda Grande 2/3 R2	13	OTTRANS
1356-00	Nova Brasília - Pituba	80	OTTRANS
1356-01	Nova Brasília/Trobogy - Pituba	30	OTTRANS
1356-02	Nova Brasília/Artêmio Valente - Pituba	85	OTTRANS
1363-00	Pau da Lima - Aeroclube (via Terminal Pituaçu)	50	OTTRANS
1364-00	Estação Pirajá - Ceasa/Pedreira (C. Maria)	15	OTTRANS
1366-00	Estação Pirajá - Castelo Branco	15	OTTRANS
1367-00	Pau da Lima - Campo Grande/Barra	20	OTTRANS
1372-00	Jardim Nova Esperança/Vilamar - Comércio/Estação da Lapa	8	OTTRANS
1372-01	Jardim Nova Esperança - Pituaçu	5	OTTRANS
1372-02	Estação Tamburugy - Jardim Nova Esperança	0	OTTRANS
1374-00	Terminal Pituaçu - Vale dos Lagos	15	OTTRANS
1376-00	Estação Pirajá - Águas Claras	5	OTTRANS
1383-00	Estação Pirajá - (Creche) Castelo Branco	20	OTTRANS
1386-00	Nova Brasília/Nova Esperança/7 de Abril - Barra	6	OTTRANS
1388-00	Estação Pirajá - Barra R3	8	OTTRANS
1389-00	Nova Brasília/Jardim Nova Esperança - Estação Pirajá	32	OTTRANS
1389-01	Estação Pirajá - Estação Mussurunga	10	OTTRANS
1394-00	Estação Pirajá - Valeria R1	12	PLATAFORMA
1395-00	Estação Pirajá - Valéria R2	8	PLATAFORMA
1397-00	Estação Pirajá - Canabrava	30	OTTRANS
1398-00	Estação Pirajá - Calabetão	20	OTTRANS
1399-00	Estação Pirajá - Jardim Cajazeiras	17	OTTRANS
1403-00	Cajazeiras 11 - Ribeira	15	OTTRANS
1405-00	Estação Pirajá - Cajazeiras 8	12	OTTRANS
1407-00	Estação Pirajá - Cajazeiras 10	12	OTTRANS
1413-00	Boca da Mata - Estação da Lapa	10	OTTRANS
1420-00	Boca da Mata - Pituba	5	OTTRANS
1422-00	Estação Pirajá - Cajazeiras 11/Hospital Municipal/Boca da Mata	14	OTTRANS
1422-01	Estação Pirajá - Cajazeiras 11/Rot. da Boca da Mata	14	OTTRANS
1423-00	Estação Pirajá - Palestina	20	OTTRANS
1425-00	Fazenda Grande 4/Trobogy - Vales Dos Rios	20	OTTRANS
1425-02	Metrô Flamboyant - Canabrava / Circular	0	OTTRANS
1425-03	Nova Brasília/Flamboyant - Circular	5	OTTRANS
1425-04	Metrô Tamburugy - Trobogy / Nova Brasília / Circular	0	OTTRANS
1436-00	Cajazeiras 11 - Pituba	9	OTTRANS
1440-00	Cajazeiras XI - Centro de Convenções	40	OTTRANS
1440-01	Cajazeiras 7/6 - Imbuí/Stiep	40	OTTRANS

Código	Linha	Intervalo - Pico Manhã (min)	Operadora
1502-00	Pirajá (RN) - Brotas	55	PLATAFORMA
1505-00	Pirajá (RV) - Barra	14	PLATAFORMA
1508-00	Pirajá (RV) - Pituba	25	PLATAFORMA
1511-00	Conjunto Pirajá I - Engenho Velho da Federação	7	PLATAFORMA
1521-00	Conjunto Pirajá II/Rua Nova/Canto do Rio - Estação Pirajá	9	PLATAFORMA
1522-00	Pirajá (Rua Velha) - Estação Pirajá	7	PLATAFORMA
1533-00	Fazenda Coutos - Estação da Lapa	25	PLATAFORMA
1534-00	Vista Alegre - Pituba	40	PLATAFORMA
1535-00	Vista Alegre - Ribeira	75	PLATAFORMA
1550-00	Alto de Coutos - Estação Pirajá	6	PLATAFORMA
1555-00	Vista Alegre/Hospital do Subúrbio - Estação Pirajá	10	PLATAFORMA
1568-00	Vista Alegre/Fazenda Coutos - Barra	15	PLATAFORMA
1603-00	Base Naval/São Thomé/Paripe - Hospital do Subúrbio	95	PLATAFORMA
1604-00	Base Naval/São Thomé/Escola de Menores - Estação da Lapa	22	PLATAFORMA
1606-00	Paripe - Baixa dos Sapateiros/Barroquinha	15	PLATAFORMA
1607-00	Paripe - Barra	12	PLATAFORMA
1607-04	Paripe - Campo Grande	0	PLATAFORMA
1608-00	Paripe - Ribeira	30	PLATAFORMA
1611-00	Paripe - Pituba	8	PLATAFORMA
1612-00	Paripe - Rodoviária	8	PLATAFORMA
1613-00	Periperi - Campo Grande	120	PLATAFORMA
1614-00	Mirante de Periperi - Itaipara	32	PLATAFORMA
1614-05	Mirante de Periperi - Estação Cidadela BRT	8	PLATAFORMA
1615-00	Plataforma - Estação da Lapa	40	PLATAFORMA
1616-00	Plataforma - Pituba	14	PLATAFORMA
1618-00	Hospital do Subúrbio - Lagoa da Paixão/Conjunto Militares	80	PLATAFORMA
1620-00	Hospital do Subúrbio/Mirante de Periperi - Alto dos Coutos/Fazenda Coutos III	100	PLATAFORMA
1623-00	Hospital do Subúrbio - Nova Constituinte	135	PLATAFORMA
1625-00	Paripe - Aeroporto (via Cajazeiras)	15	PLATAFORMA
1627-00	Alto Santa Terezinha - Estação da Lapa	40	PLATAFORMA
1628-00	Rio Sena - Estação da Lapa	35	PLATAFORMA
1629-00	Estação Pirajá - Hospital do Subúrbio	25	PLATAFORMA
1633-00	Mirante de Periperi - Ondina	8	PLATAFORMA
1634-00	Alto de Coutos - Pituba	9	PLATAFORMA
1636-00	Mirante de Periperi (via BR 324) - Imbuí/Boca do Rio	13	PLATAFORMA
1637-00	Mirante de Periperi - Boca do Rio/Rodoviária	6	PLATAFORMA
1638-00	Fazenda Coutos - Ribeira	65	PLATAFORMA
1643-00	Fazenda Coutos - Pituba	20	PLATAFORMA
1644-00	Base Naval/São Thomé - Pituba	35	PLATAFORMA
1645-00	Alto Santa Terezinha/Rio Sena - Pituba	35	PLATAFORMA
1645-04	Alto Santa Terezinha/Rio Sena - Estação Pirajá	15	PLATAFORMA
1645-05	Alto Santa Terezinha/Rio Sena - Estação Pirajá - Itacaranhá	20	PLATAFORMA
1647-00	Estação Pirajá - Alto do Cabrito	13	PLATAFORMA
1647-01	Estação Pirajá - Boa Vista do Lobato	20	PLATAFORMA
1648-00	Alto do Cabrito/Boa Vista do Lobato - Estação da Lapa	50	PLATAFORMA

Código	Linha	Intervalo - Pico Manhã (min)	Operadora
1648-01	Boa Vista do Lobato - Estação da Lapa	100	PLATAFORMA
1651-00	Base Naval/São Thomé - Estação da Lapa	20	PLATAFORMA
1653-00	Paripe - Aeroporto	35	PLATAFORMA
1661-00	Base Naval - Campo Grande	30	PLATAFORMA
1662-00	Base Naval - Ribeira	55	PLATAFORMA
1666-00	Tubarão/Lagoa da Paixão - Estação Pirajá	25	PLATAFORMA
1669-00	Rio Sena/Terezinha - Campo Grande	135	PLATAFORMA
2006-00	Metrô Retiro/Santa Mônica - Pituba	45	PLATAFORMA
2006-01	Metrô Retiro/Santa Mônica - Estação Hiper BRT	15	PLATAFORMA
2007-00	Metrô - Retiro/Joanes/Lobato	26	PLATAFORMA
T010-00	Reguladora Estação Mussurunga	20	PLATAFORMA
T014-00	Reguladora Estação Pirajá	60	OTTRANS

Fonte: SEMOB, 2023

Com relação ao conforto dos usuários, o Sistema STCO possui apenas 28,2% dos veículos com ar-condicionado o que, em uma cidade com altas temperaturas ao longo de quase todo o ano, pode ser um inconveniente. No total existem 508 ônibus com ar-condicionado, sendo 282 ônibus operados pela OTTrans e 226 ônibus pela Plataforma.

Tabela 8: Quantidade de ônibus com ar-condicionado por operadora no Sistema STCO

Operadora	TOTAL
OTTRANS	282
PLATAFORMA	226
TOTAL	508

Fonte: SEMOB, 2023

Analisando indicadores operacionais do Sistema STCO, os dados mostram que por ano foram percorridos 112.475.140 quilômetros (sem incluir a quilometragem ociosa) no ano de 2023, o que corresponde a uma média de 9.372.928 quilômetros por mês. O total de viagens no ano de 2023 foi de 3.666.109, uma média de 305.509 viagens por mês.

Tabela 9: Evolução da quantidade de viagens e quilometragem percorrida anual do Sistema STCO entre 2013 e 2023

ANO	VIAGENS	Variação ano a ano (%)	QUILOMETRAGEM	Variação ano a ano (%)
2013	4.278.328	-	173.101.083	-
2014	4.159.480	-3%	168.635.929	-3%
2015	4.211.871	1%	167.626.819	-1%
2016	4.174.984	-1%	170.873.582	2%
2017	4.234.786	1%	168.874.361	-1%
2018	4.234.895	0%	160.386.560	-5%
2019	4.145.199	-2%	155.718.164	-3%
2020	3.198.646	-23%	108.647.284	-30%
2021	3.378.552	6%	114.708.575	6%
2022	3.547.723	5%	114.966.207	0%
2023	3.666.109	3%	112.475.140	-2%

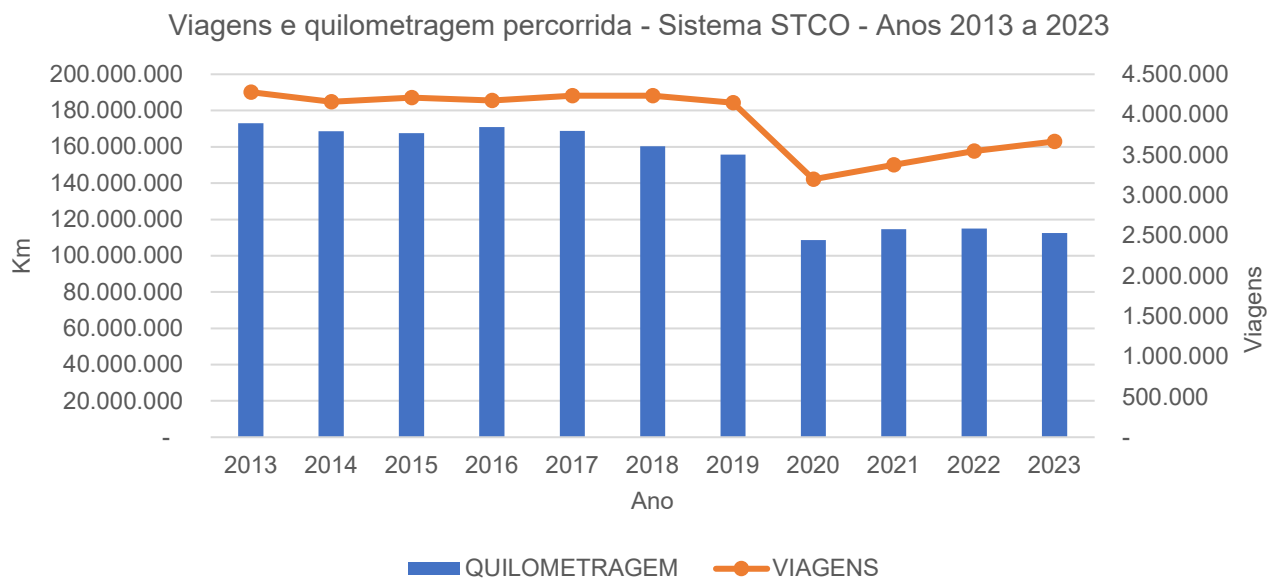
ANO	VIAGENS	Varição ano a ano (%)	QUILOMETRAGEM	Varição ano a ano (%)
2023 X 2019 (%)	-11,6%		-27,8%	

Fonte: SEMOB, 2023

Pode-se dividir a série histórica em duas partes. Entre os anos de 2013 e 2018 a quantidade de viagens variou pouco, enquanto a quilometragem caiu mais acentuadamente. Isto se deve à concomitância da implantação do Metrô, dado que, com a ampliação do Sistema SMSL, houve o ajuste dos itinerários das linhas de ônibus de forma a criar um sistema alimentador de linhas ao sistema de alta capacidade.

Com o acontecimento da pandemia da Covid-19, houve uma quebra abrupta no ano de 2020 e uma recuperação parcial nos três anos posteriores. A comparação entre o ano de 2019 e o ano de 2023 mostra uma redução nesses dois indicadores operacionais. De fato, a quilometragem caiu 27,8% entre 2019 e 2023, enquanto a quantidade de viagens caiu em menor patamar, 11,6%, o que mostra uma redução maior na produção quilométrica do sistema, conforme pode ser visto no gráfico abaixo.

Figura 6: Evolução da quantidade de viagens e quilometragem percorrida anual do Sistema STCO entre 2013 e 2023



Fonte: SEMOB, 2023

A divisão entre os operadores mostra que, com relação à quantidade de viagens, a participação da OTTrans é de 62,7%, enquanto que a Plataforma oferta 37,3% do total de viagens. Na produção quilométrica, a participação dos consórcios é de 57,6% e 42,4%, respectivamente.

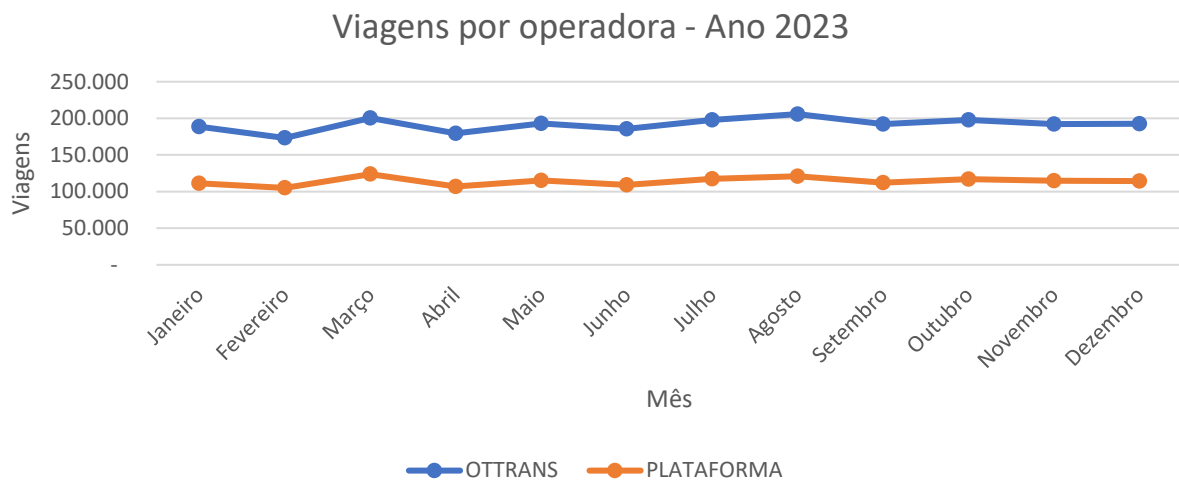
Tabela 10: Quantidade de viagens e quilometragem percorrida por mês do ano de 2023 por operadora do Sistema STCO

MÊS / EMPRESA	Viagens		Total STCO	Km		Total STCO
	OTTRANS	PLATAFORMA		OTTRANS	PLATAFORMA	
Janeiro	188.852	111.232	300.084	5.382.659	3.916.096	9.298.755
Fevereiro	173.169	104.984	278.153	4.798.244	3.577.938	8.376.182

MÊS / EMPRESA	Viagens		Total STCO	Km		Total STCO
	OTTRANS	PLATAFORMA		OTTRANS	PLATAFORMA	
Março	200.248	123.777	324.025	5.727.483	4.222.453	9.949.936
Abril	179.386	106.979	286.365	5.088.202	3.784.556	8.872.758
Mai	193.094	115.017	308.111	5.443.596	4.124.746	9.568.342
Junho	185.388	109.267	294.655	5.179.930	3.875.775	9.055.705
Julho	197.683	117.573	315.256	5.615.854	4.115.396	9.731.249
Agosto	205.747	120.890	326.637	5.825.545	4.239.907	10.065.452
Setembro	192.167	112.356	304.523	5.441.024	3.935.295	9.376.319
Outubro	198.041	117.101	315.142	5.582.756	4.027.540	9.610.296
Novembro	192.008	114.585	306.593	5.399.335	3.932.118	9.331.452
Dezembro	192.425	114.143	306.568	5.339.853	3.898.841	9.238.694
Total	2.298.205	1.367.904	3.666.109	64.824.480	47.650.660	112.475.140

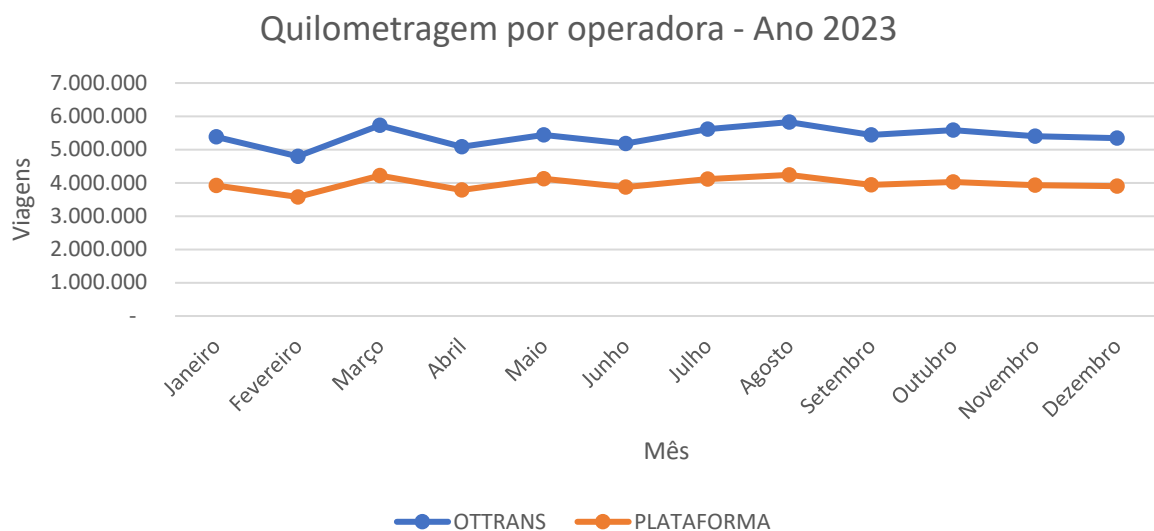
Fonte: SEMOB, 2023

Figura 7: Viagens por mês do ano de 2023 por operadora do Sistema STCO



Fonte: SEMOB, 2023

Figura 8: Quilometragem percorrida por mês do ano de 2023 por operadora do Sistema STCO



Fonte: SEMOB, 2023

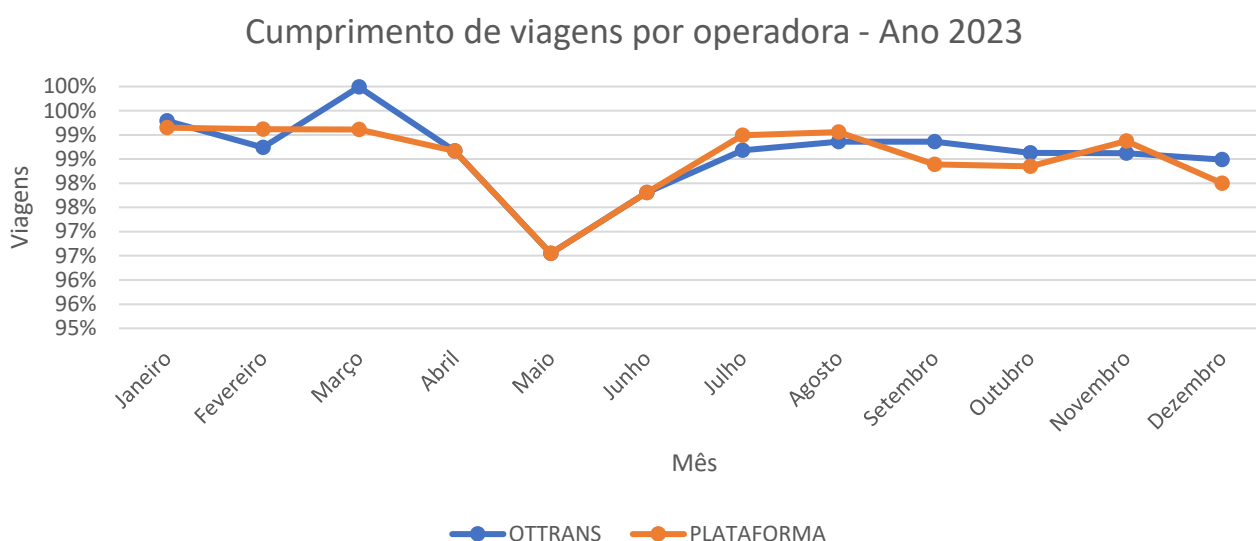
O cumprimento de viagens é um indicador que compara a quantidade de viagens programadas e a quantidade de viagens realizadas. Os indicadores mostram um bom cumprimento de viagens, com uma média de 98,48% em todo o sistema, com desempenhos similares da OTTrans e da Plataforma (98,60% e 98,51%, respectivamente).

Tabela 11: Cumprimento de viagens por operadora por mês do ano de 2023 do Sistema STCO

MÊS / EMPRESA	OTTRANS	PLATAFORMA	STCO
Janeiro	99,29%	99,15%	99,24%
Fevereiro	98,74%	99,12%	98,88%
Março	99,99%	99,11%	99,65%
Abril	98,67%	98,67%	98,67%
Maio	96,55%	96,55%	96,55%
Junho	97,81%	97,81%	97,81%
Julho	98,68%	98,99%	98,80%
Agosto	98,86%	99,06%	98,93%
Setembro	98,86%	98,39%	98,69%
Outubro	98,63%	98,35%	98,53%
Novembro	98,62%	98,87%	97,71%
Dezembro	98,49%	98,00%	98,31%
Média	98,60%	98,51%	98,48%

Fonte: SEMOB, CCO (COSIT/DIT) 2023

Figura 9: Cumprimento de viagens por operadora por mês do ano de 2023 do Sistema STCO



Fonte: SEMOB, CCO (COSIT/DIT) 2023

Outro importante indicador operacional é o PMM – Percurso Médio Mensal por veículo em operação. A tabela a seguir indica que o PMM não variou muito entre 2019 e 2023, apresentando uma pequena elevação de 5.639 quilômetros/veículo no ano de 2019 para 5.699 quilômetros/veículo no ano de 2023 (variação de +1,07%).

Tabela 12: Percurso Médio Mensal por veículo por mês entre 2019 e 2023

MÊS	PMM				
	2019	2020	2021	2022	2023
JANEIRO	6.036,12	5.873,74	6.538,94	6.538,94	6.042,08
FEVEREIRO	5.732,14	5.319,54	5.791,05	5.791,05	5.417,97
MARÇO	6.145,54	5.399,47	6.280,21	6.280,21	5.950,92
ABRIL	5.310,59	5.011,27	5.519,25	5.519,25	5.309,85
MAIO	5.096,02	5.577,26	5.837,14	5.837,14	5.719,27
JUNHO	4.907,36	6.078,47	5.499,78	5.499,78	5.498,30
JULHO	5.657,06	6.078,47	5.818,33	5.818,33	5.813,17
AGOSTO	5.781,96	6.111,73	5.952,05	5.952,05	6.005,64
SETEMBRO	5.737,24	5.893,83	5.623,4S	5.623,4S	5.594,46
OUTUBRO	5.749,97	6.133,60	5.743,02	5.743,02	5.771,95
NOVEMBRO	5.582,25	6.009,99	5.542,76	5.542,76	5.617,97
DEZEM BRO	5.935,22	6.198,26	5.872,68	5.872,68	5.654,04
MÉDIA	5.639,29	5.807,14	5.834,89	5.834,89	5.699,63

Fonte: SEMOB, 2023

Não se verifica uma grande diferença entre o PMM dos dois consórcios, sendo que a OTTrans apresentou um PMM de 5.690 quilômetros/veículo no ano de 2023, enquanto a Plataforma apresentou um número semelhante, de 5.711 quilômetros/veículo.

Tabela 13: Percurso Médio Mensal por veículo, por operadora e por mês em 2023

Empresa	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Mai	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Média
OTTRANS	6.068,39	5.379,20	5.916,82	5.272,75	5.641,03	5.446,82	5.819,54	6.030,58	5.626,71	5.803,28	5.630,17	5.656,62	5.690,99
PLATAFORMA	6.006,28	5.470,85	5.997,80	5.360,56	5.825,91	5.568,64	5.804,51	5.971,70	5.550,49	5.729,08	5.601,31	5.650,49	5.711,47
STCO	6.042,08	5.417,97	5.950,92	5.309,85	5.719,27	5.498,30	5.813,17	6.005,64	5.594,46	5.771,95	5.617,97	5.654,04	5.699,64

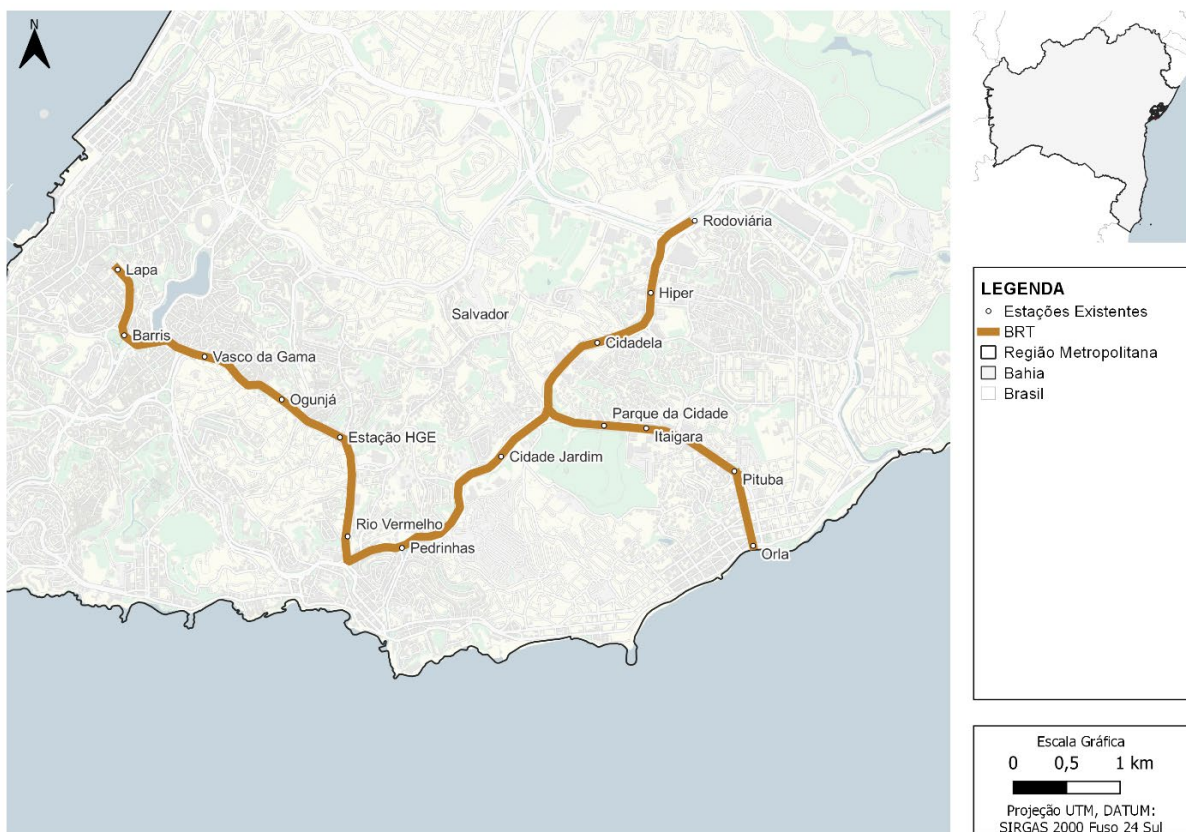
Fonte: SEMOB, 2023

Sistema BRT

O Sistema BRT foi implantado recentemente, com uma complementação de inauguração no ano de 2024. Com extensão de 13 quilômetros, ele teve dois trechos inaugurados no ano de 2023: o Trecho 1, entre a Estação Rodoviária e a Estação Cidadela, e o Trecho 3, entre a Estação Parque da Cidade e a Estação Pituba. No ano de 2024 o Trecho 2 foi inaugurado, entre a Estação Cidade Jardim e o Terminal Lapa.

No total são 15 estações e três terminais de integração (Lapa, Pituba e Iguatemi). Pelo Sistema BRT percorrem atualmente quatro linhas descritas na tabela a seguir, com 38 ônibus, sendo oito elétricos. A idade média dos ônibus é muito baixa, de apenas 0,50 anos. Os veículos são do tipo Padron.

Figura 10: Traçado da infraestrutura do Sistema BRT



Fonte: Elaboração própria

Tabela 14: Linhas do Sistema BRT

Código	Linha	INTERVALO - PICO MANHÃ (min)
B1	BRT Rodoviária-Pituba	6
B2	BRT Rodoviária-Praça Nossa Sra. Da Paz	6
B3	Circular Caminho das Árvores	10
B4	BRT Lapa-Pituba	Operação assistida

Fonte: SEMOB, 2023, atualizado para 2024

O BRT de Salvador possui características físicas e operacionais compatíveis com os parâmetros definidos pelo ITDP³ para a classificação dos BRT implantados (níveis Ouro, Prata e Bronze), tais como pagamento da tarifa antes do embarque, estações cobertas e com segurança, velocidade operacional alta, pouca interferência com o tráfego geral, alinhamento entre a plataforma e o ônibus e faixas de ultrapassagem nas estações possibilitando a implantação de serviços expressos.

Como pontos negativos no sistema, destacam-se a baixa utilização da infraestrutura, com uma frequência de apenas 26 ônibus na Hora Pico Manhã, incompatível com o porte da infraestrutura implantada.

No que se refere aos indicadores operacionais, a quilometragem percorrida no ano de 2023 foi de 1.122.510 quilômetros, o que representa apenas 1,00% do total de quilometragem percorrida pelo Sistema STCO. No ano de 2023, foram realizadas 103.462 viagens, representando 2,82% do total de viagens do Sistema STCO.

Tabela 15: Quilometragem percorrida e viagens por ano, frota e PMM do Sistema BRT e do Sistema STCO

Mês	Quilometragem percorrida	Viagens	Frota	PMM
BRT	1.122.510	103.462	38	3.375,03
STCO	112.475.140	3.666.109	1.634	5.699,63
% BRT/STCO	1,00%	2,82%	2,33%	59,21%

Fonte: SEMOB, 2023

O indicador PMM, por sua vez, é 59,21% do apresentado pelo STCO, com um valor 3.375 quilômetros/veículo contra 5.699 quilômetros/veículo, o que comprova a ociosidade do sistema do ponto de vista da oferta.

A tabela a seguir mostra a evolução dos indicadores operacionais durante o ano de 2023 por mês.

Tabela 16: Quilometragem percorrida e viagens por mês, frota e PMM do Sistema BRT

Mês	Quilometragem percorrida	Viagens	Frota	PMM
Janeiro	69.215,00	6.883,5	13	5.324,23
Fevereiro	60.385,00	6.047,5	13	4.645,00
Março	75.720,00	7.529,5	16	4.732,50
Abril	85.601,00	7.924,0	22	3.890,95
Maio	95.608,00	8.743,0	22	4.345,82
Junho	85.419,00	8.025,5	22	3.882,68
Julho	92.416,00	8.388,0	22	4.200,73
Agosto	93.237,00	8.899,5	20	4.661,85
Setembro	72.477,00	6.901,5	21	3.451,29

³ <https://itdp.org/library/standards-and-guides/the-bus-rapid-transit-standard/>

Mês	Quilometragem percorrida	Viagens	Frota	PMM
Outubro	131.627,00	12.040,0	38	3.463,87
Novembro	132.554,00	11.166,0	38	3.488,26
Dezembro	128.251,00	10.914,0	38	3.375,03
Média mensal	93.542,50	8.621,83	24	4.121,85
Total	1.122.510,00	103.462,0		

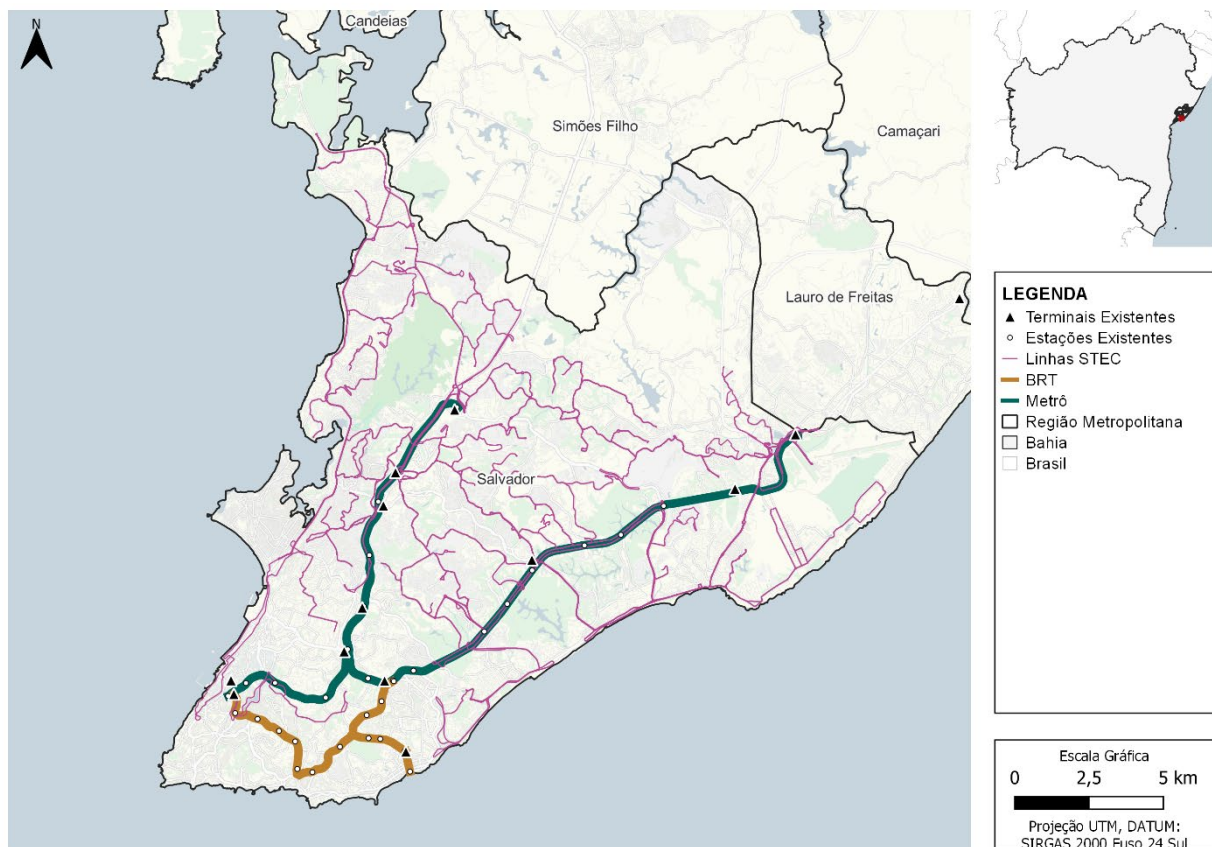
Fonte: SEMOB, 2023

Sistema STEC

O sistema STEC – Subsistema de Transporte Especial Complementar, como o próprio nome diz, complementa o sistema STCO no município de Salvador.

Predominantemente operando na área periférica a AUC (Área Urbana Consolidada), é composto por 35 linhas operadas pela cooperativa COOPSTECS. Os veículos são com capacidade de passageiros reduzida, do tipo micro-ônibus e carroceria mais curta, o que se adequa aos trajetos sinuosos e estreitos da região periférica do município.

Figura 11: Rede de linhas municipais do sistema STEC



Fonte: SEMOB, 2023

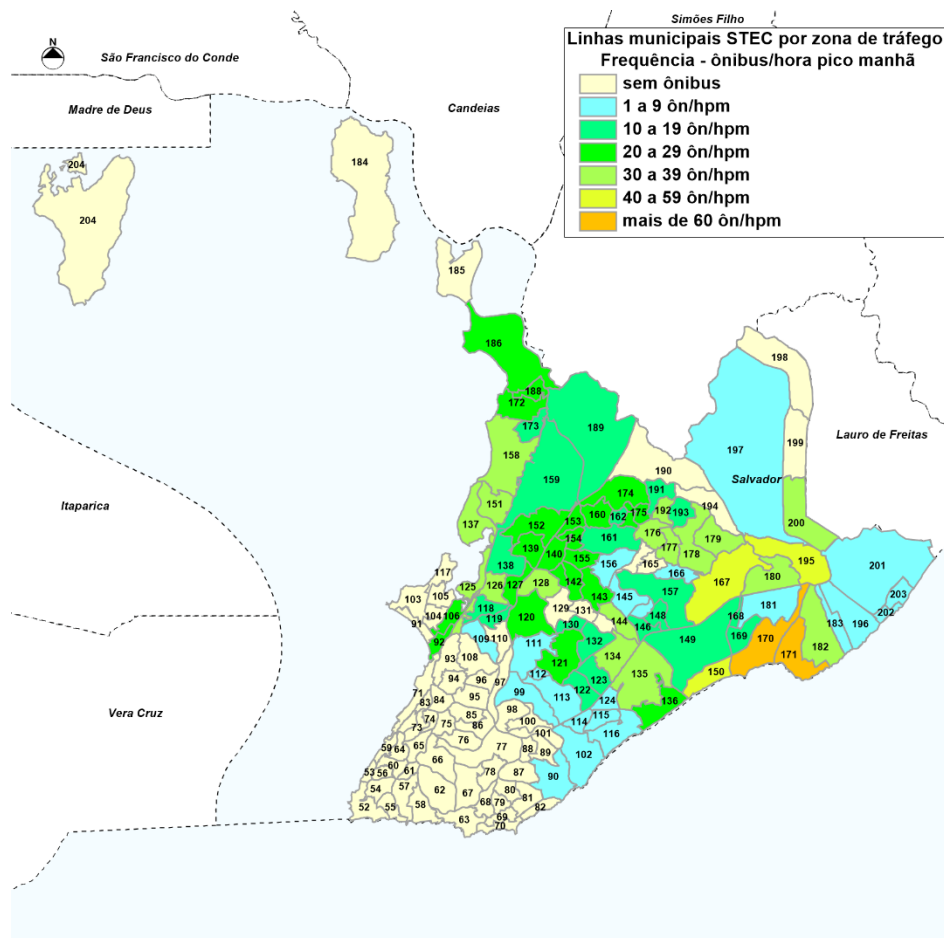
Tabela 17: Linhas municipais STEC

CÓD. LINHA	Nome Linha	INTERVALO - PICO MANHÃ	NOME OPERADORA
L101	BASE NAVAL / AV. SÃO LUIS - BAIXA DO FISCAL	30	COOPSTECs
L103	BASE NAVAL - BRASILGÁS	30	COOPSTECs
L107	BASE NAVAL / ESC MENORES - BAIXA DO FISCAL	34	COOPSTECs
L108	VISTA ALEGRE / FAZ COUTOS - BAIXA DO FISCAL	16	COOPSTECs
L110	BAIXA DO FISCAL / A.COUTOS / V. ALEGRE	22	COOPSTECs
L111	BAIXA DO FISCAL - BRASILGÁS	22	COOPSTECs
L116	VALÉRIA/ LEPRÓSARIO X ITAPUÃ	60	COOPSTECs
L117	PARIPE X NARANDIBA	22	COOPSTECs
L204	ARVOREDO X ABAETÉ	11	COOPSTECs
L207	ITAPUÃ X NARANDIBA	17	COOPSTECs
L210	BRASILGÁS X AEROPORTO	20	COOPSTECs
L302	7 DE ABRIL/N.CIDADE - AEROPORTO	34	COOPSTECs
L304	BOCA DA MATA - PATAMARES	27	COOPSTECs
L307	DOMAVELAR/VILA CANÁRIA - AEROPORTO	30	COOPSTECs
L308	CAJAZEIRA 11 - PATAMARES	34	COOPSTECs
L412	BASE NAVAL/ESC MENORES - BAIXA DO FISCAL	40	COOPSTECs
L501	CAJAZEIRAS 11 X ITAPUA	34	COOPSTECs
L502	CAJAZEIRAS 11 X SÃO CRISTAVÃO	20	COOPSTECs
L503	BOCA DA MATA X ITAPUÃ	30	COOPSTECs
L504	BOCA DA MATA X SÃO CRISTOVÃO	20	COOPSTECs
L507	ÁGUAS CLARAS X ITAPUÃ	16	COOPSTECs
L508	ÁGUAS CLARAS - SÃO CRISTÓVÃO	20	COOPSTECs
L509	ITAPUÃ X BRASILGÁS	30	COOPSTECs
L511	BOCA DA MATA X BRASILGÁS R1	22	COOPSTECs
L512	BOCA DA MATA X BRASILGÁS R2	22	COOPSTECs
L513	CAJAZEIRAS 11 X BRASILGÁS R1	24	COOPSTECs
L518	VALÉRIA / MATADOURO X ITAPUÃ	80	COOPSTECs
L601	COLINA AZUL X PRAIA DO FLAMENGO	22	COOPSTECs
L602	COLINA AZUL X JD. DAS MARGARIDAS / BROMÉLIA	24	COOPSTECs
L607	CASTELO BRANCO - ITAPUÃ	15	COOPSTECs
L611	CASTELO BRANCO - AEROPORTO	34	COOPSTECs
L702	NARANDIBA/SABOEIRO - VALE DOS LAGOS	30	COOPSTECs
L706	B VISTA S CAETANO - ITAPUÃ VIA CAPELINHA	80	COOPSTECs
L708	CENTRO CONVENÇÕES - CAPELINHA	22	COOPSTECs

Fonte: SEMOB, 2023

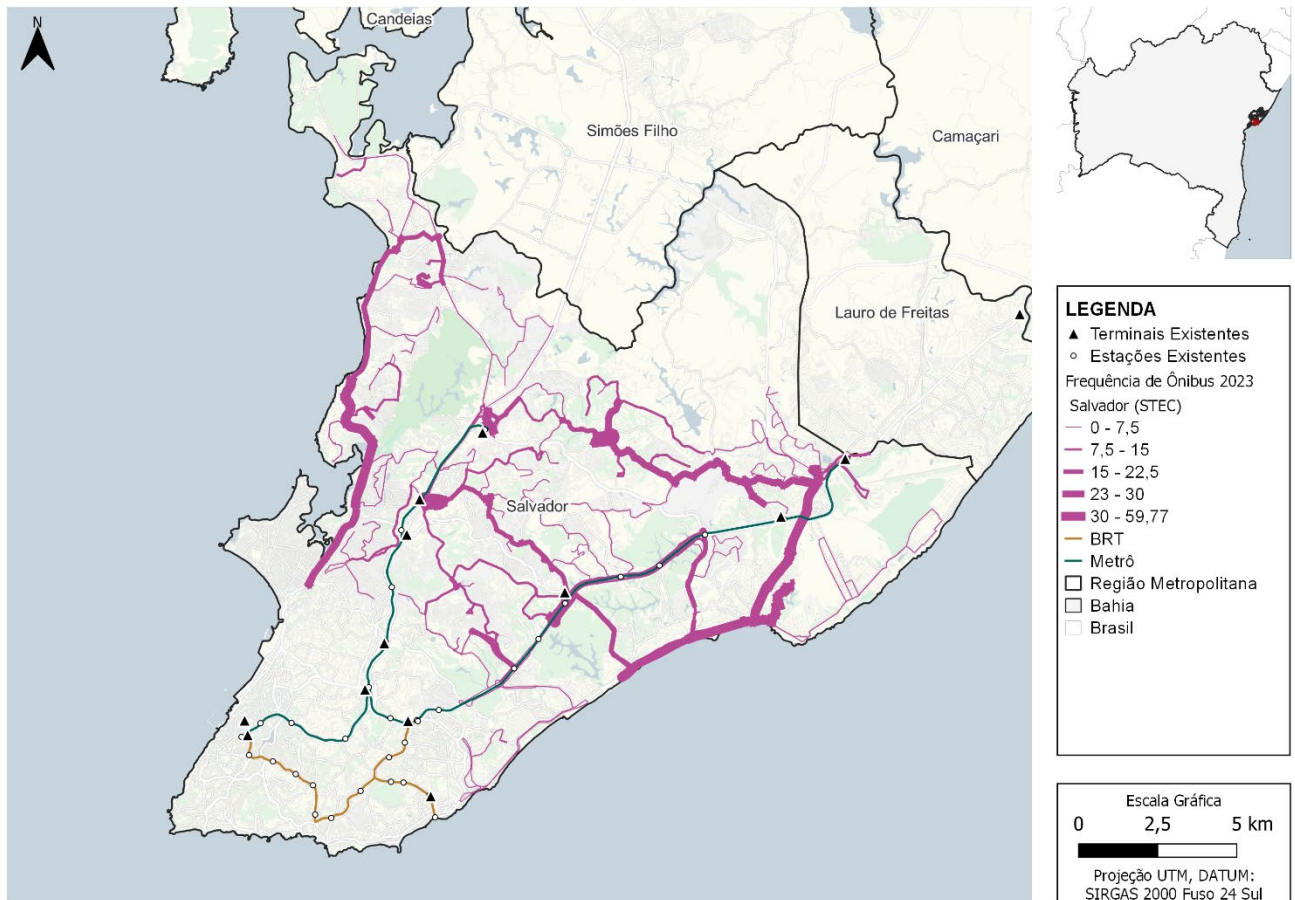
A SEMOB forneceu poucas informações de oferta do Sistema STEC. Uma das informações foi a frequência de ônibus por linha na Hora Pico Manhã, cuja figura é mostrada a seguir. Nota-se uma maior intensidade de ônibus nas faixas periféricas da região do Subúrbio, da região do Miolo e da região da Orla, com ênfase na grande quantidade de ônibus do Sistema STEC no bairro de Itapuã, um polo importante de atração de viagens dentro do município.

Figura 12: Frequência de ônibus do Sistema STEC por zona de tráfego na Hora Pico Manhã



Fonte: SEMOB, 2023

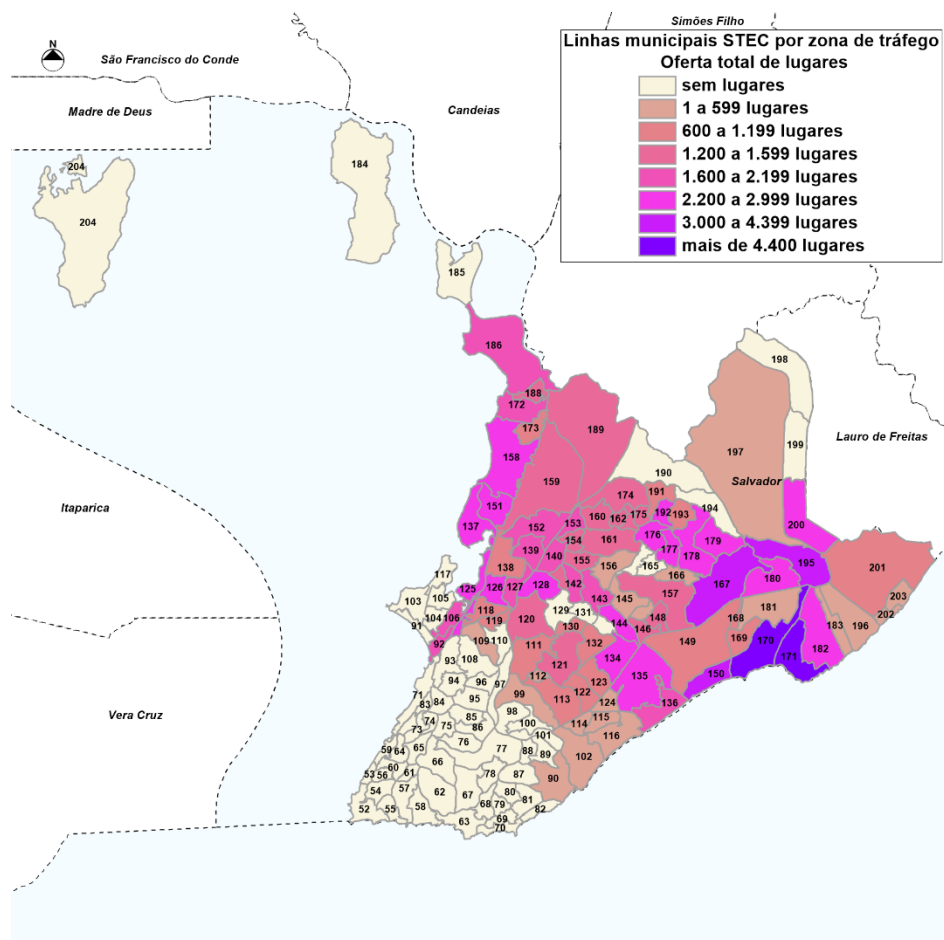
Figura 13: Frequência de ônibus do Sistema STEC na Hora Pico Manhã



Fonte: Elaboração própria, com base em SEMOB,2023

Por sua vez, analisando a quantidade de assentos totais disponibilizados por zona de tráfego para o Sistema STEC vemos um padrão semelhante a análise de frequência ônibus na Hora Pico Manhã.

Figura 14: Oferta de assentos do Sistema STEC por zona de tráfego na Hora Pico Manhã



Fonte: Elaboração própria, com base em SEMOB, 2023

2.1.1.2.1 Linhas municipais de Camaçari

O sistema de transporte público coletivo de Camaçari, era operado em três lotes de serviços, sendo dois deles operados por cooperativas (COOPERUNIÃO e COOASTAC) e um terceiro operado pela empresa VCI – Viação Cidade Industrial. O sistema enfrentou graves consequências econômicas, decorrentes da pandemia de Covid-19, e entrou em colapso⁴ nos últimos anos.

Alguns fatores contribuíram para os problemas enfrentados pelo sistema municipal de Camaçari, município com a segunda população da RM Salvador, de acordo com o Censo IBGE 2022. Um primeiro fator foi o anúncio feito pela empresa VCI, em 18 de maio de 2020⁵ da suspensão de operação dos serviços a partir do dia 21 de maio de 2020.

⁴ O sistema de transporte público de Camaçari, operado por duas cooperativas e uma empresa, entrou em processo de deterioração do serviço, sendo aos poucos desmobilizado pelas cooperativas que operavam dois dos lotes de serviço e por fim, a desmobilização total da empresa VCI em maio/2020, deixando de operar o lote sob sua responsabilidade.

⁵ <https://diariodotransporte.com.br/2020/05/19/viacao-cidade-industrial-deixa-de-operar-em-camacari-ba-a-partir-desta-quinze-21/>

A desmobilização definitiva da planta da Ford-Camaçari, ocorrida em janeiro/2021, gerando cerca de 4.000 desempregos diretos, além de impactar toda cadeia indireta, também contribuiu para as dificuldades enfrentadas pelo transporte público coletivo de Camaçari. De acordo com os dados já discutidos, o fechamento da fábrica impactou o comércio e o setor de serviços da cidade, sobretudo os ramos de educação e imobiliário. Como resultado o transporte clandestino explodiu, os chamados “Ligeirinhos”, operados com veículos de passageiros (automóveis de 5 ou 7 lugares), que ao longo dos anos de crise foram se instalando no município e subtraindo toda demanda de transporte do debilitado sistema regular.

Até o ano de 2023, poderia ser considerado extinto o sistema regular de transporte público coletivo de Camaçari, tamanha desestruturação resultante de todos esses problemas econômicos e da incapacidade de atuação da gestão pública frente a esses clandestinos.

A Prefeitura de Camaçari, no mês de maio/2023, com o objetivo da retomada das atividades de operação do sistema de transporte público coletivo regular, iniciou uma seleção pública, por meio de Edital de Chamamento Público nº 001/2023, para prestação dos serviços por meio de um contrato emergencial com validade por 180 (cento e oitenta) dias, até que o processo definitivo de concessão seja finalizado.

O edital previa 34 linhas distribuídas em 3 lotes de operação (2 para sede e 1 para orla) e uma frota total de 60 veículos. A relação das linhas e alguns dados operacionais estão apresentados a seguir.

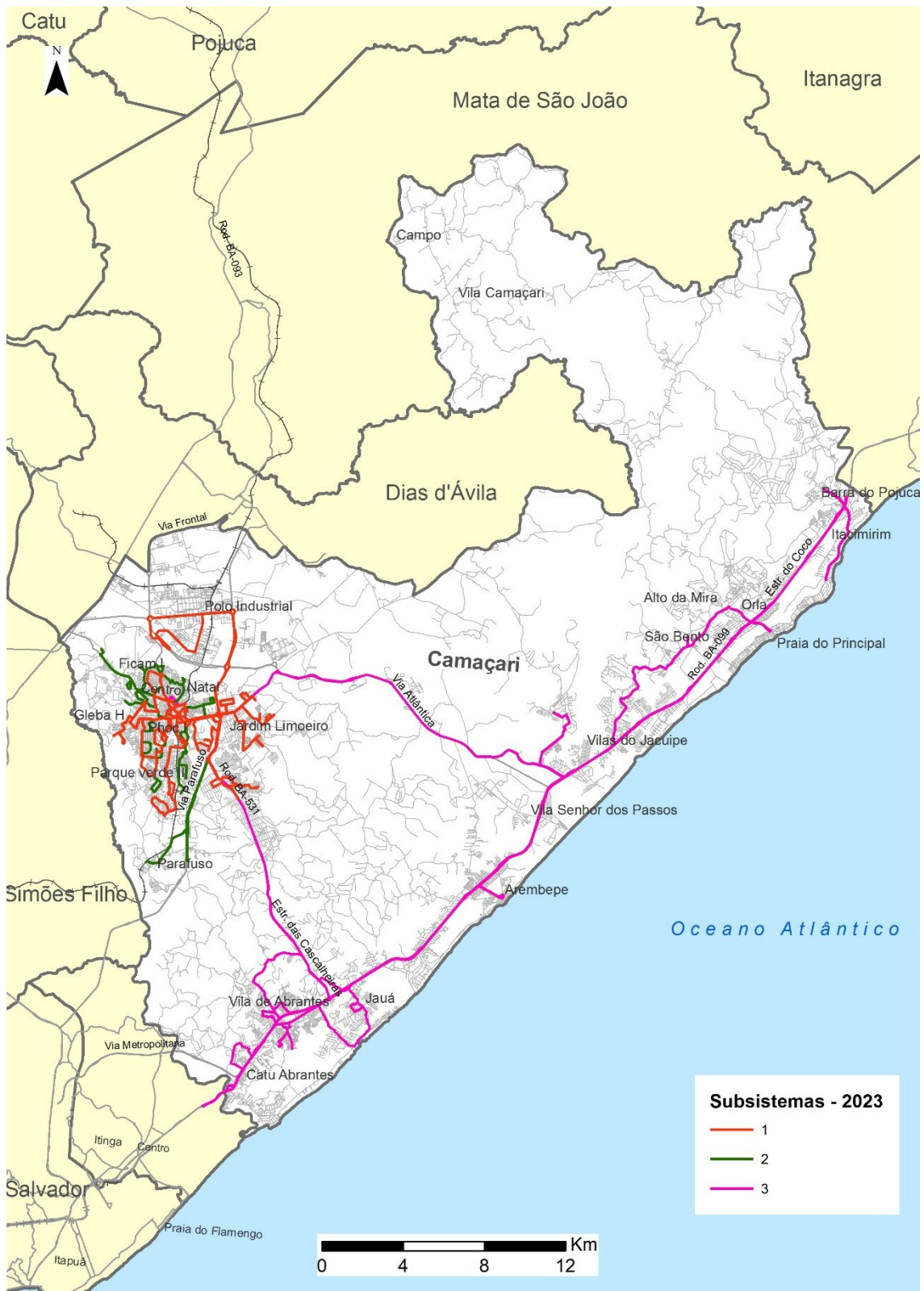
Tabela 18: Linhas municipais de Camaçari do contrato emergencial

COD	LINHA	TIPO	FROTA			EXTENSÃO	VIAGEM (mês)	KM OPER (mês)	FREQUÊNCIA DU		
			DU	SAB	DOM				HPM	HPA	HPT
0101	TIR - Gleba E R1	Sede	3	2	1	16,10	852	13.717,20	4,4	4,6	3,6
0102	TIR - Gleba E R2	Sede	1	1	1	7,70	396	3.049,20	N/D	N/D	N/D
0103	TIR - Atacadão/Verde Ville via Vila Cantuária/Boulevard/Lucaia	Sede	1	1	1	7,70	396	3.049,20	3,0	2,4	2,0
0104	TIR - Bairro Novo/Parque das Palmeiras	Sede	2	1	1	17,00	670	11.390,00	3,9	4,0	3,7
0105	TIR - Massaranduba via Piaçaveira	Sede	3	1	1	31,30	769	24.069,70	4,4	3,2	2,6
0106	TIR - Algarobas/Santa Maria/Lama Preta	Sede	2	2	1	17,10	988	16.894,80	6,1	6,2	4,4
0107	TIR - Algarobas/Burissatuba	Sede	2	2	1	16,40	632	10.364,80	3,0	3,0	3,0
0108	TIR(Assembleia) - Jardim Limoeiros	Sede	4	3	2	15,50	1318	20.429,00	6,6	6,4	6,7
0108-1	TIR(Micos) - Jardim Limoeiros	Sede	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
0109	TIR - Gravatá via Radial B	Sede	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
0201	TIR - Gleba E/PHOC	Sede	3	2	1	19,70	1040	20.488,00	4,4	4,6	4,3
0202	TIR - Parque Verde	Sede	2	2	1	16,80	564	9.475,20	3,3	3,8	3,0
0203	TIR - Parafuso	Sede	1	1	1	30,30	396	11.998,80	1,1	1,8	2,1
0203-1	TIR - Parafuso/Angico/Bela Vista	Sede	1	1	1	30,30	218	6.605,40	1,9	1,2	0,9
0204	TIR - UNEB/São Vicente	Sede	2	1	1	15,50	506	7.843,00	3,4	1,8	2,4
0205	TIR - Parque Florestal via Bomba	Sede	2	2	1	17,00	1012	17.204,00	5,0	5,0	5,0
0206	TIR - Verdes Horizontes via Inocoop	Sede	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
0207	TIR - Sítio Verde	Sede	2	2	1	14,20	690	9.798,00	3,9	4,2	2,6
0208	TIR - Novo Horizonte Circular	Sede	2	2	1	13,40	728	9.755,20	4,1	3,8	3,7
0301	Terminal Areambepe - Jacuípe/Canto dos Pássaros	Orla	1	1	1	79,90	142	11.345,80	0,0	0,0	1,4
0302	Terminal Areambepe - Barra do Pojuca DIRETO	Orla	4	4	2	54,00	894	48.276,00	5,0	5,0	5,0
0303	Terminal Areambepe - Catu dos Abrantes via Reserva Parque	Orla	2	2	1	95,60	322	30.783,20	2,6	1,6	1,3
0304	Terminal Areambepe – Monte Gordo/Guarajuba	Orla	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
0305	TIR/Centro - Terminal Areambepe via Cascalheira	Orla	1	1	1	72,50	270	19.575,00	3,0	N/D	N/D

COD	LINHA	TIPO	FROTA			EXTENSÃO	VIAGEM (mês)	KM OPER (mês)	FREQUÊNCIA DU		
			DU	SAB	DOM				HPM	HPA	HPT
0306	TIR/Centro - Barra Do Pojuca DIRETO via Cetrel	Orla	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
0306-1	TIR/Centro - Barra Do Pojuca DIRETO via Cetrel via Itacimirim	Orla	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
0307	TIR/Centro - Monte Gordo via BA-529/Cetrel	Orla	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
0308	TIR/Centro - Canto dos Pássaros via Cetrel	Orla	4	4	2	101,00	496	50.096,00	4,1	4,2	3,8
0309	TIR/Centro - Vila Abrantes via Jauá/Cascalheira	Orla	4	4	4	70,60	697	49.208,20	4,6	4,4	4,4
0309-1	TIR/Centro - Vila Abrantes via Jauá (Bela Vista)/Cascalheira	Orla	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
0309-2	TIR/Centro - Vila Abrantes/Solar da Costa via Jauá/Cascalheira	Orla	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
0310	TIR - Catu de Abrantes via Cascalheira/Reserva Parque	Orla	2	2	1	65,00	366	23.790,00	2,4	2,6	2,3
0311	TIR - Cajazeiras/ Alphaville Litoral Norte via Cascalheira	Orla	2	2	1	42,00	314	13.188,00	3,3	1,8	1,7
0311-1	TIR - Catu de Abrantes via Cajazeiras/Cascalheira/Reserva Parque	Orla	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
	TOTAL		53	46	30	866,60	14.676	442.393,70			

Fonte: Projeto básico Licitação do Serviço de Transporte Coletivo por ônibus do Município de Camaçari/BA – STT (fev/2022)

Figura 15: Linhas a serem operadas por meio do contrato emergencial



Fonte: Projeto básico Licitação do Serviço de Transporte Coletivo por ônibus do Município de Camaçari/BA – STT (fev/2022)

O Sistema de TPC de Camaçari foi licitado, sendo que a prefeitura homologou os dois ganhadores dos lotes de linhas. O processo de implantação desta rede de transportes ainda está em andamento, sem maiores informações recebidas por parte da Prefeitura de Camaçari.⁶

2.1.1.2.2 Linhas municipais de Lauro de Freitas

Sem dados oficiais.

2.1.1.2.3 Linhas municipais de Simões Filho

Constando que o município de Simões Filho não enviou ao Consórcio informações sobre a oferta de linhas de TPC, em busca via Internet em sites não oficiais⁷ encontrou-se a seguinte relação de linhas municipais:

- SF-001 Santo Antônio / Rodoviária
- SF-002 Ilha De São João / Rodoviária
- SF-003 Mapele / Mercado Municipal
- SF-004 Mapele / Rodoviária
- SF-005 Cova da Gia / Centro
- SF-006 Quadra 06 SEST-SENAT
- SF-007 Conjunto Vida Nova / Rodoviária
- SF-008 Eldorado / Rodoviária
- SF-009 Convel / Rodoviária
- SF-010 Guerreiro / Rodoviária
- SF-011 Cristo Rei / Rodoviária
- SF-012 Tiro Seguro / Centro

2.1.1.2.4 Linhas municipais de Itaparica

Sem dados oficiais.

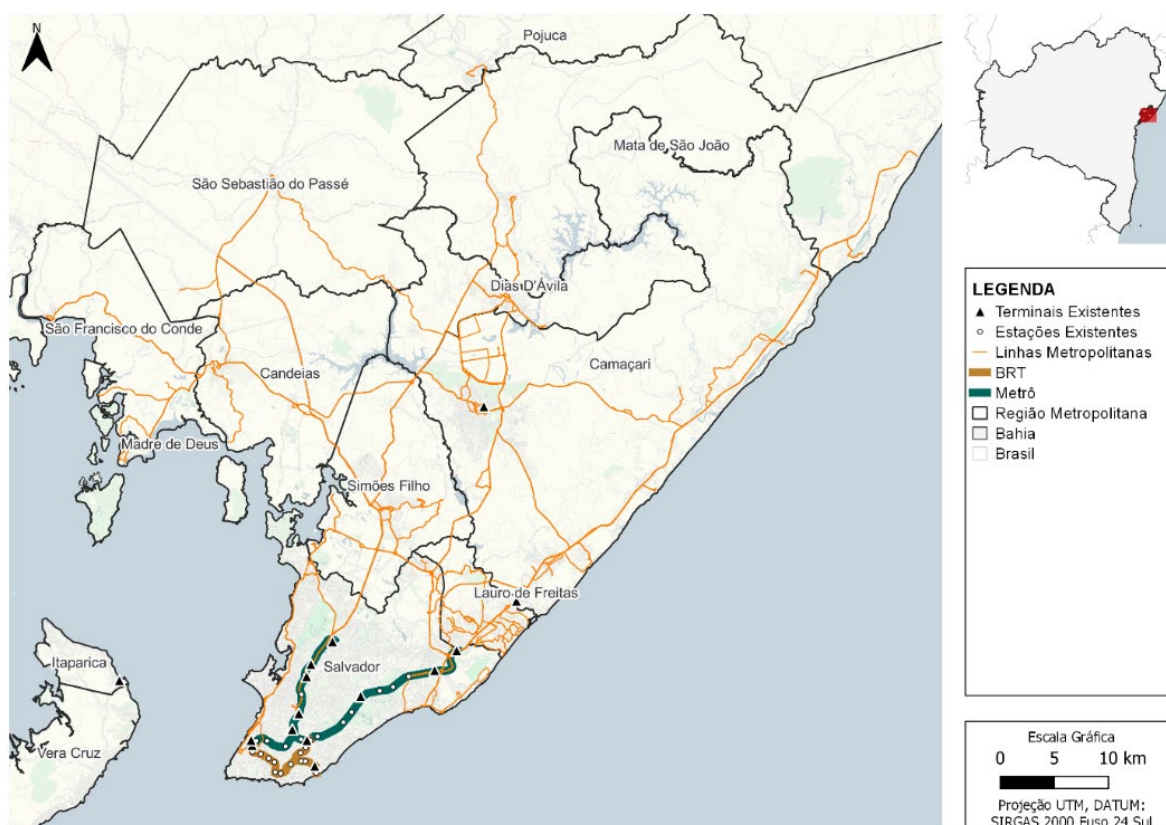
2.1.1.2.5 Sistema Metropolitano

A Região Metropolitana de Salvador possui um total de 61 linhas metropolitanas que ligam, principalmente, o município de Salvador aos demais da Região Metropolitana. Dois municípios da RM Salvador não são atendidos por essas linhas, sendo eles Itaparica e Vera Cruz, localizados na Ilha de Itaparica.

⁶ Não foram enviadas informações sobre o processo licitatório pela Prefeitura de Camaçari. A última informação pesquisada foi a classificação das duas empresas para operação dos lotes licitados no DOM 26 de fevereiro de 2024 - Ano XXI Nº 2331 - Página 25 de 25 (LOTE 01 - SAFIRA TRANSPORTES E TURISMO LTDA, e LOTE 02 - DZSET TRANSPORTE E LOGÍSTICA LTDA).

⁷ https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-lines-Salvador-1882-3236957, consultado em 31/07/2024

Figura 16: Rede de linhas metropolitanas



Fonte: Elaboração própria

Os dados foram enviados pela AGERBA – Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia, órgão responsável pela gestão das linhas metropolitanas. Nesta relação estão somente as linhas metropolitanas urbanas, excluindo-se os serviços do tipo rodoviário. Estão omitidas nesta análise, também, as linhas metropolitanas que ligam dois municípios fora do grupo dos cinco municípios da área de estudo.

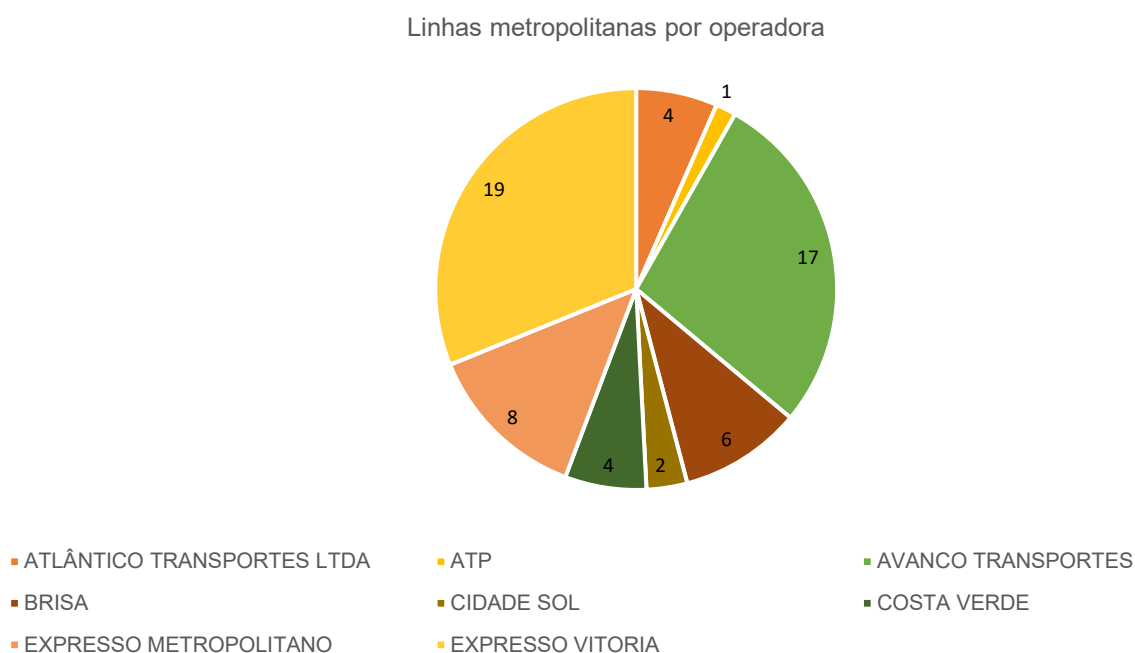
As linhas são operadas por sete empresas operadoras descritas na tabela a seguir, com a predominância da Expresso Vitória, que opera 19 linhas (31,1% do total).

Tabela 19: Quantidade de linhas do Sistema Metropolitano por operadora

Operadora	Linhas	%
ATLÂNTICO TRANSPORTES LTDA	4	6,6%
ATP	1	1,6%
AVANCO TRANSPORTES	17	27,9%
BRISA	6	9,8%
COSTA SOL	2	3,3%
COSTA VERDE	4	6,6%
EXPRESSO METROPOLITANO	8	13,1%
EXPRESSO VITORIA	19	31,1%
Total	61	100,0%

Fonte: AGERBA, 2023

Figura 17: Quantidade de linhas do Sistema Metropolitano por operadora



Fonte: AGERBA, 2023

A relação das linhas, operadoras e intervalos entre partidas na Hora Pico Manhã é apresentada a seguir.

Tabela 20: Linhas do Sistema Metropolitano

Código	Linha	Intervalo HPM	Operadora
138.URB	PRAIA DO FORTE X TERMINAL AEROPORTO	40	ATLÂNTICO TRANSPORTES LTDA
800.URB	CAMAÇARI X TERMINAL RETIRO VIA BA-093	120	AVANCO TRANSPORTES
803A2.URB	NOVA DIAS D'ÁVILA X TERMINAL RETIRO	25	BRISA
805A.URB	MADRE DE DEUS X TERMINAL RETIRO	120	AVANCO TRANSPORTES
807.URB	MONTE GORDO X TERMINAL AEROPORTO	60	ATLÂNTICO TRANSPORTES LTDA
808I.URB	CAMAÇARI X TERMINAL MUSSURUNGA VIA PARAFUSO	20	AVANCO TRANSPORTES
809.URB	CANDEIAS X TERMINAL RETIRO	20	AVANCO TRANSPORTES
813.URB	CANDEIAS X SIMOES FILHO	20	AVANCO TRANSPORTES
814A.URB	CAMAÇARI X TERMINAL RETIRO VIA PARAFUSO	120	AVANCO TRANSPORTES
815.URB	SIMÕES FILHO X TERMINAL DA FRANÇA	120	EXPRESSO METROPOLITANO
815I.URB	JARDIM CAMPO VERDE X TERMINAL DA FRANÇA	120	EXPRESSO METROPOLITANO
819.URB	SIMÕES FILHO X ITAIGARA	13	EXPRESSO METROPOLITANO
819I2.URB	SIMÕES FILHO X TERMINAL MUSSURUNGA	13	EXPRESSO METROPOLITANO
822I.URB	MAPELE / ILHA DE S. JOÃO X TERM DA FRANÇA VIA SUBU	25	EXPRESSO METROPOLITANO
824.URB	AREIA BRANCA X TERMINAL RETIRO	60	AVANCO TRANSPORTES
826A.URB	GÓES CALMON X ESTAÇÃO DO RETIRO	60	EXPRESSO METROPOLITANO
834.URB	MADRE DE DEUS/CANDEIAS X L DE FREITAS	60	AVANCO TRANSPORTES

Código	Linha	Intervalo HPM	Operadora
836.URB	CAMAÇARI X S F CONDE VIA CANDEIAS	120	AVANCO TRANSPORTES
836A2.URB	CAMAÇARI X S AMARO	120	AVANCO TRANSPORTES
838I.URB	AREIA BRANCA X ITAIGARA	55	AVANCO TRANSPORTES
838I2.URB	VIDA NOVA X JAMBEIRO	55	AVANCO TRANSPORTES
839.URB	JAUÁ X ITAPUÃ	120	EXPRESSO VITORIA
840.URB	VILAS DO ATLÂNTICO X TERMINAL AEROPORTO	120	EXPRESSO VITORIA
841.URB	VILAS DO ATLÂNTICO X PRAÇA DA SÉ	62	COSTA VERDE
846.URB	LAURO DE FREITAS X LAPA	120	COSTA VERDE
847.URB	BARRA DO POJUÇA X TERMINAL AEROPORTO	30	ATP
852A.URB	ITINGA X FRANÇA / RIBEIRA	120	AVANCO TRANSPORTES
854.URB	PORTÃO X TERMINAL AEROPORTO	15	EXPRESSO VITORIA
855.URB	JAMBEIRO X TERMINAL AEROPORTO VIA CON. VIDA BELA	25	EXPRESSO VITORIA
855A.URB	VIDA NOVA X LAPA (ORLA)	25	AVANCO TRANSPORTES
855A2.URB	JAMBEIRO X TERMINAL MUSSU, VIA CAPIARARA/BA-526	25	AVANCO TRANSPORTES
857A.URB	CANTO DOS PASSAROS X TERMINAL AEROPORTO VIA BA 099	50	ATLÂNTICO TRANSPORTES LTDA
857I.URB	AREMBEPE X TERMINAL AEROPORTO	50	ATLÂNTICO TRANSPORTES LTDA
858A.URB	PRAIA DE IPITANGA X TERMINAL AEROPORTO (AMARÍLIO)	20	EXPRESSO VITORIA
858A2.URB	PRAIA DE IPITANGA X TERMINAL AEROPORTO VIA PRAÇ AR	20	EXPRESSO VITORIA
860.URB	PORTÃO X TERMINAL DA FRANÇA	15	COSTA VERDE
860I.URB	PORTÃO X ESTAÇÃO PITUAÇU	15	COSTA VERDE
861.URB	MATA DE SÃO JOÃO X TERMINAL RETIRO	120	BRISA
862.URB	VIDA NOVA X BOCA DA MATA	20	AVANCO TRANSPORTES
869I.URB	SIMÕES FILHO X TERMINAL RETIRO	13	EXPRESSO METROPOLITANO
872E.URB	MAPELE / ILHA DE S. JOÃO X TERM PIRAJÁ VIA SUBURBA	35	EXPRESSO METROPOLITANO
879.URB	LAURO DE FREITAS X TERMINAL RODOVIÁRIA	5	EXPRESSO VITORIA
883.URB	VIDA NOVA X TERMINAL AEROPORTO - BA 099	15	EXPRESSO VITORIA
883.URB	VIDA NOVA X TERMINAL AEROPORTO	15	EXPRESSO VITORIA
883A3.URB	VIDA NOVA X TERMINAL AEROPORTO PARQUE SÃO PAULO	15	EXPRESSO VITORIA
883E.URB	TERMINAL AEROPORTO X CONJUNTO BRISA - VIA BA 099	15	EXPRESSO VITORIA
883E2.URB	CONJUNTO LINDU X BRISA VIA CAIC	15	EXPRESSO VITORIA
884.URB	VILA DE ABRANTES X LAPA	10	EXPRESSO VITORIA
885.URB	VILA DE ABRANTES X TERMINAL AEROPORTO	10	EXPRESSO VITORIA
885A.URB	JAUÁ X TERMINAL AEROPORTO	10	EXPRESSO VITORIA
885E.URB	TERMINAL AEROPORTO X OUTLET PREMIUM	10	EXPRESSO VITORIA
885E2.URB	TERM AEROPORTO X RESID. RECANT DE ABRANTES	10	EXPRESSO VITORIA
886.URB	JAUÁ / AREIAS X TERMINAL RODOVIÁRIA	120	EXPRESSO VITORIA
889.URB	NOVA DIAS D'AVILA X ITAPUÃ	95	BRISA
889A.URB	ENTRONCAMENTO DIAS D'AVILA X ITAPUÃ	95	BRISA
889A2.URB	MATA DE SÃO JOÃO X ITAPUÃ	95	BRISA
889UAR.URB	NOVA DIAS D'AVILA X ITAPUÃ (VIA ENTRONCAMENTO)	95	BRISA

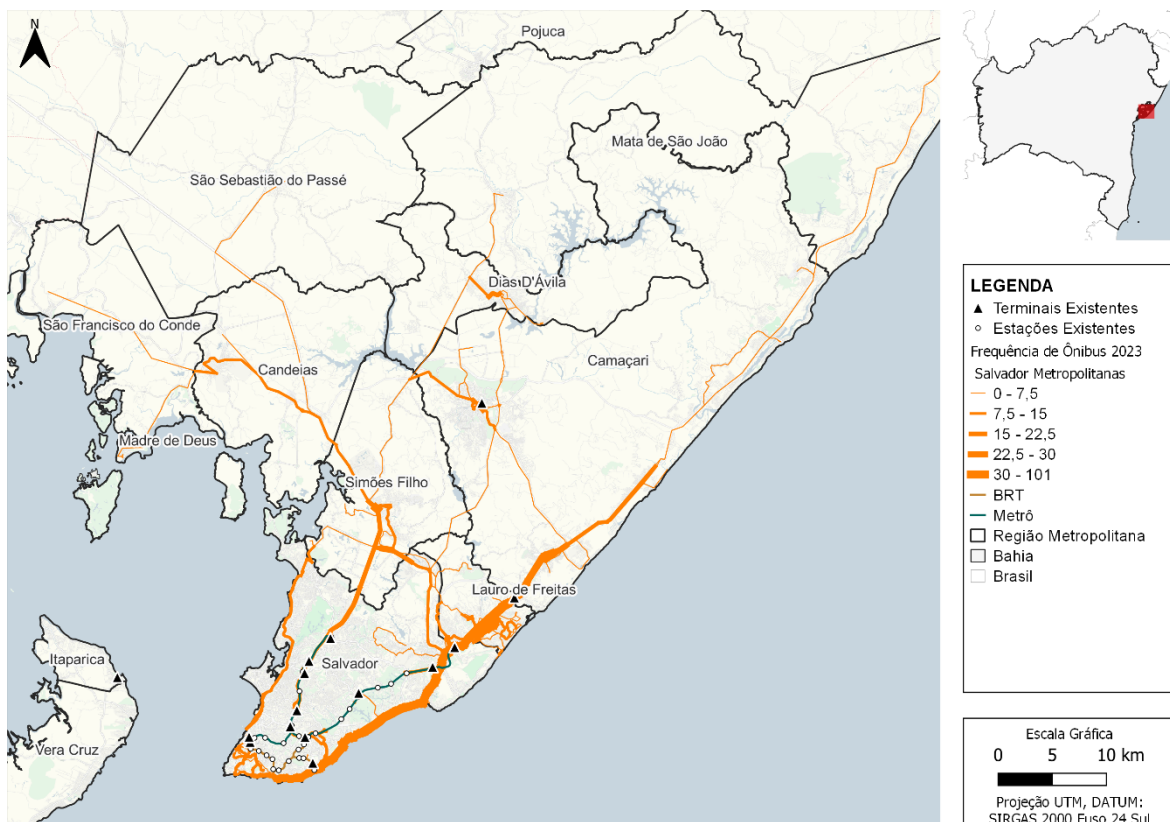
Código	Linha	Intervalo HPM	Operadora
903A.URB	CANDEIAS X OUTLET PREMIUM VIA SIMÕES FILHO	120	AVANCO TRANSPORTES
913.URB	ILHA DE SÃO JOÃO X TERMINAL PITUAÇU	40	CIDADE SOL
922.URB	KARTÓDROMO X TERMINAL PITUAÇU	40	CIDADE SOL
937.URB	BURAQUINHO X TERMINAL AEROPORTO	20	EXPRESSO VITORIA

Fonte: AGERBA, 2023

Apenas duas linhas são operadas com ônibus elétricos, sendo elas a linha 913.URB (Ilha de São João X Terminal Pituauçu) e a linha 922.URB (Kartódromo X Terminal Pituauçu). Ambas fazem parte de um projeto piloto da SEDUR do Governo da Bahia, com um total de oito ônibus elétricos em operação e sem cobrança de tarifa. As linhas possuem integração com o Metrô no Terminal Pituauçu.

Analisando a frequência de ônibus na Hora Pico Manhã, destacam-se dois eixos viários de chegada das linhas metropolitanas. O primeiro eixo, o mais intenso, é o eixo da Rodovia BA-099 (Estrada do Coco), importante ligação dos municípios da Costa Verde (Camaçari, Lauro de Freitas). Parte dessas linhas são integradas fisicamente no Terminal Aeroporto, onde o usuário pode se acessar a Linha 2 do Sistema SMSL (integração gratuita) ou com uma linha municipal (neste caso a integração não é gratuita).

Figura 18: Frequência de ônibus do Sistema Metropolitano na Hora Pico Manhã

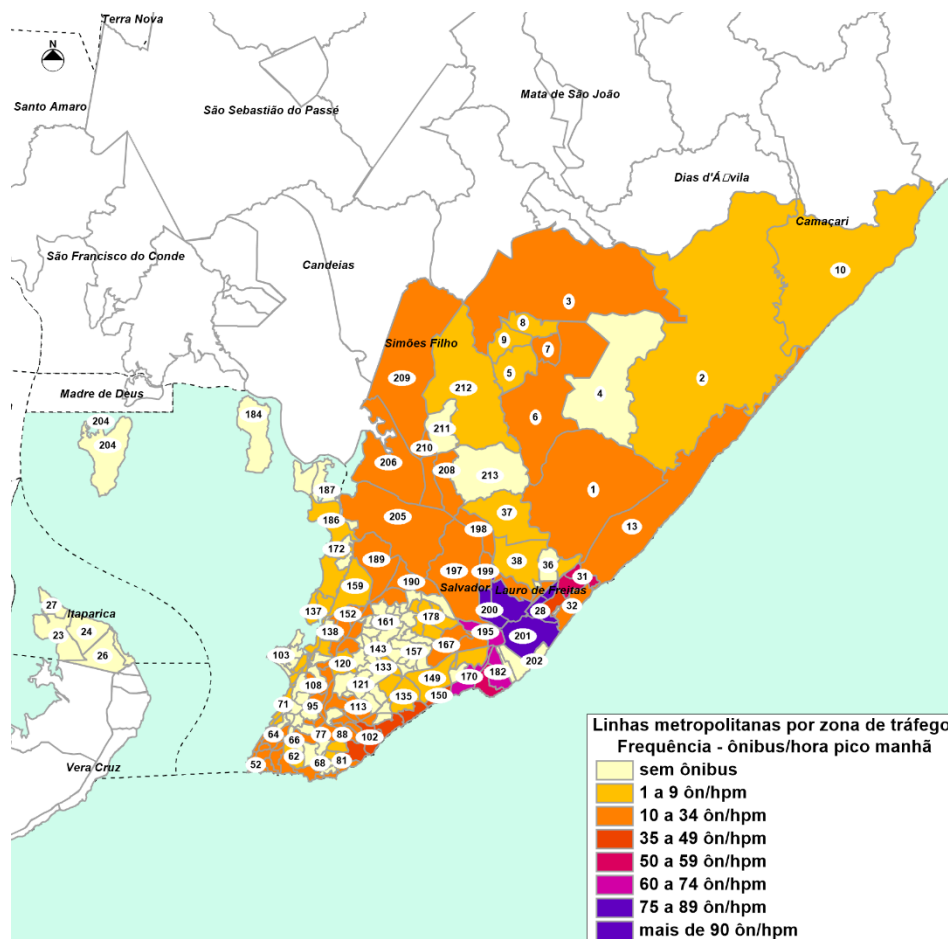


Fonte: Elaboração própria, com base em AGERBA, 2023

O segundo eixo se refere ao eixo da Rodovia BA-324, este de maior intensidade dentro da área de estudo, pelo qual passa também o SMSL. Com a inauguração da Estação Águas Claras e de seu

terminal de ônibus, as linhas metropolitanas que antes percorriam a BA-324 até o Terminal Retiro, ao lado da Estação Retiro da Linha 1 do Metrô, foram seccionadas neste terminal, o que criou uma forte integração entre o Metrô e o Sistema Metropolitano.

Figura 19: Frequência de ônibus do Sistema Metropolitano por zona de tráfego da área de influência na Hora Pico Manhã



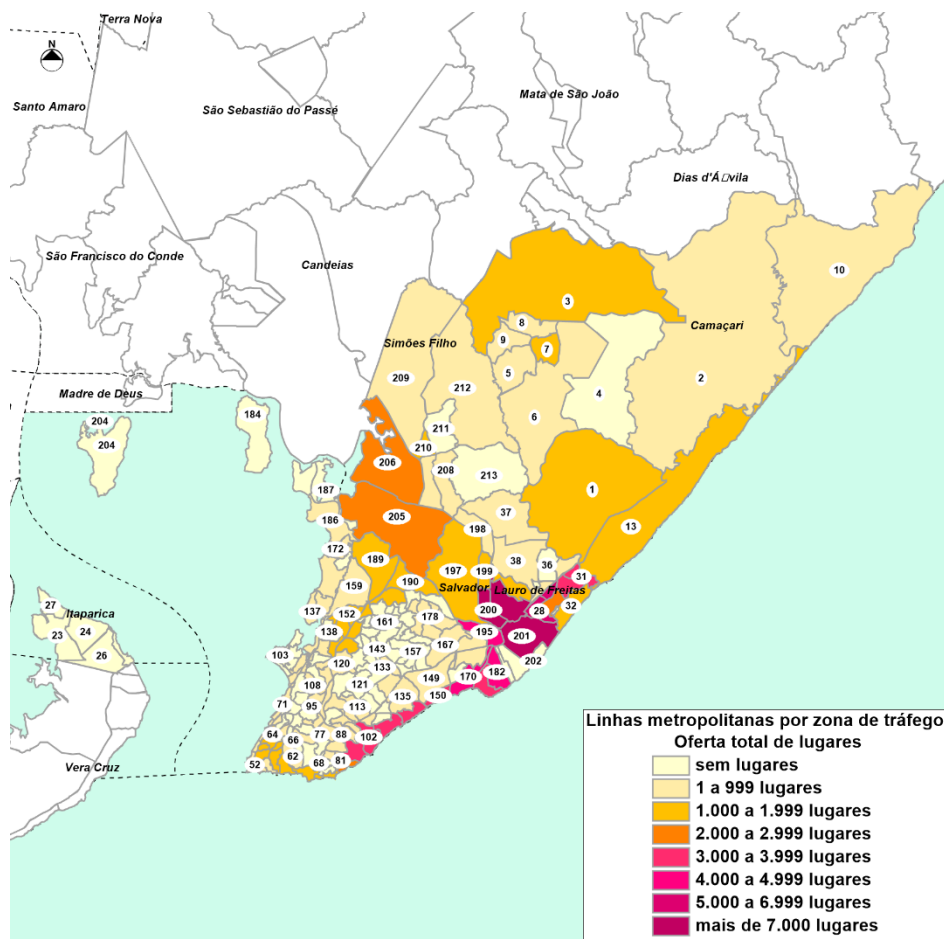
Fonte: Elaboração própria, com base em AGERBA, 2023

No entanto, nem todas as linhas metropolitanas possuem itinerários conectados as estações do Metrô. Como uma parcela da demanda de usuários metropolitanos possuem destino em áreas não atendidas pelo traçado do Metrô, parte das linhas metropolitanas se utilizam de um terceiro eixo viário e de importância para o TPC, que é o eixo da Avenida Octávio Mangabeira (Orla).

Fica claro, na figura a seguir, que o eixo da Orla é o mais forte em termos de capacidade de passageiros totais (sentados e em pé), o que cria uma sobreposição de oferta de lugares entre o Sistema Metropolitano e os Sistemas Municipais STCO e STEC nesta parte do território.

Isto se agrava devido ao fato de que não existe integração gratuita entre as linhas metropolitanas e as linhas municipais (STCO, STEC e BRT), forçando o usuário a permanecer no sistema metropolitano para alcançar destinos importantes ao longo da Orla, como os bairros de Pituba, Rio Vermelho, Ondina e Barra.

Figura 20: Oferta de assentos do Sistema Metropolitano por zona de tráfego da área de influência na Hora Pico Manhã



Fonte: Elaboração própria, com base em AGERBA, 2023

2.1.1.1 Outros sistemas

A Região Metropolitana de Salvador conta atualmente com três ligações hidroviárias, sendo uma de competência municipal e duas de competência estadual.

A ligação municipal, sob gestão da SEMOB, realiza a travessia entre Plataforma e Ribeira, num percurso de pouco mais de um quilômetro com tempo de viagem variando entre cinco e oito minutos. Para a operação deste serviço são utilizadas duas embarcações, que operam diariamente das 6 às 20 horas.

As outras duas ligações existentes sob gestão da AGERBA operam sob regime de concessão, sendo uma delas o Ferry Boat que liga Salvador (São Joaquim) a Itaparica (Bom Despacho), e a ligação Salvador a Vera Cruz (Mar Grande) realizado por lanchas.

A operação do Ferry Boat é realizada pela concessionária Internacional Travessias, com nove embarcações, de segunda a sábado das 5 às 23:30 h e aos domingos das 6 às 23:30h.

O serviço de lanchas é operado por duas operadoras; CL Empreendimentos e Vera Cruz, com um total de 14 embarcações, em intervalos de 30 minutos.

A figura a seguir apresenta o traçado das ligações hidroviárias.

Figura 21: Ligações hidroviárias



Fonte: Planmob Salvador, 2017

Existe ainda em Salvador um sistema de ascensores, que fazem ligações verticais e/ou planos inclinados e que em 2023 transportaram um total de 4.951.305 de passageiros.

São eles: (i) Elevador Lacerda; (ii) Elevador do Taboã; (iii) Plano inclinado Liberdade/ Calçada; (iv) Plano inclinado Gonçalves; (v) Plano inclinado Pilar. Segundo informação enviada pela SEMOB a tarifa é de R\$ 0,15 desde 2009⁸.

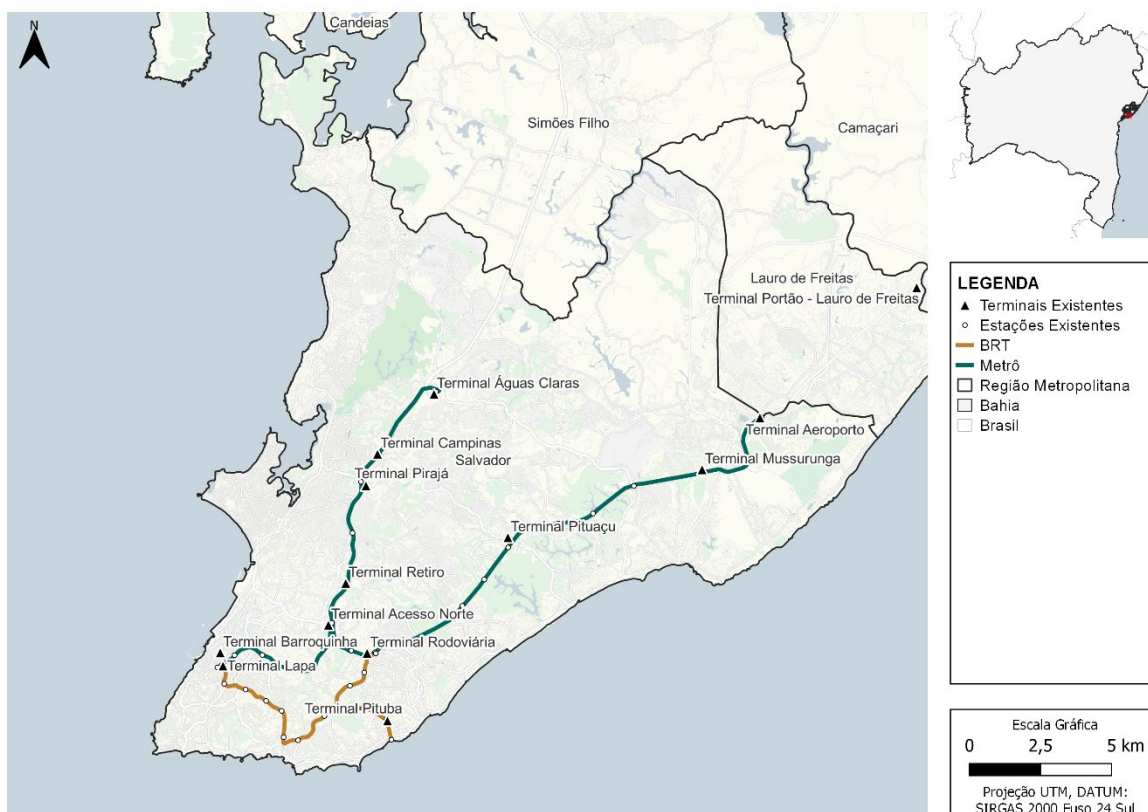
2.1.1.2 Infraestrutura de TPC

O Sistema Estrutural de Média e Alta Capacidade do TPC é composto pelos seguintes subsistemas:

- Sistema SMSL;
- Sistema BRT.

⁸ Anuário de transportes Urbanos de Salvador – 2023 , SEMOB, 2024

Figura 22: Sistema Estrutural de TPC-MAC



Fonte: Elaboração própria

Somada às infraestruturas citadas, a área de estudo possui uma série de terminais de integração e de corredores exclusivos de circulação ao transporte coletivo descritos a seguir.

2.1.1.2.1 Terminais de ônibus

O município de Salvador conta com 12 terminais de integração, todos eles integrados com uma estação do Metrô com exceção do Terminal Barroquinha. Destes 10 terminais, 6 terminais estão próximos às estações da Linha 1 do Metrô e 5 terminais próximos às estações da Linha 2 do Metrô.⁹

A manutenção dos terminais integrados às estações do Sistema SMSL é de responsabilidade da CCR Metrô Bahia.

⁹ O Terminal Acesso Norte atende tanto a Linha 1 quanto a Linha 2 do Sistema SMSL

Tabela 21: Terminais de integração do município de Salvador

TERMINAL	DATA DE INAUGURAÇÃO	ÁREA TOTAL (m2)	ÁREA CONSTRUÍDA (m2)	FROTA ALOCADA	DEMANDA CIRCULANTE (dia)	LINHAS METROPOLITANAS	LINHAS URBANAS	
Lapa	07/11/1982	150.000	30.000	340	211 ônibus/hora	400.000	68	s/d
Barroquinha	Dezembro de 1967	6.840	378	136	61 ônibus/hora	16.500	15	s/d
Rodoviária	13/01/1981	3.900	2.335	288	87 ônibus/hora	65.000	1	19
Pirajá	05/12/1994	22.000	6.400	354	224 ônibus/hora	110.000	46	s/d
Mussurunga	20/11/2001	27.000	5.900	217	116 ônibus/hora	60.000	29	s/d
Acesso Norte	11/01/2016	5.000	3.189	144	110 ônibus/hora	14.000	22	s/d
Retiro	25/08/2014	6.568	3.192	6	10 ônibus p/hora	s/d	7	1
Aeroporto	08/08/2018	s/d	11.700	4	4 ônibus p/hora	s/d	22	1
Pituaçu	23/03/2018	s/d	42.900	18	12 ônibus/hora	s/d	1	4
Águas Claras	26/12/2024	s/d	s/d	70	139 ônibus/hora	40.000	10	18
Campinas	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Pituba	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d

Fonte: SEMOB, 2023

Fora de Salvador foram identificados dois terminais de integração: o Terminal Portão, localizado no município de Lauro de Freitas, na divisa com Camaçari e o Terminal de Integração Rodoviário de Camaçari – TIR, localizado junto à Rodoviária do município.

2.1.1.2.1 Corredores exclusivos de ônibus

Considerando o município de Salvador, a quantidade de vias exclusivas para a circulação do TPC é desproporcional ao volume de viagens transportadas por esses modos. De fato, existe apenas uma via exclusiva para a circulação exclusiva de ônibus, localizada na Avenida Paulo VI no bairro da Pituba, com uma extensão de apenas 1,15km.

Somando-se aos 14 km de extensão do BRT, Salvador possui 15,5 km de vias exclusivas para os ônibus.

2.1.2 Indicador de proximidade ao transporte de média e alta capacidades e demais indicadores relevantes

Um excelente indicador do atendimento do TPC de média e alta capacidades para a população de um território é a metodologia elaborada pelo ITDP denominada People Near Transit – PNT¹⁰, ou pessoas perto do transporte público em português. Nessa metodologia é computada a quantidade de pessoas que vivem a menos de um quilômetro de uma estação metroferroviária (Metrô, VLT ou trens) ou de uma parada de BRT.

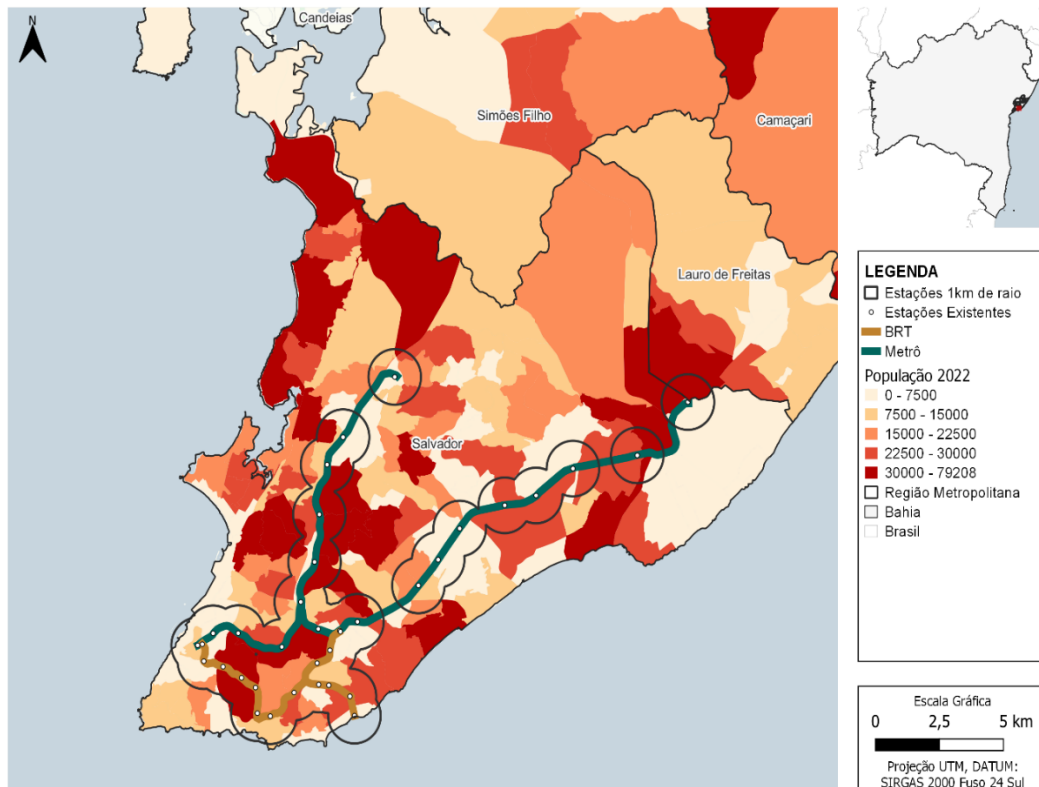
Salvador possui 722.097 habitantes que residem dentro dos perímetros de 1 quilômetro das estações do TPC-MAC, o que representa 23,6% do total da população da área de estudo.

Comparando com municípios de porte populacional equivalente, a RM Salvador é um pouco abaixo ao PNT de Curitiba¹¹ (32%), porém acima ao PNT de Fortaleza, com 11% da população residindo a 1 quilômetro das estações de TPC-MAC.

¹⁰ <https://itdpbrasil.org/pnt/>

¹¹ <https://mobilidados.org.br/capitais/>

Figura 23: Perímetro de 1 km das estações de média e alta capacidade sobre figura de população por zona de tráfego



Fonte: Elaboração própria baseado no IBGE Censo 2022

2.1.3 Rede Viária

Neste item foi identificada a classificação hierárquica da rede viária, bem como das outras infraestruturas complementares de transporte urbanos e interurbanos (como estações aquaviárias, rodoviárias, aeroportos), incluindo infraestrutura cicloviária.

De acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo do município de Salvador (LOUOS), o sistema viário de Salvador possui uma extensão total de 3.262 km de extensão, com a predominância de vias Locais, com 2.542 km de extensão (77,9%).

Considerando o sistema estrutural como sendo as Vias Expressas e as Vias Arterial I e Arterial II, Salvador possui 202 km de vias nesta classificação, representando 6,20% do total de vias, conforme pode ser visto na tabela e figura a seguir.

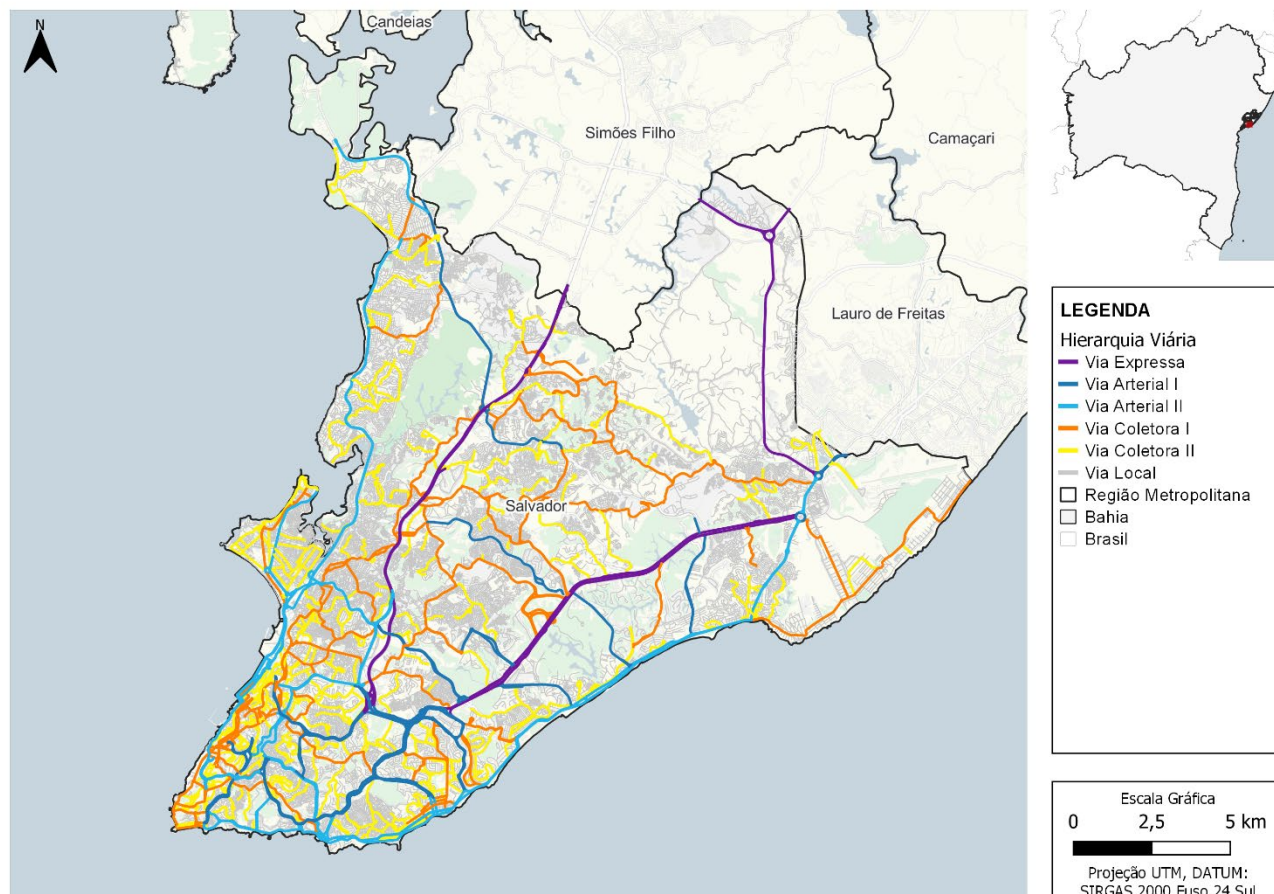
Tabela 22: Extensão da rede viária por tipo de via

Tipo	Extensão (km)	%
Via Expressa	41,19	1,3%
Via Arterial I	63,54	1,9%
Via Arterial II	97,49	3,0%
Via Coletora I	181,31	5,6%
Via Coletora II	336,15	10,3%

Tipo	Extensão (km)	%
Via Local	2.542,78	77,9%
Total	3.262,46	100,0%

Fonte: LOUOS, 2016

Figura 24: Hierarquia viária do município de Salvador



Fonte: LOUOS, 2016

O município de Salvador possui quatro grandes eixos rodoviários bem definidos, todos no sentido Norte-Sul do território, sendo eles:

- Av. Suburbana;
- Rodovia BA-324;
- Av. Luís Viana (Av. Paralela);
- Av. Otávio Mangabeira (Orla).

Contrastando com a boa oferta do sistema viário no sentido Norte-Sul, Salvador possuía deficiências em vias de articulação no sentido transversal (sentido Leste-Oeste do Território). No ano de 2017, ano da elaboração do Plano de Mobilidade de Salvador, havia apenas uma via de ligação rápida no sentido transversal (Av. Luís Eduardo Magalhães). De 2017 para hoje, duas novas

avenidas foram construídas e ampliadas na região do Miolo, sendo elas a Av. 29 de Março e a Av. Gal Costa. Em ambas estão sendo previstas tratamento para o TPC, como descrito no relatório D2 – Plano de Investimentos.

Sendo assim, Salvador possui uma rede estrutural viária composta por vias longitudinais e vias transversais, formando uma malha rodoviária. Em parte desta malha existe soluções de TPC de alta e média capacidades, descrito anteriormente, como as Linhas 1 e 2 do Metrô do Sistema SMSL, em traçado pela Rodovia BA-324 e pela Av. Luís Viana. Diga-se, também, que em dois eixos estruturais está sendo implantado o VLT de Salvador, em leito ferroviário paralelo à Av. Suburbana e no canteiro central da Av. 29 de Março. Portanto parte dos principais eixos estruturais viários de Salvador irão atender a deslocamentos por modo individual e deslocamentos por modo coletivo.

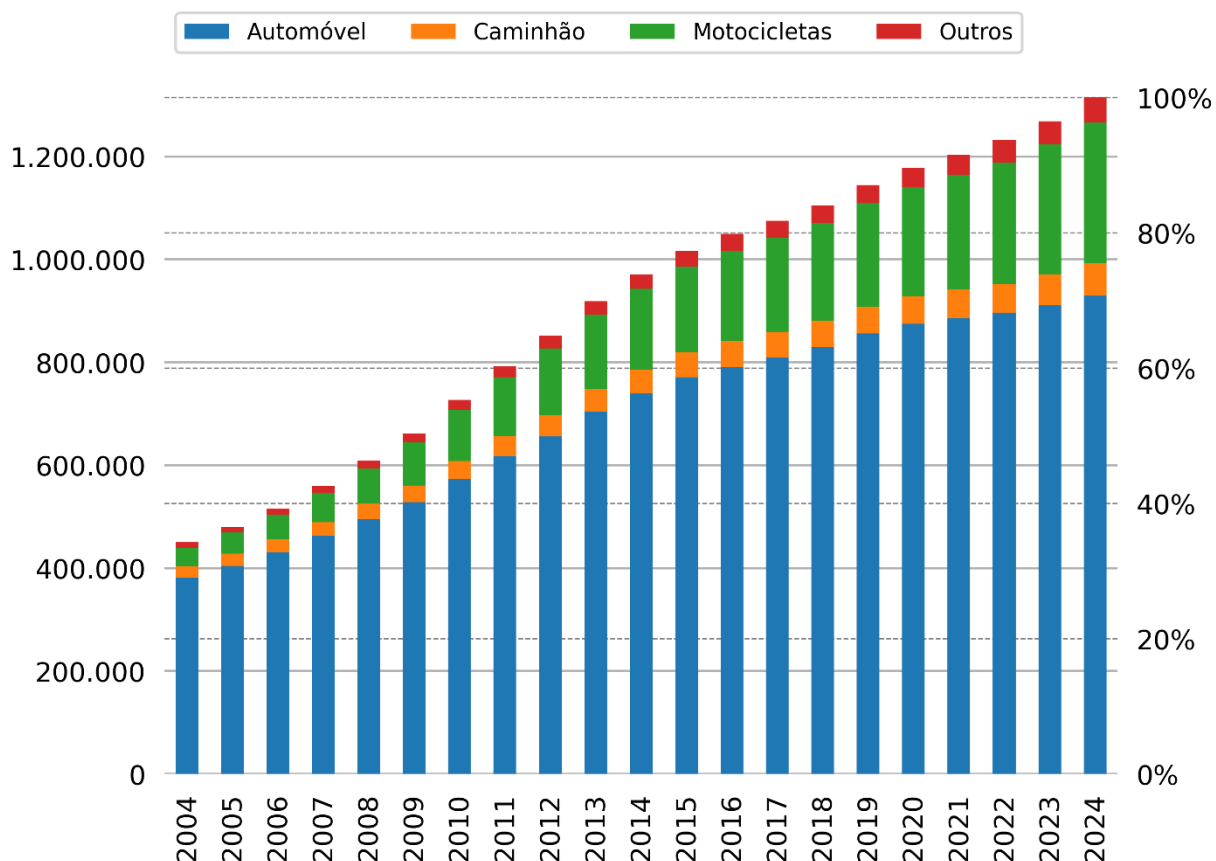
Com relação à frota de veículos, a Tabela 23 e Figura 25 a seguir mostram a evolução da frota por tipo entre os anos de 2004 e 2024 da RM Salvador.

Tabela 23: Evolução da frota de veículos por tipo entre 2004 e 2024

Ano	Automóvel	Caminhão	Motocicletas	Outros	Total
2004	381.839	21.881	35.900	10.817	450.437
2005	404.491	23.355	41.379	11.437	480.662
2006	430.809	24.726	47.908	12.137	515.580
2007	462.614	26.734	56.688	13.375	559.411
2008	495.360	29.554	68.716	15.248	608.878
2009	528.297	32.119	84.113	17.072	661.601
2010	573.152	35.169	99.473	19.207	727.001
2011	617.436	39.006	114.535	21.755	792.732
2012	656.043	42.108	129.175	24.115	851.441
2013	703.513	44.537	144.699	26.373	919.122
2014	739.290	46.792	156.566	28.559	971.207
2015	770.946	48.326	166.686	31.059	1.017.017
2016	791.464	49.402	176.107	32.527	1.049.500
2017	809.396	49.889	182.885	32.934	1.075.104
2018	830.280	50.148	190.959	33.763	1.105.150
2019	855.825	51.805	201.853	35.071	1.144.554
2020	874.854	53.515	212.083	37.183	1.177.635
2021	886.381	55.550	222.300	38.945	1.203.176
2022	896.335	55.951	235.854	43.933	1.232.073
2023	911.027	60.469	252.169	44.866	1.268.531
2024	929.623	63.570	272.651	48.701	1.314.545

Fonte: SENATRAN, 2004-2024

Figura 25: Evolução da frota de veículos por tipo entre 2004 e 2024



Fonte: SENATRAN, 2004-2024

Verifica-se que as taxas anuais de crescimento de veículos estão diminuindo, partindo de 8,3% ao ano no período 2004-2010 para 2,8% entre 2020-2024. No entanto, o crescimento da frota de motocicletas é bem superior ao crescimento da frota de automóveis, como visto na Tabela 24.

Tabela 24: Crescimento da frota por tipo por período (taxa anual em porcentagem)

Período	Automóvel	Caminhão	Motocicletas	Outros	Total
2004-2010	7,0%	8,2%	18,5%	10,0%	8,3%
2010-2015	6,1%	6,6%	10,9%	10,1%	6,9%
2015-2020	2,6%	2,1%	4,9%	3,7%	3,0%
2020-2024	1,5%	4,4%	6,5%	7,0%	2,8%

Fonte: SENATRAN, 2004-2024

Como consequência do forte avanço da frota, a taxa de motorização por município, que considera a frota total dividida por 100 habitantes, aumentou. Lauro de Freitas é o município com maior taxa de motorização, com uma taxa de 47,2 veículos/100 habitantes no ano de 2024, seguida por Salvador, com 43,5 veículos/100 habitantes e por Camaçari, com 41,8 veículos/100 habitantes, conforme visto na Tabela 25 e Figura 26.

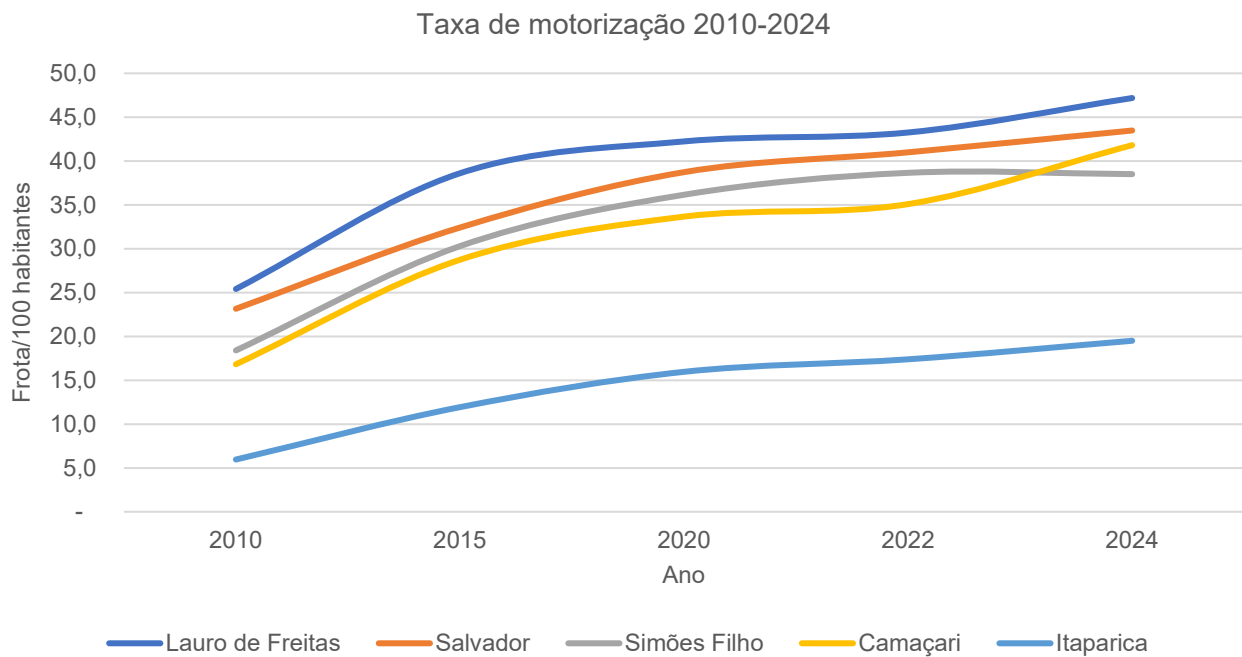
Tabela 25: Evolução da taxa de motorização por município (frota/100 habitantes)

Município	2010	2015	2020	2022	2024
Lauro de Freitas	25,4	38,6	42,2	43,3	47,2

Município	2010	2015	2020	2022	2024
Salvador	23,2	32,4	38,7	41,0	43,5
Camaçari	16,8	28,7	33,7	35,1	41,8
Simões Filho	18,4	30,3	36,2	38,7	38,5
Itaparica	6,0	11,9	16,0	17,4	19,5

Fonte: SENATRAM, 2010-2022

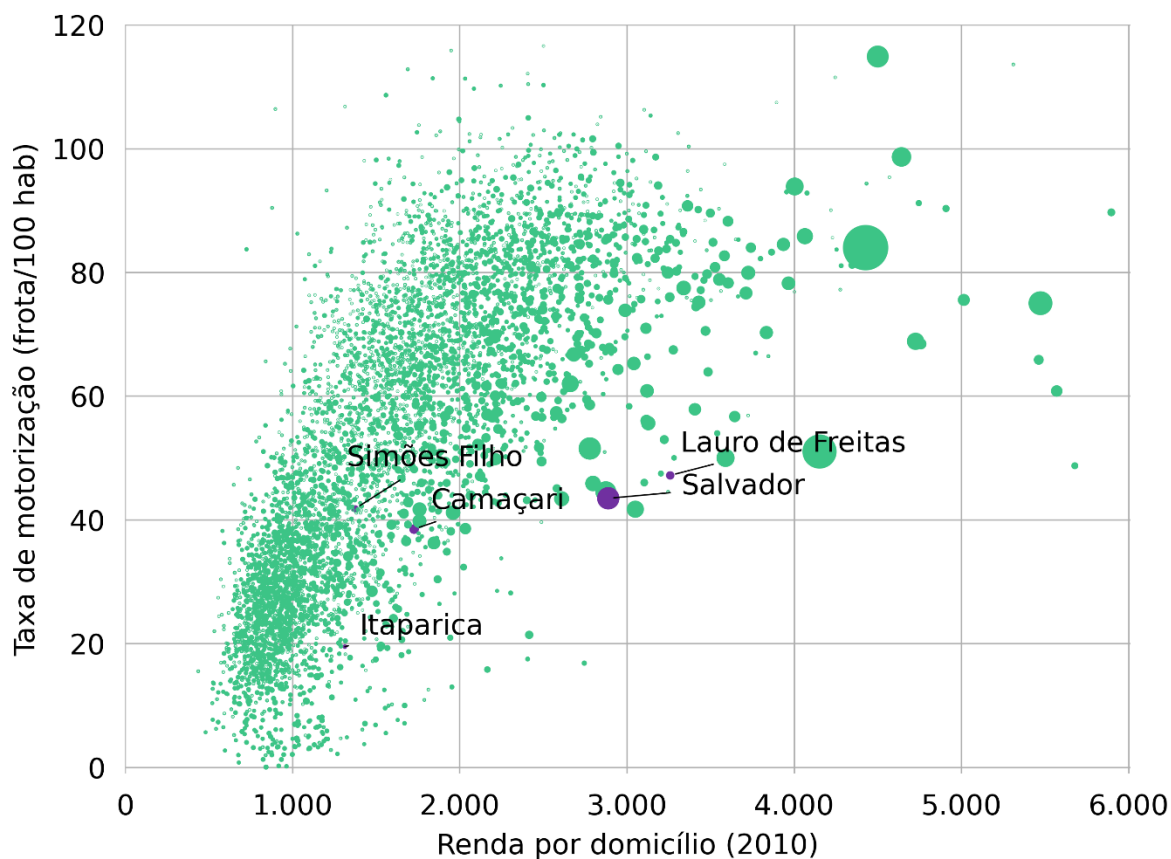
Figura 26: Evolução da taxa de motorização por município (frota/100 habitantes)



Fonte: SENATRAM, 2010-2024

A Figura 27 a seguir mostra o cruzamento da taxa de motorização com a renda média por domicílio, de acordo com os dados do Censo IBGE 2010. Pode-se identificar três agrupamentos nessa figura, sendo que o primeiro se refere aos municípios de Lauro de Freitas e Salvador, que possuem renda média domiciliar na casa dos R\$ 3.000 por mês e uma taxa de motorização em torno dos 40 veículos/100 habitantes.

Figura 27: Taxa de motorização X Renda por domicílio



Fonte: SENATRAN, 2022 e Censo IBGE 2010

Um segundo grupo corresponde aos municípios de Camaçari e Simões Filho, possuindo uma renda média de R\$ 1.500 por mês, porém taxas de motorização próximas ao do primeiro grupo (Simões Filho com 38,7 veículos/100 habitantes e Camaçari com 35,1 veículos/100 habitantes). Cabe ressaltar que ambos os municípios não possuem TPC-MAC atualmente.

Por fim, o último grupo corresponde ao município de Itaparica, com uma renda semelhante aos municípios do segundo grupo, porém com uma taxa de motorização bem inferior (17,4 veículos/100 habitantes).

2.1.4 Rede Ciclovária

A rede ciclovária existente no município de Salvador vem crescendo nos últimos anos, contando atualmente com 279,25 km de vias com tratamento ciclovário. A solução mais empregada é a de ciclofaixas, com um total de 131,53 km, o que representa 47,1% do total de infraestrutura para bicicletas em Salvador.

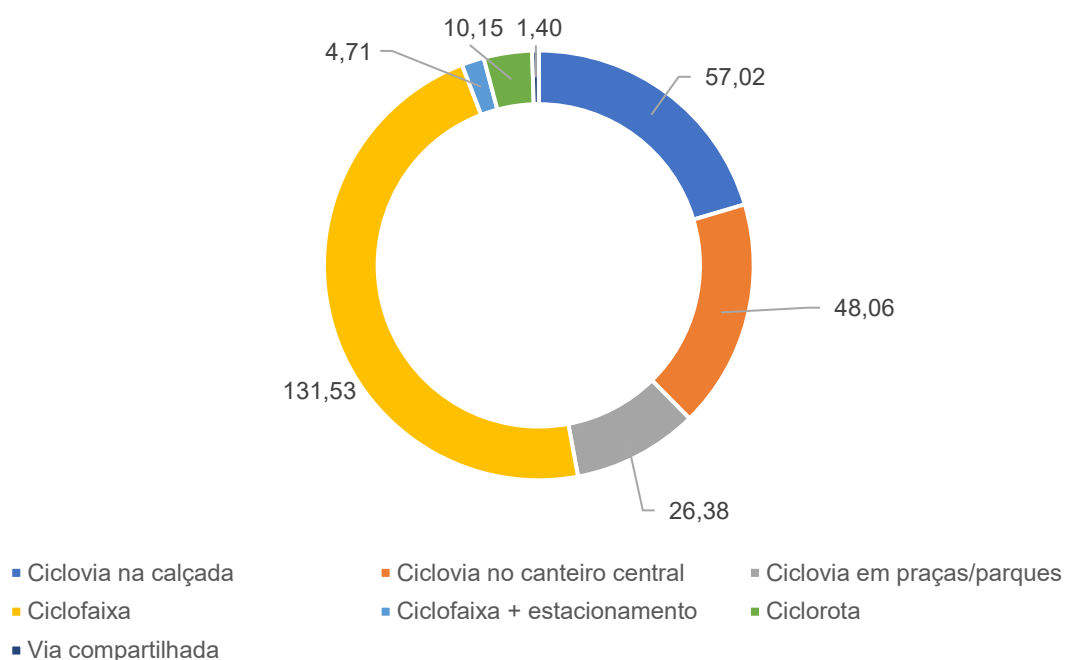
As ciclovias têm extensão de 131,46 km, o que representa 47,1% do total de tratamento, seguindo por ciclorrotas com 10,15 km (3,6% do total) e pela solução de via compartilhada, com 1,4 km (0,5% do total).

Tabela 26: Extensão de tratamento cicloviário por tipo

Tipo	Tratamento	Extensão (km)	Extensão (%)
Ciclovias	Ciclovias na calçada	57,02	20,4%
	Ciclovias no canteiro central	48,06	17,2%
	Ciclovias em praças/parques	26,38	9,4%
Subtotal Ciclovias		131,46	47,1%
Ciclofaixas	Ciclofaixa	131,53	47,1%
	Ciclofaixa + estacionamento	4,71	1,7%
Subtotal Ciclofaixas		136,24	48,8%
Ciclorrota		10,15	3,6%
Via compartilhada		1,40	0,5%
Total		279,25	100,0%

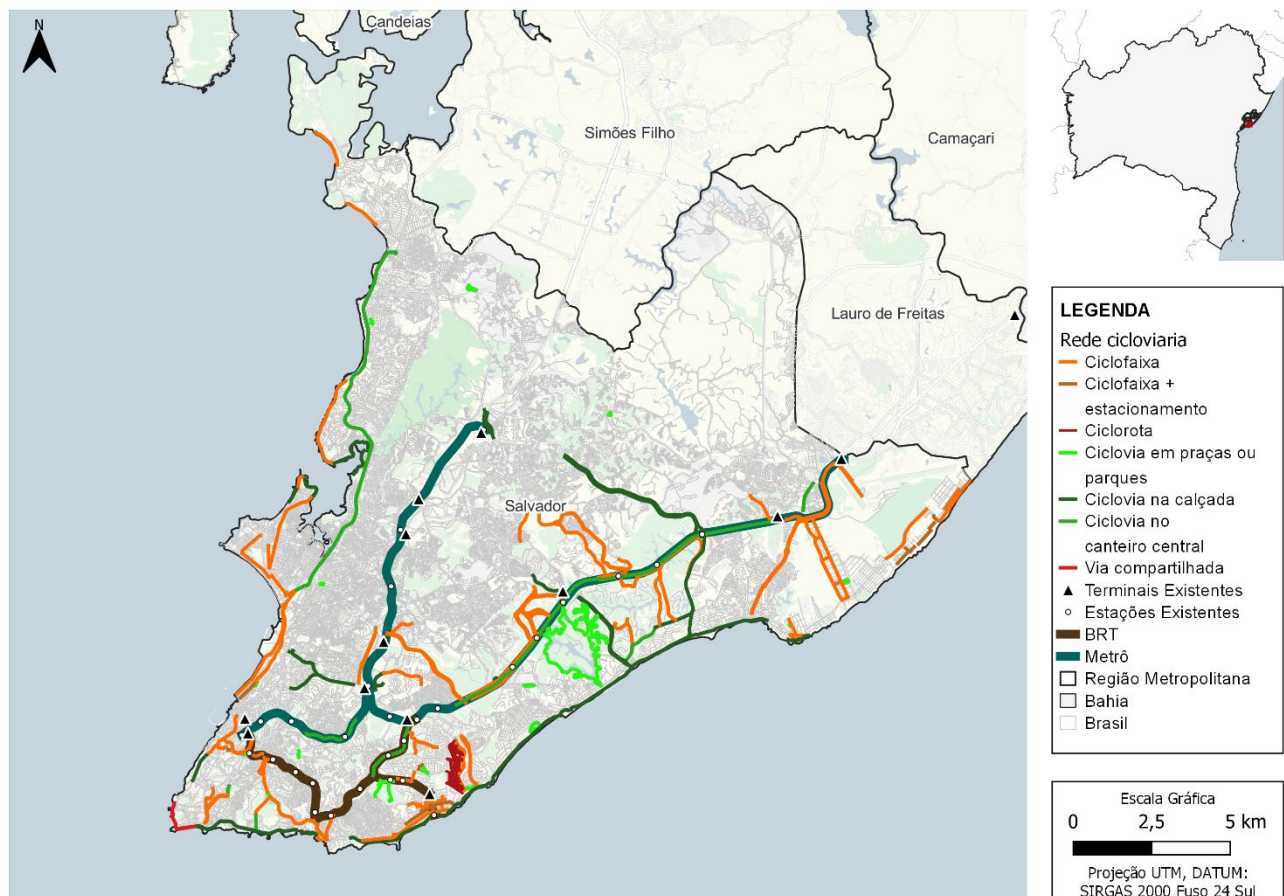
Fonte: Transalvador, maio/2022

Figura 28: Extensão de tratamento cicloviário por tipo



Fonte: Transalvador, maio/2022

Figura 29: Extensão de tratamento ciclovitário por tipo



Fonte: Transalvador, maio/2022

A rede ciclovitária se encontra predominantemente na região de Salvador com menor dificuldade topográfica e em terreno mais plano como, por exemplo, na região da Orla e em bairros como Jaguaribe, Praia do Flamengo e Ribeira.

Considerando três eixos da infraestrutura ciclovitária (presença de bicicleta compartilhada, existência de bicicletário e a existência de ciclovias e ciclofaixas na chegada às estações de Metrô e aos Terminais de Integração de Ônibus), a infraestrutura ciclovitária é incompleta.

De modo geral, falta uma maior padronização do tratamento de infraestrutura ciclovitária nas estações. No caso do Metrô, quase todas as estações possuem bicicletário, com exceção de três estações da Linha 1 (Lapa, Campo da Pólvora e Brotas). Das 22 estações de Metrô, em oito não há ciclovias na chegada às estações e em apenas três há a presença de bicicletas compartilhadas (Lapa, Campo da Pólvora e Pituvaçu).

No caso dos Terminais e ônibus, dos 12 terminais, sete possuem bicicletário (os mesmos operados pela CCR Metrô Bahia nas estações de metrô), seis possuem ciclovias na chegada à estação e em apenas dois possuem bicicleta compartilhada (Lapa e Pituvaçu).

No sistema metroferroviário, a despeito da existência de bicicletários e de ciclovias na chegada às estações, o Metrô permite o embarque em trens com bicicletas somente em dias de semana a partir das 20:00 horas, aos sábados a partir das 14:00 horas e aos domingos o dia inteiro. Além disso, é permitido embarcar somente no último vagão do trem, com um limite de duas bicicletas no vagão.

2.1.5 Sinistros de trânsito

As análises de segurança viária foram realizadas de modo compatível com os objetivos de um estudo estratégico, considerando que não faz parte dos estudos uma avaliação extensiva deste tema, algo que demandaria coleta de dados e investigações superiores aos limites do trabalho. Para o diagnóstico de segurança viária, os dados foram obtidos através do DATASUS (2012-2022), considerando óbitos por local de residência e classificação de Grande Grupo CID10: V01-V89 – Acidentes de Transporte.

Em 2022, a Região Metropolitana de Salvador registrou uma taxa de 7,5 óbitos por acidentes de trânsito para cada 100 mil habitantes, valor consideravelmente inferior à média nacional de 16,7. Ao se avaliar a taxa de mortalidade por município, Salvador se destaca com um índice de 5,9, abaixo da média da Região Metropolitana (7,5). Em números absolutos, o município registrou 142 óbitos em 2022, representando cerca de 50% do total de óbitos por acidentes de trânsito da Região Metropolitana.

Em geral, os municípios da Área de Estudo apresentam valor da taxa de mortalidade inferior à média nacional e próximo da média da Região Metropolitana. Alguns municípios da RM apresentam taxas de mortalidade consideravelmente altas, como Itaparica, Dias D'Ávila, Candeias, Mata de São João e Pojuca. A tabela a seguir apresenta a quantidade de óbitos e a taxa de mortalidade por município em 2022. O total de óbitos em 2022 na AE foi de 207 vítimas.

Tabela 27: Óbitos e taxa de mortalidade por cem mil habitantes por município da RM de Salvador

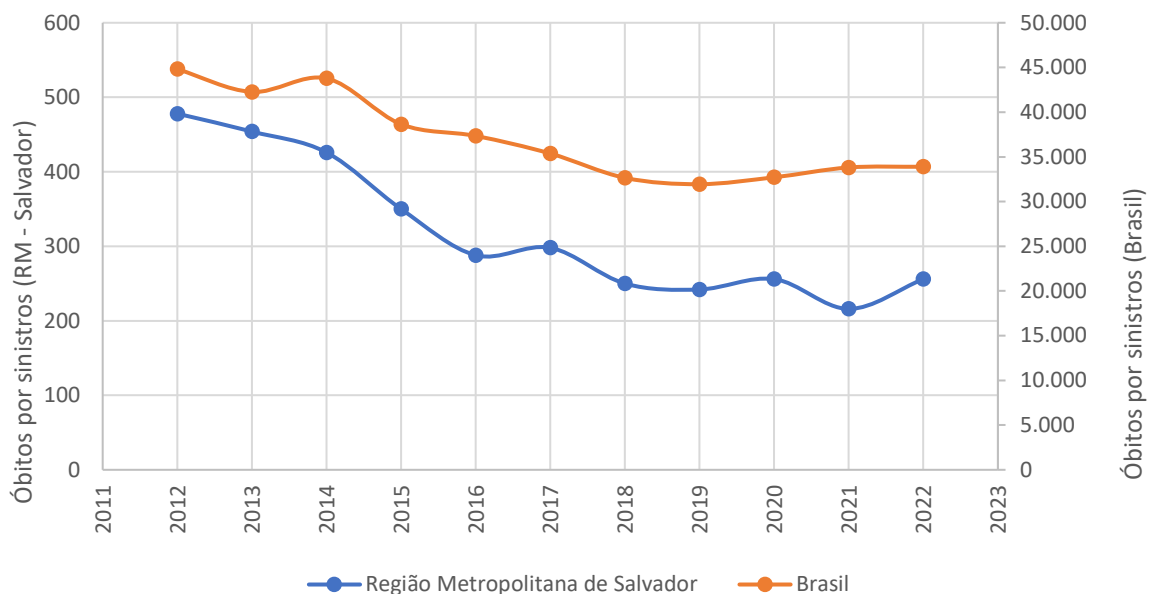
Área de estudo	Município	Óbitos (2022)	Taxa Mortalidade (2022)
Sim	Lauro de Freitas	13	6,4
Sim	Salvador	142	5,9
Sim	Simões Filho	10	8,7
Sim	Camaçari	37	12,3
Não	Candeias	12	16,6
Não	Dias D'Ávila	14	19,6
Sim	Itaparica	5	25,3
Não	Madre de Deus	1	5,4
Não	Mata de São Joao	7	16,4
Não	Pojuca	5	15,6
Não	São Francisco do Conde	5	12,9
Não	São Sebastiao do Passe	3	7,3
Não	Vera Cruz	2	4,7

Área de estudo	Município	Óbitos (2022)	Taxa Mortalidade (2022)
-	RM Salvador	256	7,5

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do DATASUS (2022)

A Figura 30, apresenta-se a tendência temporal dos óbitos por acidentes de trânsito na Região Metropolitana de Salvador e no Brasil. Observa-se um comportamento semelhante, com um pico em 2012 e queda até 2018. A partir de 2018, há uma estabilização das mortes no trânsito em ambos os contextos. Especificamente na RMS, houve um aumento de cerca de 20% no total de óbitos entre 2021 e 2022.

Figura 30: Tendência temporal de óbitos por sinistros de trânsito no Brasil e na RM de Salvador



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do DATASUS

Quanto ao modo de transporte, os motociclistas se destacam como as principais vítimas, representando cerca de 30% dos óbitos, tanto em Salvador quanto na Região Metropolitana. Vale ressaltar que os pedestres são a segunda principal categoria de vítimas em Salvador, correspondendo a aproximadamente 30% dos óbitos na capital e 20% na RMS. A seguir, apresenta-se o total de óbitos por modo de transporte em 2022, por município da Região Metropolitana. A seguir, apresenta-se o total de óbitos em 2022 por modo de transporte por município da RMS.

Tabela 28: Óbitos por modo de transporte em 2022

Área de Estudo	Município	Pedestre	Ciclista	Motociclista	Ocup. Automóvel	Ocup. Camin. + Veíc. Pesado	Ocup. Ônibus	Outros
Sim	Lauro de Freitas	3	0	3	2	1	0	4
Sim	Pojuca	1	0	0	2	0	0	2
Sim	Simoês filho	2	0	2	1	0	0	5

Área de Estudo	Município	Pedestre	Ciclista	Motociclista	Ocup. Automóvel	Ocup. Camin. + Veíc. Pesado	Ocup. Ônibus	Outros
Sim	Camaçari	4	2	15	5	1	0	10
Não	Candeias	1	0	4	3	0	0	4
Não	Dias D'Ávila	0	0	3	6	1	0	4
Sim	Itaparica	0	0	2	2	0	0	1
Não	Madre de Deus	0	0	0	1	0	0	0
Não	Mata de São João	0	0	2	2	0	0	3
Não	Salvador	40	2	42	28	2	4	24
Não	São Francisco do Conde	2	0	0	1	0	0	2
Não	São Sebastião do Passe	0	0	0	1	0	0	2
Não	Vera Cruz	0	0	0	0	0	0	2
-	RM - Salvador	53	4	73	54	5	4	63

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do DATASUS (2022)

2.1.6 Conclusões sobre o aspecto estrutural

Da análise estrutural da RMS, pode-se destacar:

- Conforme já mencionado, o relevo impacta a construção das soluções de mobilidade, tanto para o TPC quanto para o sistema viário. O Sistema SMSL possui traçado predominantemente concentrado nos vales, enquanto que o sistema sobre pneus realiza a captação da demanda nas zonas com maior dificuldade de relevo e menor acessibilidade;
- O Sistema SMSL possui boa cobertura espacial, atendendo a áreas com alta atração de demanda, como a região do Centro Histórico. Há boa integração física com o sistema sobre pneus do município de Salvador, através do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus – Sistema STCO e do Subsistema de Transporte Especial Complementar - Sistema STEC, assim como do Sistema Metropolitano, integração ocorrendo nos terminais de integração existentes;
- Presença de um sistema de linhas municipais implantado com terminais de integração com o Sistema SMSL;
- Controle da arrecadação tarifária (*clearing*) implantado;
- Cobertura limitada do Sistema BRT concentrada na região da AUC de Salvador: a oferta é baixa, com apenas quatro linhas, quantidade baixa de partidas nos horários de maior demanda;
- Baixa porcentagem de veículos elétricos (apenas 0,4% do total do sistema municipal ônibus de Salvador);

- Baixa extensão de faixas exclusivas para o TPC por pneus, sendo apenas 14 quilômetros de BRT e 1,5 km de vias exclusivas no município de Salvador;
- Indicador People Near Transit – PNT, ou pessoas residindo a menos de 1 quilômetro das estações de TPC-MAC: apresenta indicador acima da média de municípios com porte populacional equivalente. No entanto, em alguns locais há problemas de baixa acessibilidade devido ao relevo desfavorável à caminhabilidade;
- Poucas soluções de ligação vertical presentes no território (planos inclinados e elevadores), concentrados no Centro Histórico. Essas soluções poderiam ser potencializadas e replicadas pelo território da RMS, com a implantação de outros modos de transporte, como escadas rolantes e teleféricos ligando estações de TPC-MAC à população residente nas partes altas dos bairros;
- Sistema aquaviário essencial ligando Salvador e a Ilha de Itaparica. No município de Salvador está presente pontualmente;
- Sistema cicloviário implantado predominantemente no território plano e sua cobertura espacial poderia ser expandida para as regiões de renda mais baixa e com maiores dificuldades topográficas. Há integração com o sistema TPC-MAC, contudo as restrições de horários nos quais são permitidos embarques com bicicletas (a partir de 20h em dias de semana e das 14h aos sábados) e à 2 bicicletas por vagão inibem que a integração propicie o uso do sistema cicloviário para trajetos com motivos trabalho e estudo, privilegiando o uso para fins de lazer;
- Redução da oferta dos serviços de transporte coletivo sobre pneus entre 2013 e 2023, principalmente no Sistema STCO, apresentando uma queda de 11,6% de viagens, uma redução da frota operante em 31,0% e produção quilométrica em 27,8%;
- Deterioração da idade média da frota nos últimos anos do Sistema STCO, partindo de 3,61 anos em 2015 para 8,05 anos em 2023;
- Conflito de oferta do Sistema Metropolitano com o Sistema Municipal de ônibus de Salvador, principalmente no eixo da Orla de Salvador;
- Forte aumento da motorização da população com crescimento da frota de veículos de transporte individual e da frota de motocicletas.

2.2 Aspecto Operacional

Neste capítulo são apresentados os aspectos operacionais dos sistemas de transporte existentes nos municípios da Área de Estudo, incluindo os seguintes temas:

- Deslocamentos urbanos;
- Infraestrutura operacional.

2.2.1 Deslocamentos Urbanos

Para uma adequada caracterização dos deslocamentos urbanos dentro do território da área de estudo, uma importante fonte de informações disponíveis é a Pesquisa Origem e Destino Domiciliar, onde uma amostra da população é entrevistada em diversos aspectos, tais como deslocamentos diários, modos de transporte, horários de viagens, renda e caracterização socioeconômica, dentre outras.

A última Pesquisa OD realizada na RM de Salvador foi no ano de 2022/2023, contratada pela Secretaria de Infraestrutura do Governo da Bahia – SEINFRA, onde foram coletados dados das RM de Salvador e de Feira de Santana. Os resultados desta Pesquisa OD ainda não foram publicados. Desta forma, neste capítulo serão apresentados os dados disponíveis da Pesquisa OD realizada no ano de 2012.

2.2.1.1 Pesquisa OD 2012

2.2.1.1.1 Aspectos gerais

As análises apresentam as correlações identificadas entre a mobilidade urbana e aspectos socioeconômicos de renda, escolaridade, gênero e faixa etária. Com relação à caracterização das viagens são apresentadas as sínteses das análises da Pesquisa OD 2012 relativas a variação horária da demanda, motivos das viagens, distribuição modal e interações intermunicipais.

Para cada um dos aspectos analisados (renda, escolaridade, gênero e faixa etária) são apresentados separadamente análises referentes à RMS e à cidade de Salvador. Em síntese o perfil da mobilidade e sua associação com os aspectos socioeconômicos é semelhante nos dois enfoques territoriais: o metropolitano e o municipal.

Quanto à divisão modal, os resultados da pesquisa indicam a alta participação de viagens a pé e em transporte coletivo em Salvador, sendo 38,0% pelo modo a pé e 35,9% por transporte coletivo. Os demais modos somados (transporte individual, bicicletas e outros) correspondem a 26,1% do total.

Os resultados da Pesquisa OD 2012 confirmam as correlações entre a mobilidade urbana e o estrato socioeconômico, com destaque para o aspecto da renda: estratos socioeconômicos de

renda mais baixa apresentam índices de mobilidade urbana menores. Esse aspecto é relevante no caso de Salvador em função do perfil de desigualdade socioeconômica da população. Na cidade de Salvador, 77% da população se enquadra nos estratos socioeconômicos de menor renda (Classes C, D e E). Esse contingente realiza 74% das viagens diárias na RMS.

O modo de transporte também apresenta forte correlação com os estratos de renda. A mobilidade pelo transporte individual e pelo transporte coletivo é diretamente proporcional aos níveis de renda (quanto maior a renda maior é a mobilidade pelo modo individual), enquanto para a mobilidade pelo transporte ativo (não motorizado) ocorre o contrário (quanto menor a renda maior é a mobilidade pelo modo ativo).

Quanto à distribuição horária de viagens ao longo de um dia útil, a pesquisa indica que a RMS segue um padrão semelhante ao da maioria das cidades brasileiras com três períodos de pico distintos (manhã, almoço e tarde) bem definidos, por conta da relevância das viagens pendulares (69% de todas as viagens da RMS). De fato, a análise dos motivos de viagens indicou que 69% das viagens realizadas na RMS são realizadas pelos motivos trabalho e estudo.

Por último, são apresentados os resultados referentes ao índice de dependência de cada município em relação aos demais municípios da RMS, expresso pelo percentual das viagens geradas por um município que têm como destino outros municípios da RMS.

2.2.1.1.2 Mobilidade Urbana

A Pesquisa Domiciliar Origem Destino realizada em 2012 na RMS identificou que foram feitas 5,9 milhões de viagens por dia. O índice de mobilidade, que é a quantidade de viagens realizadas por habitante por dia, é de 1,65, sendo que o índice de mobilidade motorizada é de 1,05 e o de mobilidade não motorizada é de 0,60.

Tabela 29: Mobilidade e Divisão Modal na RMS em 2012

Tipo	Modo	Índice de mobilidade (Viagens/dia/habitante)	Participação
Motorizado	Coletivo	0,68	41%
	Individual	0,37	22%
Mobilidade Motorizada		1,05	64%
Mobilidade Não Motorizada		0,60	36%
Mobilidade geral		1,65	100%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Das 5,9 milhões de viagens realizadas diariamente na RMS, 3,7 milhões (63,8%) eram realizadas por modo motorizado, sendo que 2,4 milhões (64,9%) pelo modo coletivo e 1,3 milhões (35,1%) pelo modo individual.

Na cidade de Salvador, de acordo com a Pesquisa OD, em 2012 foram realizadas 4,9 milhões de viagens por dia (77% das viagens da RMS). O índice de mobilidade geral da cidade é de 1,69

viagens por habitante por dia (viagens/hab./dia) sendo o índice de mobilidade motorizada igual a 1,14 viagens/habitante/dia e o de mobilidade não motorizada de 0,55 viagens/habitante/dia.

Tabela 30: Mobilidade e Divisão Modal na cidade de Salvador em 2012

Tipo	Modo	Índice de mobilidade (Viagens/dia/habitante)	Participação
Motorizado	Coletivo	0,75	44%
	Individual	0,39	23%
Mobilidade Motorizada		1,14	67%
Mobilidade Não Motorizada		0,55	33%
Mobilidade geral		1,69	100%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

A tabela a seguir indica o número de viagens diárias em cada município da RMS, a correspondente participação percentual na RMS, e o índice de mobilidade geral de cada município.

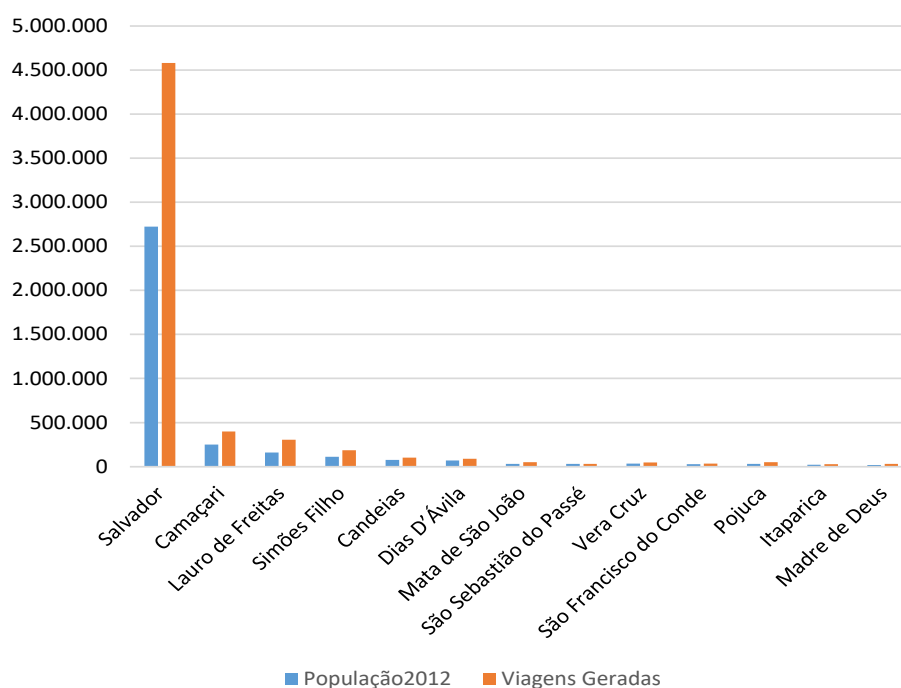
Tabela 31: População, viagens diárias e Índice de Mobilidade nos Municípios da RMS em 2012

Municípios da RMS	Viagens geradas Por dia	% das viagens geradas na RMS	Índice de mobilidade (Viagens/dia/habitante)
Salvador	4.579.580	77,1%	1,69
Camaçari	397.886	6,7%	1,58
Lauro de Freitas	304.210	5,1%	1,92
Simões Filho	185.930	3,1%	1,67
Candeias	103.247	1,7%	1,35
Dias D'Ávila	89.714	1,5%	1,26
Mata de São João	48.775	0,8%	1,57
São Sebastião do Passé	31.772	0,5%	0,99
Vera Cruz	45.789	0,8%	1,30
São Francisco do Conde	34.600	0,6%	1,19
Pojuca	51.077	0,9%	1,72
Itaparica	29.272	0,5%	1,31
Madre de Deus	29.880	0,5%	1,52
Externo	5.888		
TOTAL	5.937.620	100%	1,65

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012.

O histograma da Figura 31 ilustra as populações e o número de viagens diárias em cada município indicando a relevância de Salvador (77,1%) em relação aos demais municípios da RMS.

Figura 31: População e viagens diárias por município da RMS



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012.

2.2.1.1.3 Mobilidade e Renda

A mobilidade urbana apresenta forte correlação com a renda, variando de forma diretamente proporcional com cada estrato para as viagens motorizadas. Estratos socioeconômicos de renda mais baixa apresentam índices de mobilidade urbana menores.

Mobilidade e Renda na Região Metropolitana de Salvador – RMS

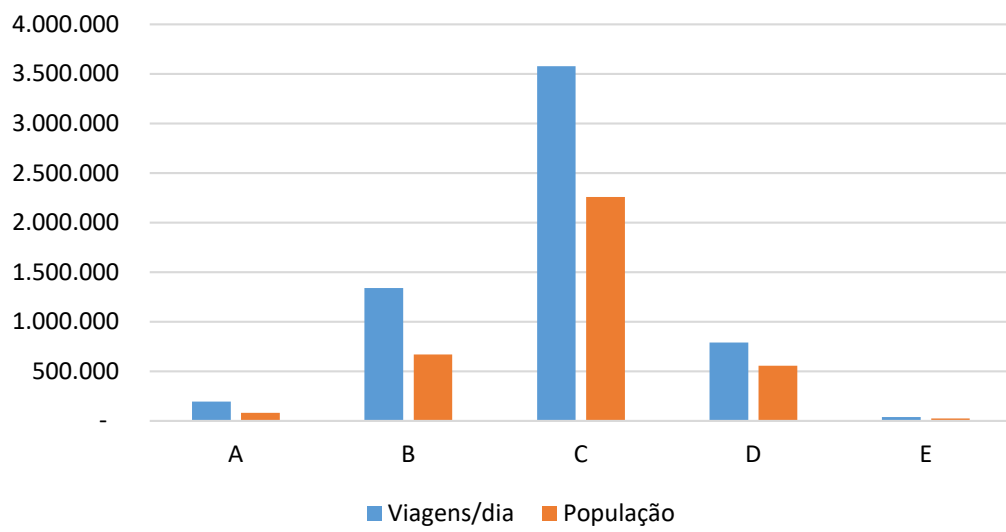
A tabela e a figura apresentam os resultados dos números de viagens diárias da Pesquisa OD de 2012 para a RMS por modo e segundo cada estrato de renda. Observa-se a relevância da participação do estrato de renda da classe C no qual se concentram aproximadamente 60% das viagens.

Tabela 32: Número de viagens diárias por modo de transporte segundo a classe de renda – RMS (2012)

Modo	Classe de renda					Total
	A	B	C	D	E	
Coletivo	22.979	422.461	1.693.273	302.062	14.285	2.455.060
Individual	156.296	669.573	447.229	54.224	3.271	1.330.593
Ativo	14.142	246.361	1.440.242	432.503	18.719	2.151.967
Total	193.418	1.338.395	3.580.744	788.789	36.274	5.937.620
Distribuição percentual	3,3%	22,5%	60,3%	13,3%	0,6%	100%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 32: Distribuição das viagens diárias segundo a classe de renda



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Os índices de mobilidade urbana segundo cada modo e cada estrato de renda é indicado na tabela a seguir.

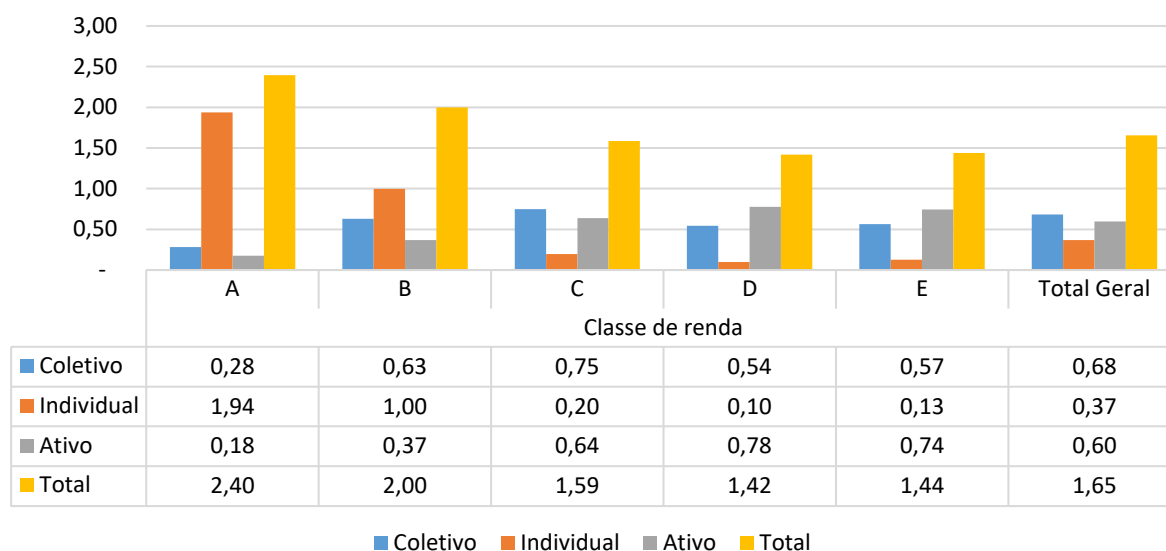
Tabela 33: Índice de Mobilidade por classe de renda na RMS (viagens/dia/habitante)

Modo	Classe de renda					Total
	A	B	C	D	E	
Coletivo	0,28	0,63	0,75	0,54	0,57	0,68
Individual	1,94	1,00	0,20	0,10	0,13	0,37
Ativo	0,18	0,37	0,64	0,78	0,74	0,60
Total	2,40	2,00	1,59	1,42	1,44	1,65

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

A figura a seguir apresenta histogramas ilustrando os índices de mobilidade geral (todos os modos), e os índices de mobilidade por modo para cada estrato de renda.

Figura 33: Índice de Mobilidade por modo de transporte e por classe de renda na RMS



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Observa-se que o índice de mobilidade geral, que independe do modo de transporte, varia de forma positiva em relação à classe de renda média familiar (quanto menor a renda menor é a mobilidade geral).

Na análise do índice de mobilidade por modo de transporte e por classe de renda na RMS fica bastante evidente que a mobilidade pelo modo individual é maior para as classes A e B, estratos de renda mais alta. Nesse caso, os resultados da pesquisa OD indicaram que a mobilidade da classe B é 5 vezes maior do que a da classe C e 2,7 vezes maior do que a mobilidade média pelo modo individual. Para a classe A, a mobilidade pelo modo individual é 9,7 vezes a da classe C e 5,2 vezes maior do que a mobilidade média pelo modo individual.

No caso do modo coletivo, a mobilidade das classes A e B são menores do que a da classe C e menores do que a mobilidade média do modo coletivo.

Por fim, para o transporte ativo, os índices de mobilidade variam de forma negativa com o estrato de renda. Quanto menor a renda, maior é o índice de mobilidade pelo modo ativo.

Quando se analisa a mobilidade por modo de transporte, a relação com estratos de renda média familiar não apresenta um padrão uniforme. Para o caso da RMS, os resultados da Pesquisa OD 2012 indicaram o seguinte:

- Para a mobilidade por transporte individual (autos e motos), o padrão de correlação entre mobilidade e renda é positivo, ou diretamente proporcional (quanto maior a renda maior é a mobilidade pelo modo individual).
- No caso da mobilidade por transporte coletivo, as pesquisas indicaram que os estratos socioeconômicos de renda da Classe C é aquela que possui maior índice de mobilidade de viagens pelo modo coletivo. As classes A e B possuem índices de mobilidade baixas, devido ao maior uso do transporte individual. As classes D e E também possuem índices de mobilidade baixos, porém devido à dificuldade dos habitantes de pagar a tarifa do transporte público.
- No caso da mobilidade ativa (a pé e bicicleta), o padrão de correlação é negativo, ou inversamente proporcional (quanto menor a renda maior é a mobilidade ativa).

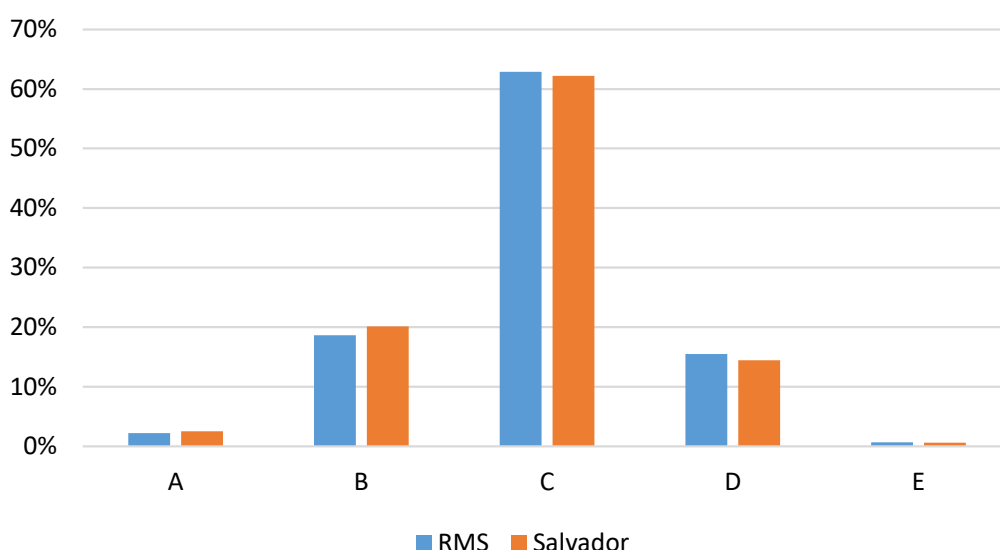
A pesquisa OD de 2012 considerou cinco estratos de renda familiar definindo cinco classes socioeconômicas conforme discriminado na Tabela 34 a seguir. O histograma a seguir ilustra a distribuição da população da RMS e de Salvador.

Tabela 34: População segundo classes de renda – RMS e Salvador

Classe de Renda	Renda familiar mensal em 2012	População 2012 e percentual por classe de renda			
		Região Metropolitana - RMS		Cidade de Salvador	
A	Maior que R\$ 9.263	80.752	2,2%	69.897	2,5%
B	Entre R\$ 2.654 e R\$ 9.263	670.116	18,7%	554.776	20,1%
C	Entre R\$ 1.685 e R\$ 2.654	2.258.769	62,9%	1.697.336	62,2%
D	Entre R\$ 776 e R\$ 1.685	555.958	15,5%	384.246	14,5%
E	Menor que R\$ 776	25.195	0,7%	16.729	0,6%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 34: Distribuição percentual da população segundo as classes de renda (RMS e Salvador)



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Observa-se que em torno de 62 % da população se enquadra na classe de renda C (renda média familiar entre R\$ 1.685 e R\$ 2.654, em 2012). A tabela e figura a seguir indicam que a população que se enquadra nos estratos de menor renda (classes C, D e E) correspondem a 79% da população na RMS e 77% no município de Salvador.

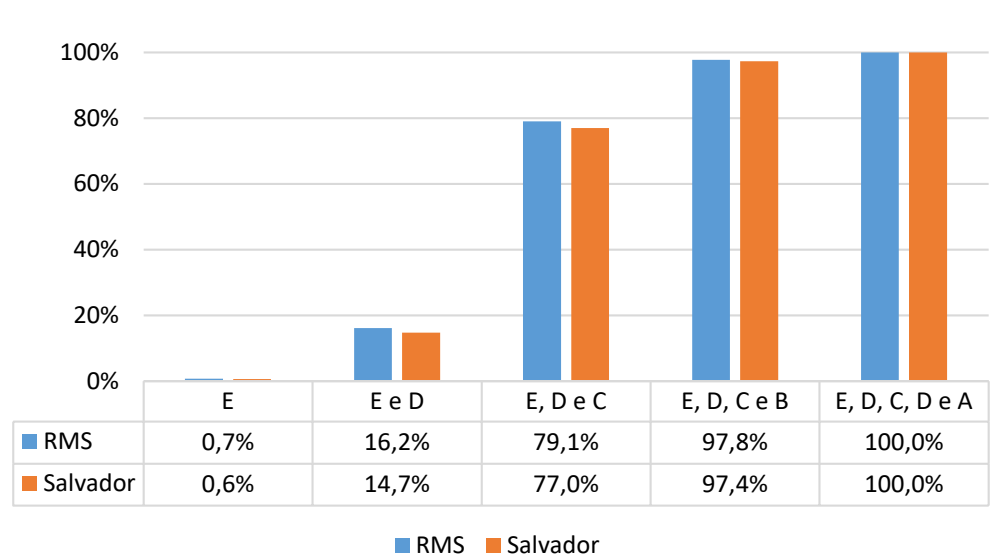
Cabe observar que a amostra referente à classe E é pequena correspondendo a apenas 0,7% do total.

Tabela 35: Percentual acumulado de população segundo faixas de renda (RMS e Salvador) em 2012

Classe de Renda	% da população			
	RMS	RMS Acumulado	Salvador	Salvador Acumulado
E	0,7%	0,7% (E)	0,6%	0,6% (E)
D	15,5%	16,2% (D e E)	14,1%	14,7% (D e E)
C	62,9%	79,1% (C, D e E)	62,3%	77,0% (C, D e E)
B	18,7%	97,8% (B, C, D e E)	20,4%	97,4% (B, C, D e E)
A	2,2%	100,0%	2,6%	100,0%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 35: Histograma de percentual acumulado de população segundo faixas de renda (RMS e Salvador) em 2012



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Mobilidade e Renda na Cidade de Salvador:

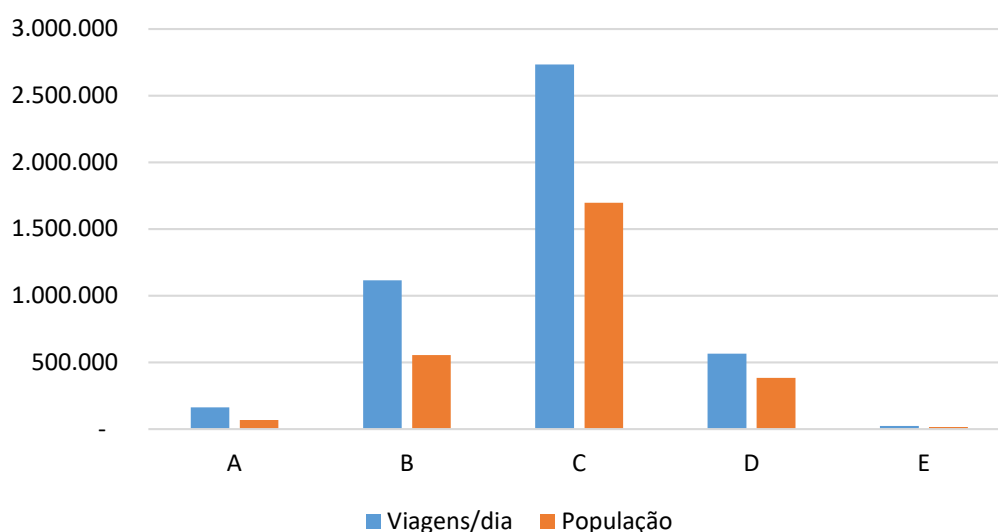
As tabelas e a figuras a seguir apresentam os resultados dos números de viagens diárias da Pesquisa OD de 2012 para a cidade de Salvador por modo e segundo cada estrato de renda. Observa-se a relevância da participação do estrato de renda da classe C no qual se concentram aproximadamente 60% das viagens.

Tabela 36: Número de viagens diárias por modo de transporte segundo a classe de renda – Salvador

Modo	Classe de renda					Total
	A	B	C	D	E	
Coletivo	21.278	363.088	1.400.155	241.854	11.496	2.037.871
Individual	130.987	565.971	326.662	34.210	2.358	1.060.189
Ativo	12.124	185.759	1.006.727	290.904	10.945	1.506.458
TOTAL	164.389	1.114.817	2.733.545	566.968	24.799	4.604.518

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 36: População e viagens diárias por classe de renda - Salvador



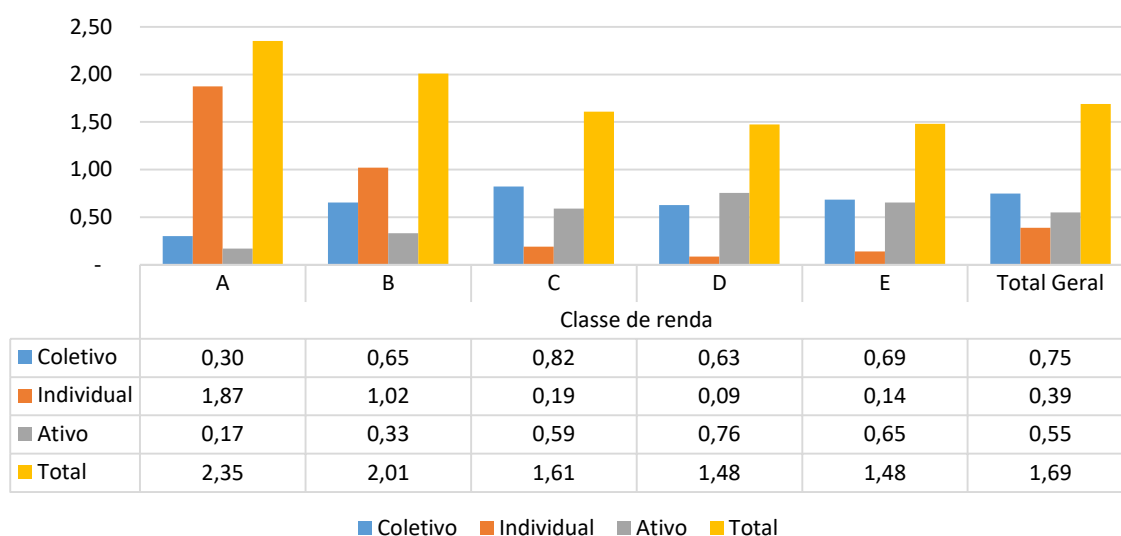
Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Tabela 37: Índice de Mobilidade por classe de renda na Cidade de Salvador

Modo	Classe de renda					Total Geral
	A	B	C	D	E	
Coletivo	0,30	0,65	0,82	0,63	0,69	0,75
Individual	1,87	1,02	0,19	0,09	0,14	0,39
Ativo	0,17	0,33	0,59	0,76	0,65	0,55
TOTAL	2,35	2,01	1,61	1,48	1,48	1,69

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 37: Índice de Mobilidade por modo de transporte e classe de renda na cidade de Salvador



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

O perfil de mobilidade geral e de mobilidade por modo, e as variações em relação à renda para o município de Salvador, são similares aos analisados anteriormente para a RMS.

2.2.1.1.4 Mobilidade e Escolaridade

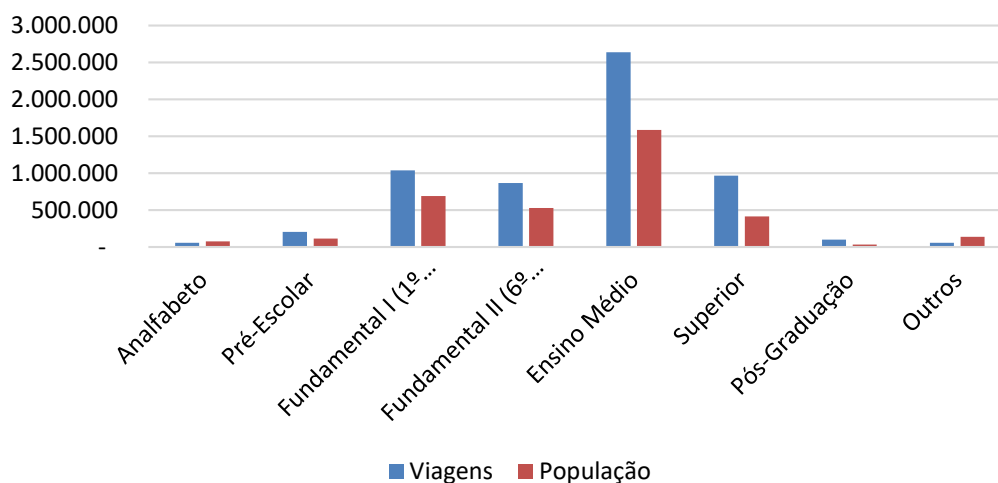
À semelhança das análises sobre mobilidade e renda, os resultados da Pesquisa OD 2012 indicaram a existência de correlação positiva da escolaridade com a mobilidade, ou seja, quanto maior o nível de instrução maior é a mobilidade urbana. Embora a proporção da população com escolaridade de ensino médio é a maior na RMS e no município de Salvador, em torno de 44% em ambos os casos, os indivíduos com nível superior e pós-graduação apresentam mobilidade maior do que os indivíduos com menor nível de instrução.

Tabela 38: Distribuição da população e das viagens diárias segundo a escolaridade – RMS

Escolaridade	Viagens	População	% Viagens	% População	Índice de Mobilidade (Viagens/dia/hab.)
Analfabeto	59.818	76.330	1,0%	2,1%	0,78
Pré-Escolar	208.067	116.929	3,5%	3,3%	1,78
Fundamental I (1º ao 5º ano)	1.037.978	693.181	17,5%	19,3%	1,50
Fundamental II (6º ao 9º ano)	868.824	530.844	14,6%	14,8%	1,64
Ensino Médio	2.639.152	1.584.301	44,4%	44,1%	1,67
Superior	965.631	413.508	16,3%	11,5%	2,34
Pós-Graduação	101.085	36.625	1,7%	1,0%	2,76
Outros	57.064	139.072	1,0%	3,9%	0,41
TOTAL	5.937.620	3.590.790	100%	100%	1,65

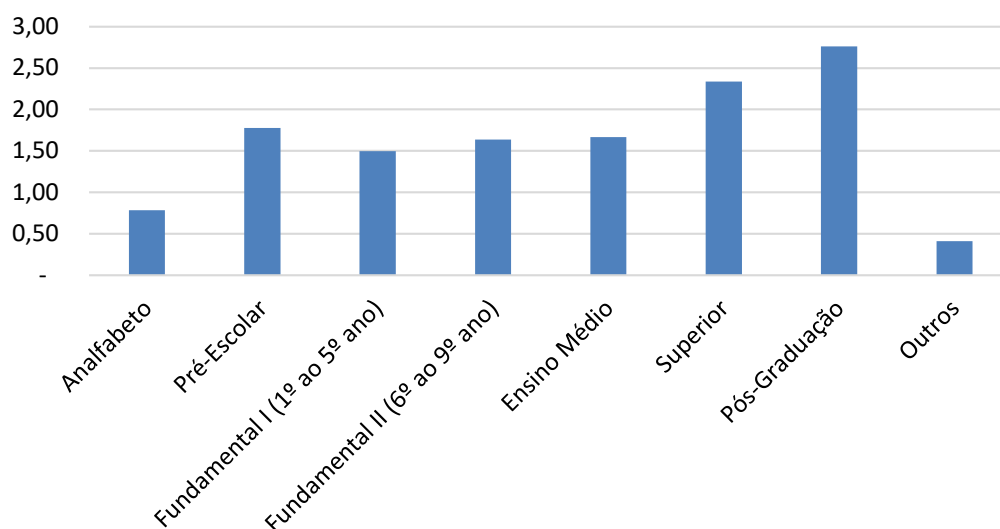
Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 38: Histograma de população e viagens diárias segundo a escolaridade -RMS



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 39: Índice de mobilidade urbana segundo a escolaridade – RMS (viagens/dia/habitante)



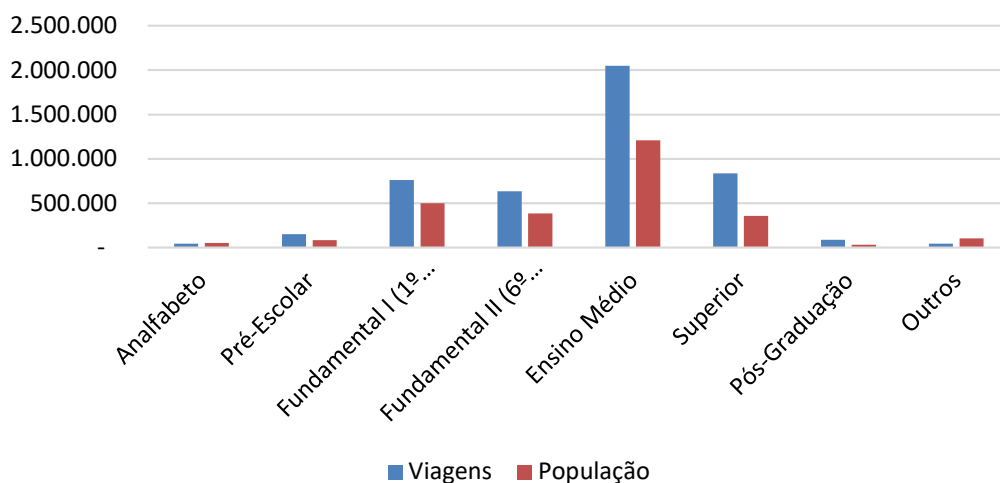
Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Tabela 39: Distribuição da população e das viagens diárias (?) segundo a escolaridade – Cidade de Salvador

Escolaridade	Viagens	População	% Viagens	% População	Índice de Mobilidade (Viagens/dia/hab.)
Analfabeto	42.458	50.096	0,9%	1,8%	0,85
Pré-Escolar	149.366	84.758	3,2%	3,1%	1,76
Fundamental I (1º ao 5º ano)	760.330	498.264	16,5%	18,3%	1,53
Fundamental II (6º ao 9º ano)	632.630	385.287	13,7%	14,1%	1,64
Ensino Médio	2.051.011	1.210.535	44,5%	44,5%	1,69
Superior	836.104	358.432	18,2%	13,2%	2,33
Pós-Graduação	87.635	31.923	1,9%	1,2%	2,75
Outros	44.984	103.690	1,0%	3,8%	0,43
TOTAL	4.604.518	2.722.984	100%	100%	1,69

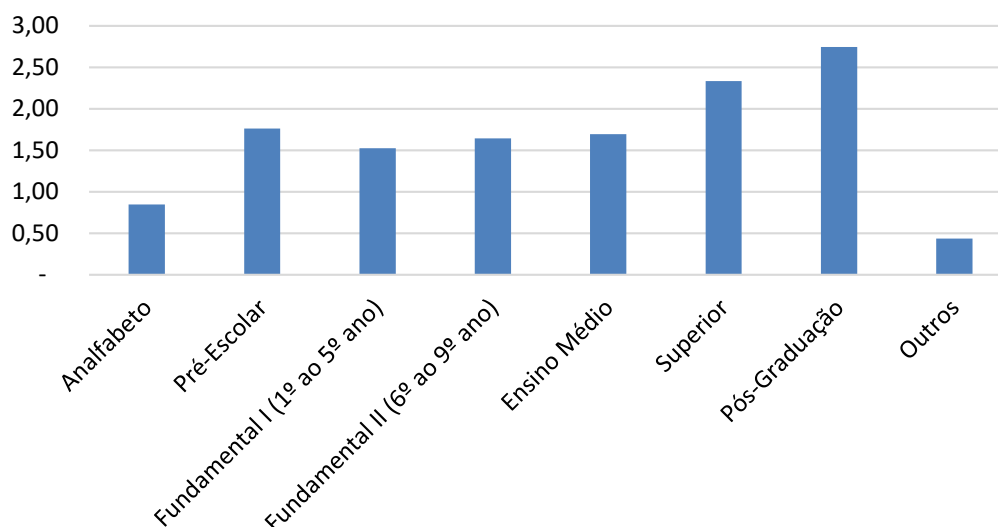
Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 40: Histograma de população e viagens diárias segundo a escolaridade - Salvador



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 41: Índice de mobilidade urbana segundo escolaridade – Salvador (viagens/dia/habitante)



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Indivíduos com escolaridade até o ensino médio (inclusive) correspondem a 83,6% da população da RMS e 81,9% da população de Salvador. Esse contingente realiza respectivamente 81,1% das viagens diárias na RM, e 79% das viagens diárias na cidade de Salvador. A tabela a seguir apresenta esses dados acumulados.

Tabela 40: Valores acumulados de população e viagens diárias em ordem crescente de nível de instrução

Nível de instrução	Valores acumulados							
	RMS				Salvador			
	População	Viagens	% População	% Viagens	População	Viagens	% População	% Viagens
Analfabeto	76.330	59.818	2,1%	1,0%	50.096	42.458	1,8%	0,9%
Pré-Escolar	193.259	267.885	5,4%	4,5%	134.854	191.824	5,0%	4,2%
Fundamental I (1º ao 5º ano)	886.440	1.305.863	24,7%	22,0%	633.118	952.154	23,3%	20,7%
Fundamental II (6º ao 9º ano)	1.417.284	2.174.687	39,5%	36,6%	1.018.405	1.584.784	37,4%	34,4%
Ensino Médio	3.001.585	4.813.840	83,6%	81,1%	2.228.939	3.635.795	81,9%	79,0%
Superior	3.415.093	5.779.471	95,1%	97,3%	2.587.371	4.471.899	95,0%	97,1%
Pós-Graduação	3.451.718	5.880.556	96,1%	99,0%	2.619.294	4.559.534	96,2%	99,0%
Outros	3.590.790	5.937.620	100,0%	100,0%	2.722.984	4.604.518	100,0%	100,0%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Imobilidade e escolaridade:

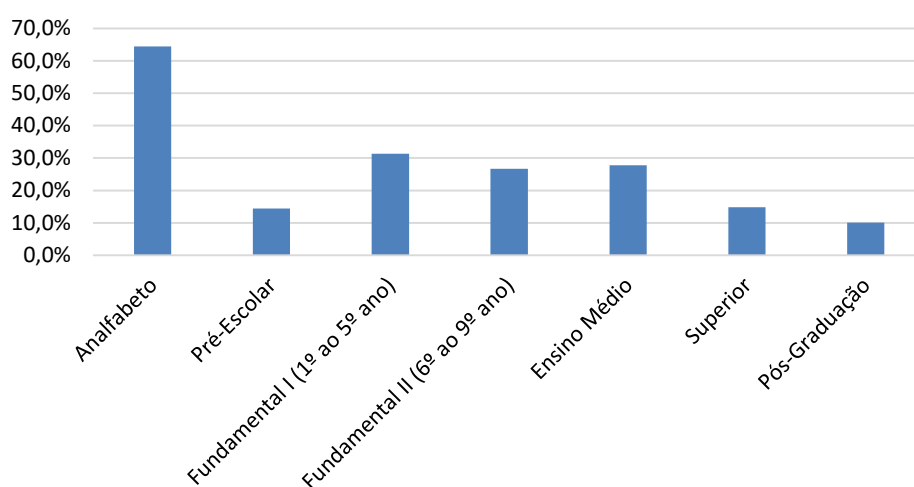
A taxa de imobilidade é relevante entre não alfabetizados (64,5% na RMS e 61,9% em Salvador). De forma geral, existe uma correlação negativa entre escolaridade e imobilidade.

Tabela 41: Índice de imobilidade segundo a escolaridade na RMS

Grau instrução	Não realizou viagem	Realizou viagem	Total geral	Taxa de imobilidade
Analfabeto	49.210	27.119	76.330	64,5%
Pré-Escolar	16.906	100.023	116.929	14,5%
Fundamental I (1º ao 5º ano)	217.186	475.994	693.181	31,3%
Fundamental II (6º ao 9º ano)	141.728	389.116	530.844	26,7%
Ensino Médio	439.244	1.145.057	1.584.301	27,7%
Superior	61.332	352.176	413.508	14,8%
Pós-Graduação	3.683	32.943	36.625	10,1%
Outros	114.756	24.316	139.072	82,5%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 42: Taxa de imobilidade segundo a escolaridade na RMS



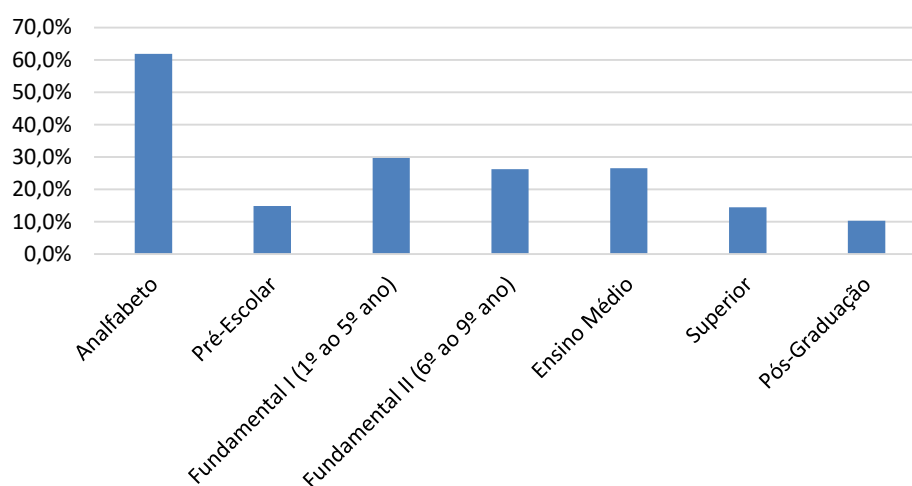
Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Tabela 42: Taxas de imobilidade segundo a escolaridade na cidade de Salvador

Grau instrução	Não realizou viagem	Realizou viagem	Total geral	Taxa de imobilidade
Analfabeto	30.988	19.109	50.096	61,9%
Pré-Escolar	12.590	72.168	84.758	14,9%
Fundamental I (1º ao 5º ano)	148.311	349.953	498.264	29,8%
Fundamental II (6º ao 9º ano)	101.053	284.234	385.287	26,2%
Ensino Médio	321.943	888.591	1.210.535	26,6%
Superior	51.915	306.517	358.432	14,5%
Pós-Graduação	3.311	28.612	31.923	10,4%
Outros	84.601	19.089	103.690	81,6%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 43: Taxa de imobilidade e escolaridade na cidade de Salvador



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

2.2.1.1.5 Mobilidade e Gênero

Mobilidade e Gênero na RMS:

De acordo com dados do IBGE, a população da RMS é distribuída segundo o gênero da seguinte forma: 52,7% do gênero feminino e 47,3% do gênero masculino.

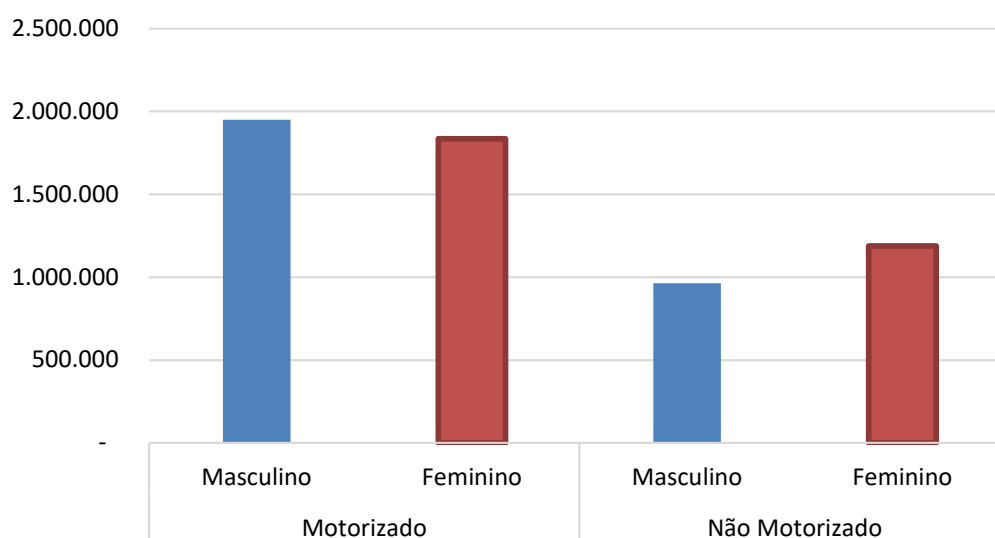
Verifica-se maior participação do gênero masculino nas viagens motorizadas e maior participação do gênero feminino nas viagens pelo modo ativo.

Tabela 43: Viagens diárias segundo o gênero – RMS

Modo	Gênero	Total de viagens/dia	Participação no modo	Participação no total
Motorizado	Masculino	1.950.620	51,5%	32,9%
	Feminino	1.835.032	48,5%	30,9%
Ativo	Masculino	963.347	44,8%	16,2%
	Feminino	1.188.621	55,2%	20,0%
TOTAL		5.937.620		100%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 44: Viagens diárias segundo o gênero - RMS



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Mobilidade e Gênero em Salvador:

De acordo com dados do IBGE, a população de Salvador é distribuída segundo o gênero da seguinte forma: 53,3% do gênero feminino e 46,7% por pessoas do gênero masculino.

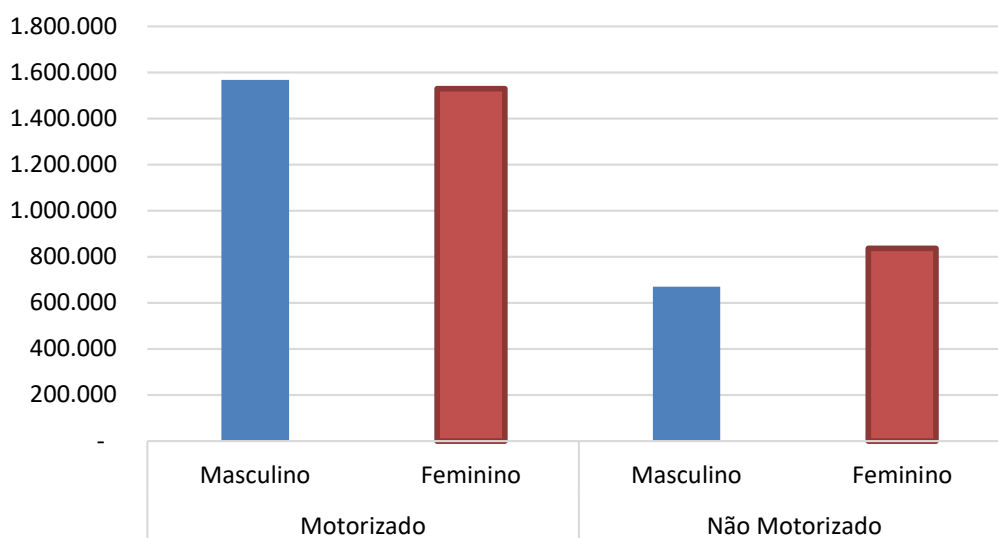
Da mesma forma que na RMS, verifica-se maior participação do gênero masculino nas viagens motorizadas e maior participação do gênero feminino nas viagens pelo modo ativo (não motorizado).

Tabela 44: Viagens diárias segundo o gênero – Salvador

Modo	Gênero	Total de viagens/dia	Participação no modo	Participação no total
Motorizado	Masculino	1.567.566	50,6%	34,0%
	Feminino	1.530.494	49,4%	33,2%
Não Motorizado	Masculino	670.037	44,5%	14,6%
	Feminino	836.422	55,5%	18,2%
TOTAL		4.604.518		100,0%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 45: Viagens diárias segundo o modo e gênero



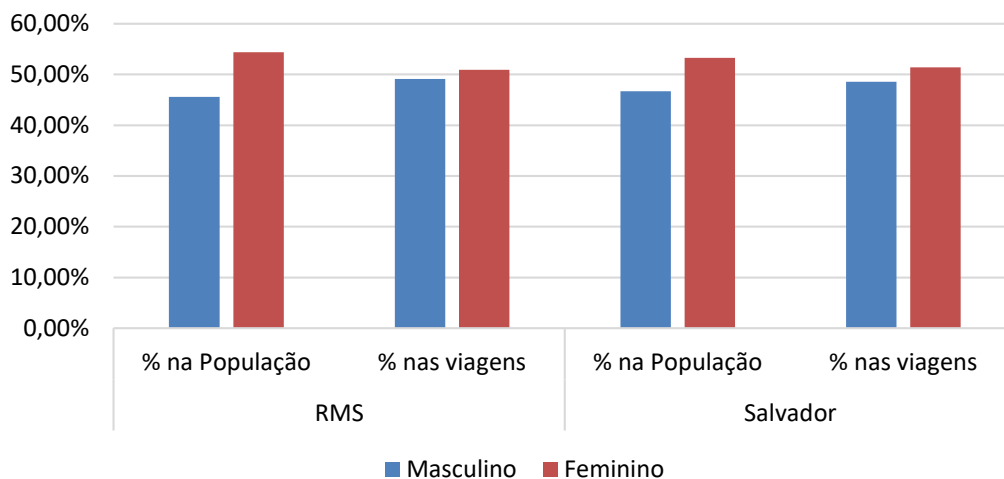
Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Tabela 45: Participação na população e no número de viagens diárias por gênero – RMS e Salvador

Gênero	RMS		Salvador	
	% na População	% nas viagens	% na População	% nas viagens
Masculino	45,60%	49,10%	46,70%	48,60%
Feminino	54,40%	50,90%	53,30%	51,40%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 46: Participações de cada gênero na população e no número de viagens diárias (RMS e Salvador)



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Distribuição por modo segundo o gênero

O uso dos modos a pé e coletivo por ônibus apresenta certo equilíbrio entre os gêneros, ainda que em ambos os casos o gênero feminino seja o que mais os utiliza. Por outro lado, há um grande

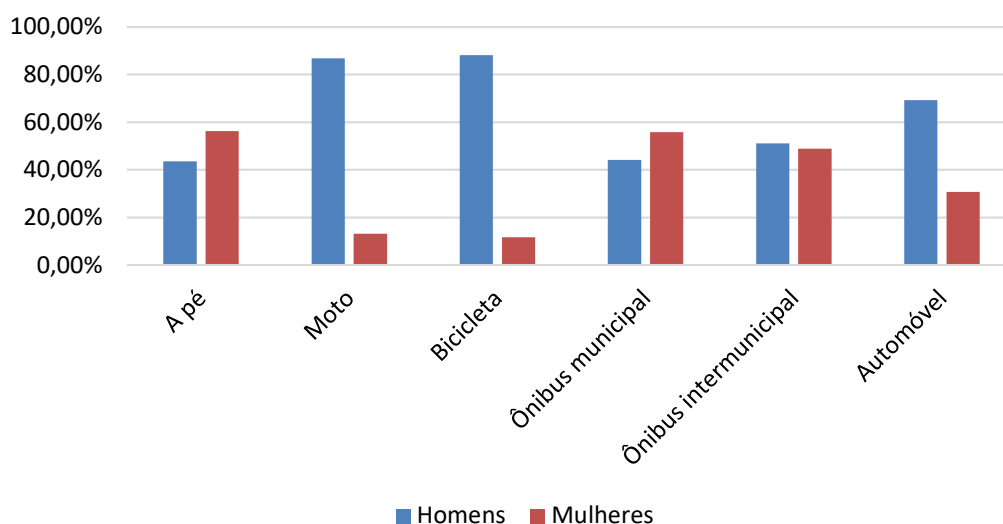
predomínio do gênero masculino na utilização dos modos motorizados individuais (automóveis e motos) assim como no uso de bicicleta.

Tabela 46: Participação de cada gênero por modo de transporte

Modo	Masculino	Feminino
A pé	43,65%	56,35%
Moto	86,80%	13,20%
Bicicleta	88,20%	11,80%
Ônibus municipal	44,18%	55,82%
Ônibus intermunicipal	51,08%	48,92%
Automóvel	69,29%	30,71%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 47: Histograma de participação de cada gênero por modo de transporte



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

2.2.1.1.6 Características das Viagens

Neste item são abordados os aspectos relativos à variação horária da demanda diária e a distribuição da demanda segundo os motivos de viagens.

a. Variação Horária da Demanda

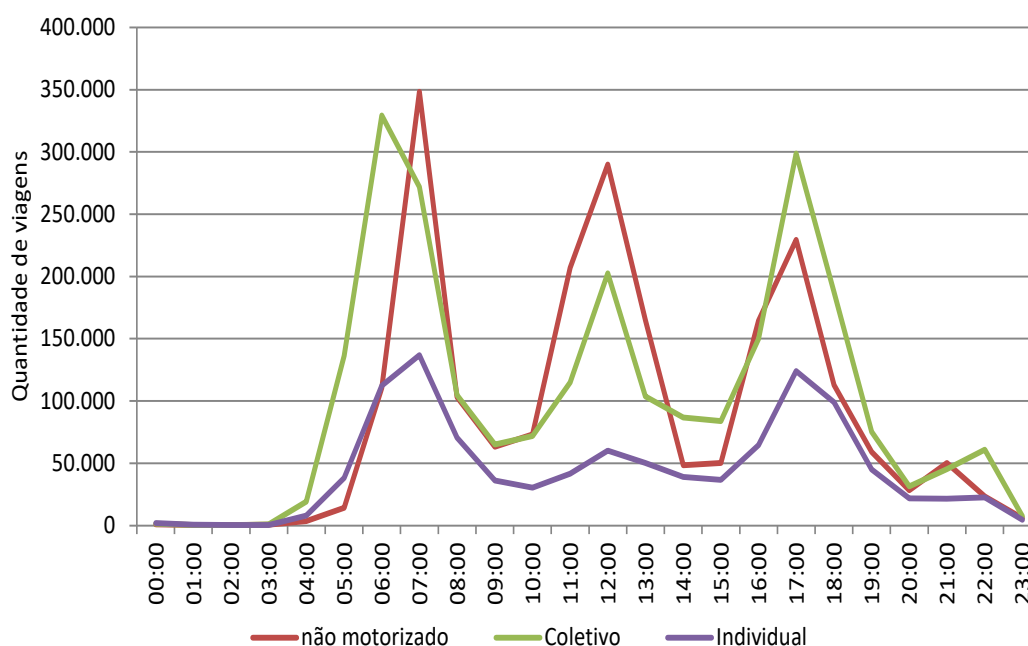
A Pesquisa OD 2012 da RMS indicou que a distribuição horária da demanda na RMS segue um padrão semelhante ao da maioria das cidades brasileiras apresentando três períodos de pico de demanda de viagens distintos por conta da relevância das viagens pendulares: picos de demanda da manhã (das 7:00 às 8:00 horas), do almoço (das 12:00 às 13:00 h) e da tarde (das 17:00 às 18:00 h). A tabela e a figura abaixo apresentam a distribuição horária da demanda. Destaca-se que os picos de demanda do transporte coletivo apresentam uma faixa mais ampla (das 06:00 às 08:00 h no pico da manhã e das 17:00 às 19:00 h no pico da tarde)

Tabela 47: Viagens diárias por faixa de horário e tipo de transporte – RMS

Faixa hora	Viagens diárias			Porcentagem por faixa horária		
	Não motorizado	Coletivo	Individual	Não motorizado (%)	Coletivo (%)	Individual (%)
00:00 - 01:00	973	1.444	1.866	0,0%	0,1%	0,2%
01:00 - 02:00	427	511	577	0,0%	0,0%	0,1%
02:00 - 03:00	441	235	460	0,0%	0,0%	0,0%
03:00 - 04:00	643	952	429	0,0%	0,0%	0,0%
04:00 -05:00	3.443	19.190	7.857	0,2%	0,8%	0,7%
05:00 - 06:00	14.195	136.275	38.335	0,7%	5,6%	3,6%
06:00 – 7:00	110.524	329.154	112.306	5,1%	13,4%	10,5%
07:00 – 8:00	348.386	272.023	136.845	16,2%	11,1%	12,8%
08:00 – 9:00	103.186	104.696	70.545	4,8%	4,3%	6,6%
09:00 – 10:00	63.267	64.964	36.243	2,9%	2,7%	3,4%
10:00 – 11:00	73.051	71.915	30.535	3,4%	2,9%	2,9%
11:00 12:00	206.856	114.823	41.734	9,6%	4,7%	3,9%
12:00 – 13:00	289.764	202.471	60.163	13,5%	8,3%	5,6%
13:00 – 14:00	165.018	103.796	50.316	7,7%	4,2%	4,7%
14:00 – 15:00	48.297	86.796	39.055	2,2%	3,5%	3,7%
15:00 – 16:00	50.145	83.850	36.674	2,3%	3,4%	3,4%
16:00 – 17:00	164.517	149.973	64.655	7,6%	6,1%	6,1%
17:00 – 18:00	229.365	298.682	124.088	10,7%	12,2%	11,6%
18:00 – 19:00	112.694	187.388	99.056	5,2%	7,7%	9,3%
19:00 – 20:00	58.970	75.150	45.038	2,7%	3,1%	4,2%
20:00 – 21:00	28.308	31.531	21.879	1,3%	1,3%	2,0%
21:00 – 22:00	50.322	45.220	21.639	2,3%	1,8%	2,0%
22:00 – 23:00	23.247	60.926	22.553	1,1%	2,5%	2,1%
23:00 – 24:00	5.928	7.355	4.523	0,3%	0,3%	0,4%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 48: Curva de variação horária da demanda ao longo do dia por tipo de transporte



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

a. Distribuição segundo os motivos de viagens

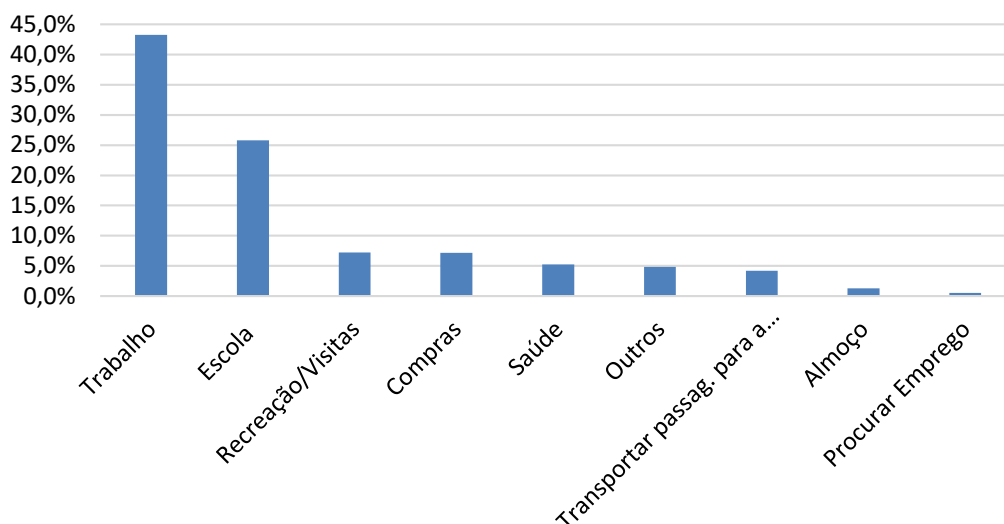
Aproximadamente 69% das viagens realizadas na RMS são realizadas pelos motivos trabalho e estudo. Essa relevância da participação do trabalho e estudo é compatível com a curva de variação horária da demanda ao longo do dia que indica picos acentuados devidos a viagens pendulares.

Tabela 48: Distribuição das viagens segundo o motivo (exceto viagens com motivo retorno à para residência) – RMS

Motivo no destino	Viagens	(%)
Trabalho	1.339.876	43,2%
Escola	799.678	25,8%
Recreação/Visitas	223.840	7,2%
Compras	222.912	7,2%
Saúde	163.417	5,3%
Outros	150.707	4,9%
Transportar passageiro para a escola	130.278	4,2%
Almoço	40.803	1,3%
Procurando Emprego	17.182	0,6%
Transportar passageiro para o trabalho	10.055	0,3%
Turismo	1.452	0,0%
TOTAL GERAL	3.100.201	100%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 49: Distribuição das viagens segundo o motivo (exceto viagens com motivo retorno à para residência) - RMS



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

b. Distribuição das viagens segundo os modos

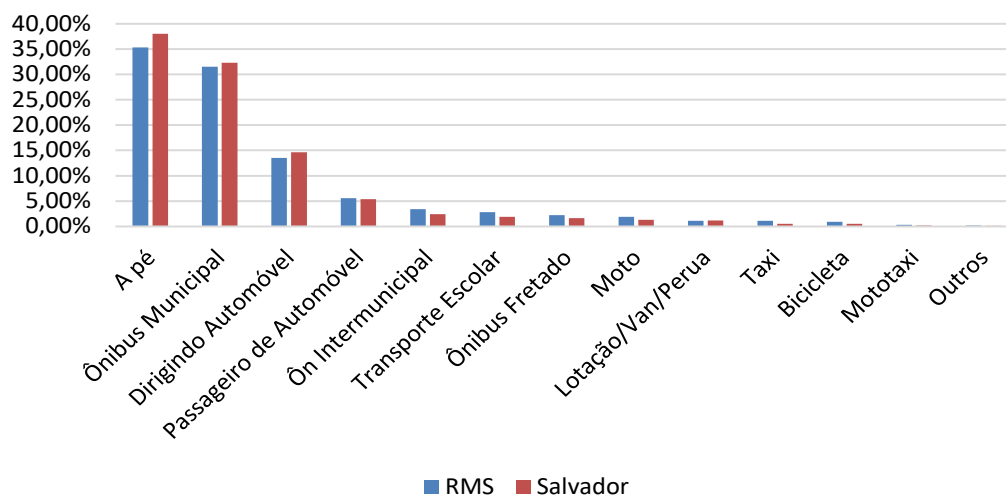
Os dados da Pesquisa OD indicaram o predomínio da modalidade de deslocamentos a pé seguida pelo Ônibus Municipal. Somando-se as modalidades de transporte público (ônibus municipal, ônibus intermunicipal e lotação/van/peruas) a participação é de 36,0% na RMS e de 35,9% em Salvador. As viagens que utilizam automóvel (dirigindo automóvel, passageiro de automóvel, moto, táxi e mototáxi) correspondem a 27,4% na RMS e 25,5% em Salvador. Vale observar que o transporte escolar e de ônibus fretado são viagens pelo modo coletivo particular, que correspondem, somados, a 5,0% e 3,5% na RMS e em Salvador, respectivamente.

Tabela 49: Distribuição modal das viagens na RMS e em Salvador

Modo principal	RMS		Salvador	
	Total	(%)	Total	(%)
A pé	2.097.843	35,3%	1.749.817	38,0%
Ônibus Municipal	1.873.028	31,5%	1.485.468	32,3%
Dirigindo Automóvel	803.172	13,5%	670.693	14,6%
Passageiro de Automóvel	332.567	5,6%	250.204	5,4%
Ônibus Intermunicipal	203.094	3,4%	112.042	2,4%
Transporte Escolar	167.240	2,8%	86.994	1,9%
Ônibus Fretado	130.754	2,2%	74.999	1,6%
Moto	113.702	1,9%	58.750	1,3%
Lotação/Van/Perua	66.972	1,1%	55.830	1,2%
Taxi	64.467	1,1%	23.969	0,5%
Bicicleta	54.124	0,9%	20.990	0,5%
Mototáxi	16.685	0,3%	9.218	0,2%
Outros	13.973	0,2%	5.542	0,1%
TOTAL GERAL	5.937.620	100%	4.604.518	100%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 50: Distribuição modal das viagens na RMS e em Salvador



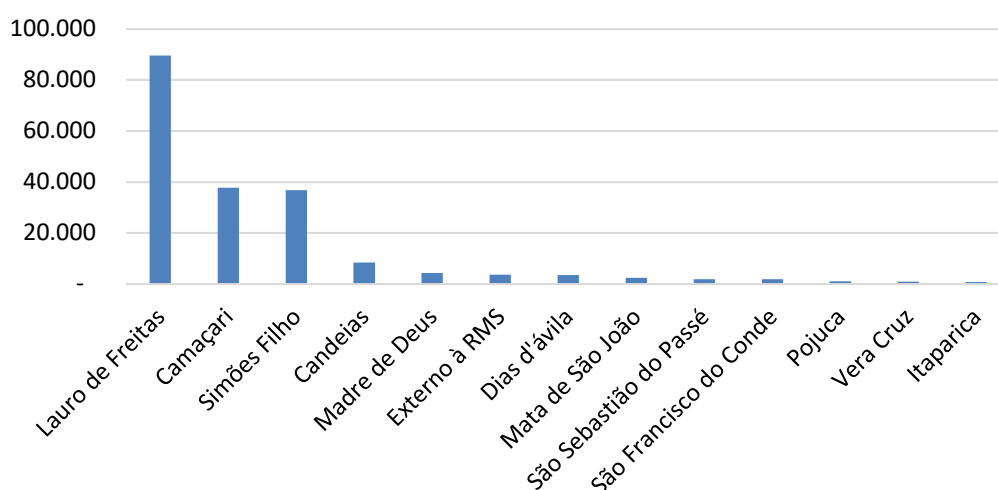
Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Tabela 50: Viagens externas Geradas pelos municípios da RMS para a cidade de Salvador

Município de origem	Viagens Geradas/dia	Viagens geradas/dia (%)
Lauro de Freitas	89.544	46,4%
Camaçari	37.755	19,6%
Simões Filho	36.835	19,1%
Candeias	8.378	4,3%
Madre de Deus	4.322	2,2%
Externo à RMS	3.605	1,9%
Dias d'ávila	3.552	1,8%
Mata de São João	2.362	1,2%
São Sebastião do Passé	1.950	1,0%
São Francisco do Conde	1.829	0,9%
Pojuca	1.118	0,6%
Vera Cruz	910	0,5%
Itaparica	832	0,4%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Figura 51: Viagens externas Geradas pelos municípios da RMS para a cidade de Salvador



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

c. Índice de dependência

Neste subitem são apresentados os resultados referentes a um conceito Índice de dependência. Considera-se que o percentual de viagens externas geradas por uma cidade, ie, com destino a outros municípios da RMS, é um indicador de dependência dessa cidade com relação aos municípios da RMS. Essa dependência é relacionada a aspectos econômicos gerais e a interações de negócios, comércio, estudos, serviços, empregos, entre outros. Em síntese, infere-se que quanto maior o número de viagens de uma cidade A para outra cidade B maior deve ser a dependência de A em relação a B.

Para os propósitos desta análise, o índice de dependência de um município em relação aos demais municípios da RMS é expresso pelo percentual das viagens geradas por esse município, que são externas, isto é, aquelas que têm como destino os demais municípios da RMS.

Uma viagem interna significa que a viagem foi feita dentro de um município da RMS, enquanto que uma viagem externa significa uma viagem entre dois municípios da RMS.

A Tabela 51 a seguir apresenta os totais de viagens diárias internas e externas geradas pelos municípios da RMS, destacando aquelas cujo destino é a cidade de Salvador. Os percentuais expressam o índice de dependência de cada município em relação aos demais da RMS e, especificamente, em relação à cidade de Salvador.

Tabela 51: Viagens diárias dos municípios da RMS (internas, externas intermunicipais, e com destino em Salvador)

Municípios da RMS	Viagens diárias				Distribuição percentual		
	TOTAL	Internas	Externas	C/ destino em Salvador	Viagens Internas (1)	Viagens Externas (2)	C/ destino em Salvador (3)
Salvador	4.579.580	4.386.587	192.993	4.386.587	95,8%	4,2%	95,8%

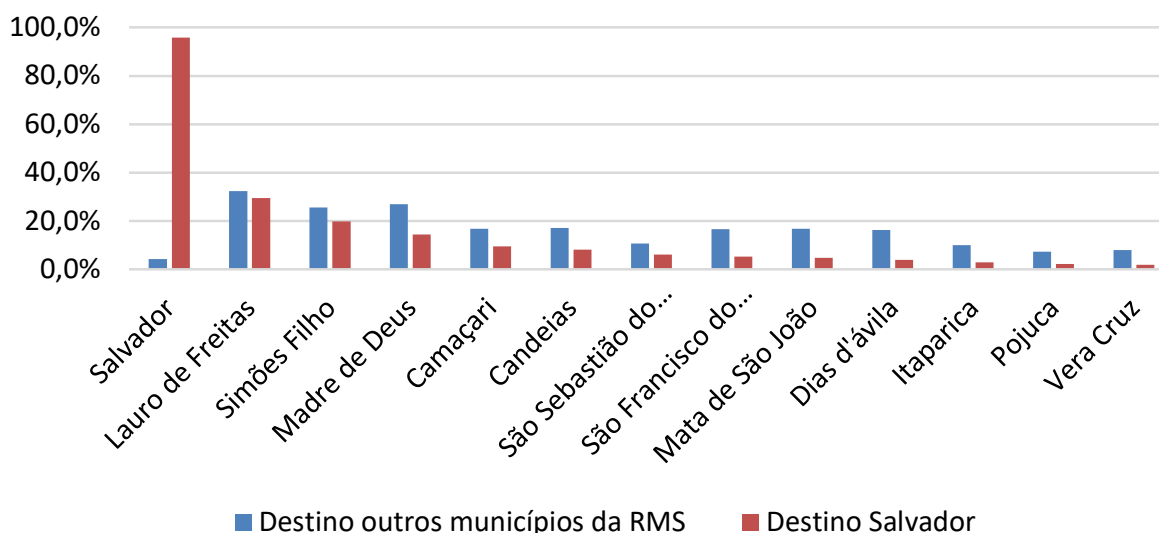
Municípios da RMS	Viagens diárias				Distribuição percentual		
	TOTAL	Internas	Externas	C/ destino em Salvador	Viagens Internas (1)	Viagens Externas (2)	C/ destino em Salvador (3)
Lauro de Freitas	304.210	205.673	98.537	89.544	67,6%	32,4%	29,4%
Camaçari	397.886	331.371	66.516	37.755	83,3%	16,7%	9,5%
Simões Filho	185.930	138.313	47.617	36.835	74,4%	25,6%	19,8%
Candeias	103.247	85.489	17.759	8.378	82,8%	17,2%	8,1%
Madre de Deus	29.880	21.802	8.078	4.322	73,0%	27,0%	14,5%
Dias d'ávil	89.714	75.135	14.579	3.552	83,7%	16,3%	4,0%
Mata de São João	48.775	40.615	8.161	2.362	83,3%	16,7%	4,8%
São Sebastião do Passé	31.772	28.374	3.398	1.950	89,3%	10,7%	6,1%
São Francisco do Conde	34.600	28.839	5.761	1.829	83,3%	16,7%	5,3%
Pojuca	51.077	47.374	3.703	1.118	92,7%	7,3%	2,2%
Vera Cruz	45.789	42.109	3.679	910	92,0%	8,0%	2,0%
Itaparica	29.272	26.338	2.934	832	90,0%	10,0%	2,8%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

- (1) Porcentagem das viagens internas (com origem e destino no município) em relação ao total de viagens geradas pelo município.
- (2) Porcentagem das viagens externas (com origem no município e destino em outra cidade da RMS) em relação ao total de viagens geradas pelo município.
- (3) Porcentagem das viagens externas do município com destino na cidade de Salvador (Índice de Dependência).

A figura a seguir ilustra os índices de dependência de cada cidade em relação às demais da RMS e, em especial, à cidade de Salvador.

Figura 52: Índice de dependência das cidades da RMS em relação aos municípios da RMS e à Salvador



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Pode-se analisar o percentual das viagens externas cujo destino é a cidade de Salvador, onde se verifica a dependência relativa de cada município em relação à Salvador.

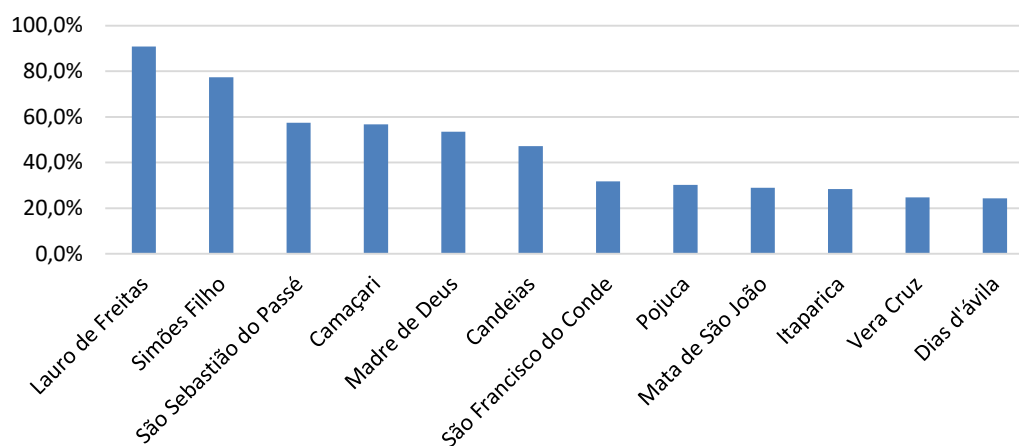
Tabela 52: Porcentagem das viagens externas cujo destino é a cidade de Salvador

Município	% das viagens externas cujo destino é Salvador
Lauro de Freitas	90,9%
Simões Filho	77,4%
São Sebastião do Passé	57,4%
Camaçari	56,8%
Madre de Deus	53,5%
Candeias	47,2%
São Francisco do Conde	31,7%
Pojuca	30,2%
Mata de São João	28,9%
Itaparica	28,4%
Vera Cruz	24,7%
Dias D'ávilla	24,4%

Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

Nesse caso destacam-se as cidades de Lauro de Freitas (90,9% das viagens externas geradas têm destino em Salvador), Simões Filho (77,4%), S. Sebastião do Passé, Camaçari, e Madre de Deus respectivamente com 57,4%; 56,8% e 53,5% das viagens externas têm destino na cidade de Salvador.

Figura 53: Porcentagem das viagens externas cujo destino é a cidade de Salvador



Fonte: Elaboração PlanMob (2017) - Dados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador - Secretaria de Infraestrutura e Transporte da Bahia – SEINFRA; 2012

2.2.2 Infraestrutura operacional

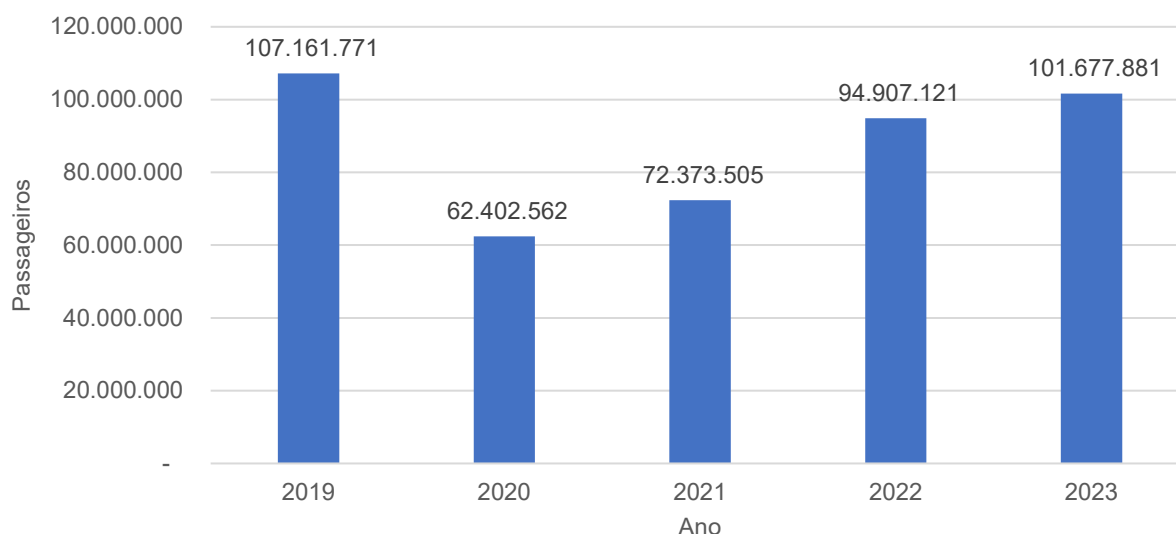
Neste capítulo são apresentados os aspectos operacionais da infraestrutura dos sistemas de Transporte Público Coletivo, incluindo a oferta e a demanda de passageiros e o tipo de pagamento da tarifa.

2.2.2.1 Demanda de passageiros dos sistemas TPC

2.2.2.1.1 Sistema sobre trilhos

O Sistema de Metrô de Salvador e Lauro de Freitas vêm recuperando a demanda de passageiros transportados no sistema, após redução devido à pandemia da Covid-19 ocorrida em 2020, ainda que até o momento não tenha retomado o desempenho anterior. Conforme Figura 54, verifica-se que a demanda do ano de 2023 ainda se encontra 5,1% abaixo da do ano de 2019.

Figura 54: Evolução de passageiros transportados por ano no Sistema SMSL



Fonte: CCR Metrô Bahia, 2023

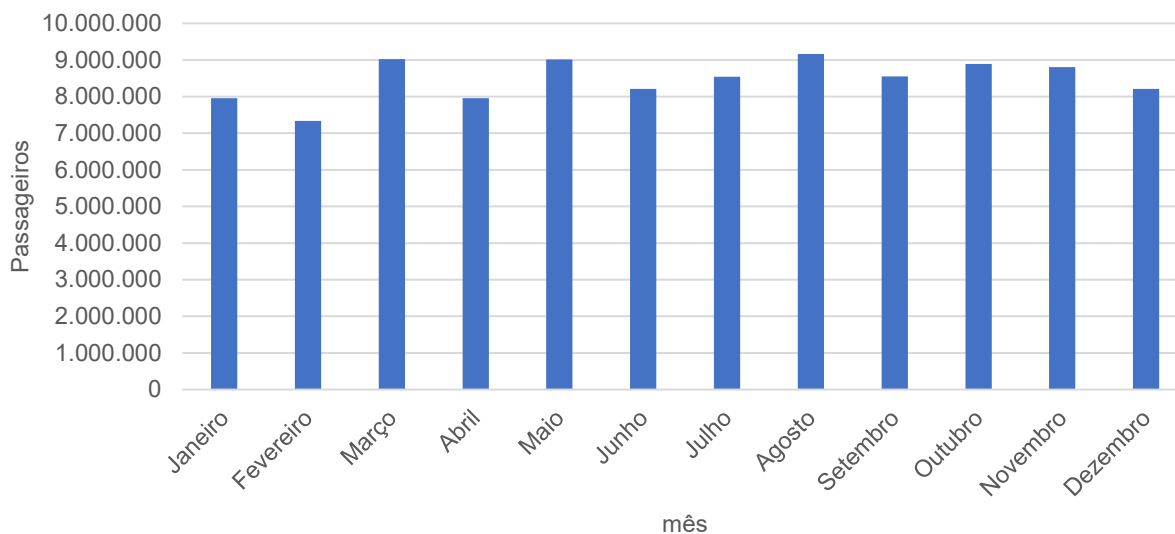
Mensalmente, de acordo com os dados do ano de 2023, média de passageiros transportados foi de 8.473.156. A série de dados de demanda mês a mês no ano de 2023 reflete a sazonalidade esperada para esse modo de transporte, medido pelo fator de sazonalidade da tabela a seguir. Ele mostra uma variação entre 0,87 no mês de fevereiro/23 até 1,08 no mês de agosto/23.

Tabela 53: Passageiros transportados por mês no ano de 2023

Mês	Ano	Passageiros transportados	Fator de sazonalidade
Janeiro	2023	7.952.864	0,94
Fevereiro	2023	7.336.407	0,87
Março	2023	9.021.576	1,06
Abril	2023	7.957.512	0,94
Maio	2023	9.017.200	1,06
Junho	2023	8.212.457	0,97
Julho	2023	8.545.572	1,01
Agosto	2023	9.167.134	1,08
Setembro	2023	8.548.911	1,01
Outubro	2023	8.894.555	1,05
Novembro	2023	8.809.094	1,04
Dezembro	2023	8.214.599	0,97
Média		8.473.157	-

Fonte: CCR Metrô Bahia, 2023

Figura 55: Passageiros transportados por mês no ano de 2023



Fonte: CCR Metrô Bahia, 2023

A média de passageiros transportados nos dias úteis (MDU) é de 349.331 passageiros, excetuando sábados, domingos, feriados e dias atípicos com demanda alterada do Sistema SMSL. A Estação Lapa é a maior do sistema, com uma média diária de 46.030 passageiros/dia.

Tabela 54: Passageiros Média Dia Útil (MDU) do mês de maio/2023 do Metrô por estação

Linha	Estação	Passageiros MDU
Linha 1 ¹²	Pirajá	39.733
	Bom Juá	5.164
	Retiro	7.845
	Bonocô	7.971
	Brotas	12.012
	Campo Da Pólvora	13.142
	Lapa	46.030
Linha 1 e 2	Acesso Norte ¹³	30.711
Linha 2	Aeroporto	35.605
	Mussurunga	26.534
	Bairro Da Paz	5.891
	Tamburugy	10.275
	Flamboyant	10.436
	CAB	5.304
	Pituaçu	18.116
	Imbuí	19.745

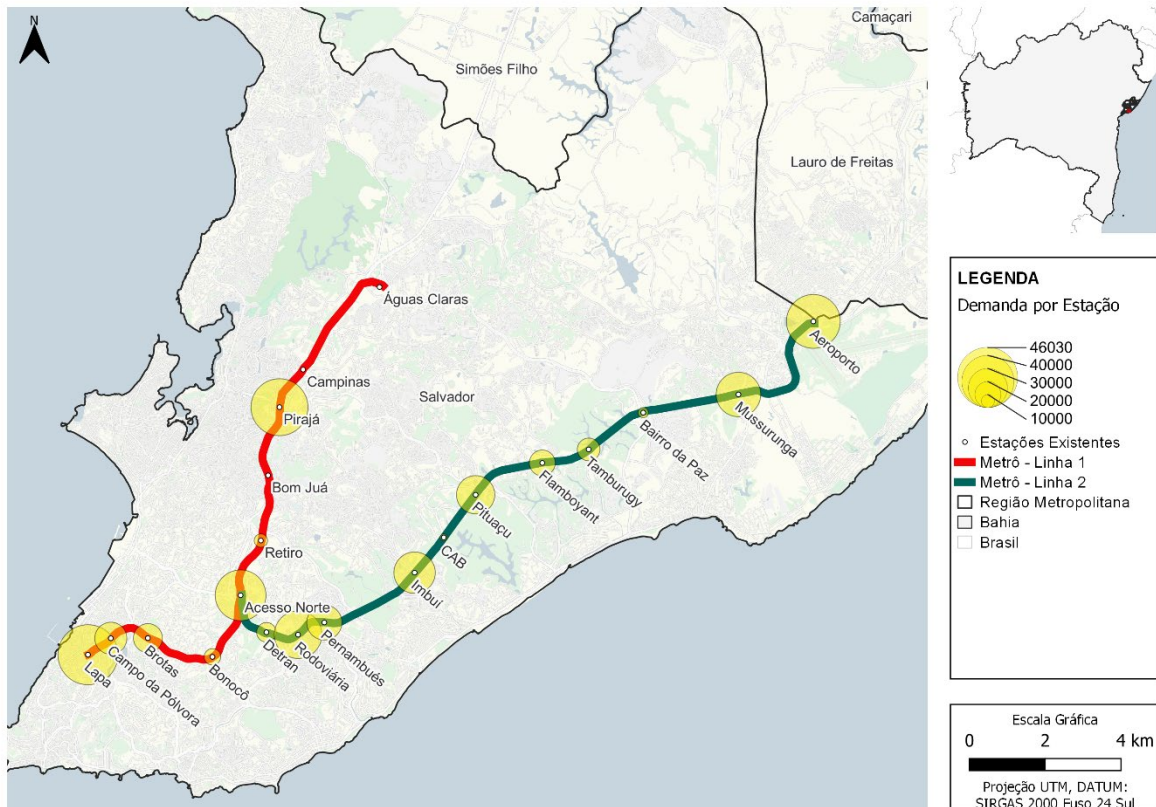
¹² Não estão apresentadas as demandas das estações Águas Claras e Campinas pois elas estavam em etapa de construção

¹³ Considerando a quantidade de passageiros catracados esta estação, excluindo os passageiros transferidos entre as Linhas 1 e 2

Linha	Estação	Passageiros MDU
	Pernambués	15.739
	Rodoviária	29.331
	Detran	9.746
Total Geral		349.331

Fonte: CCR Metrô Bahia

Figura 56: Passageiros Média Dia Útil (MDU) do mês de maio/2023 do Metrô por estação



Fonte: CCR Metrô Bahia

Analisando a Hora Pico Manhã (HPM), a Estação Pirajá da Linha 1 do Sistema SMSL é a mais demandada na faixa horária das 07:00 às 08:00 da manhã, com um total de 7.873 embarques nesta hora. Na Linha 2, a estação mais demandada na hora Pico Manhã é a estação Aeroporto, com 4.603 embarques. Ambas as estações possuem terminal de integração com os ônibus municipais de Salvador.

Tabela 55: Embarques de passageiros Média Dia Útil (MDU) do mês de maio/2023 na Hora Pico Manhã por estação

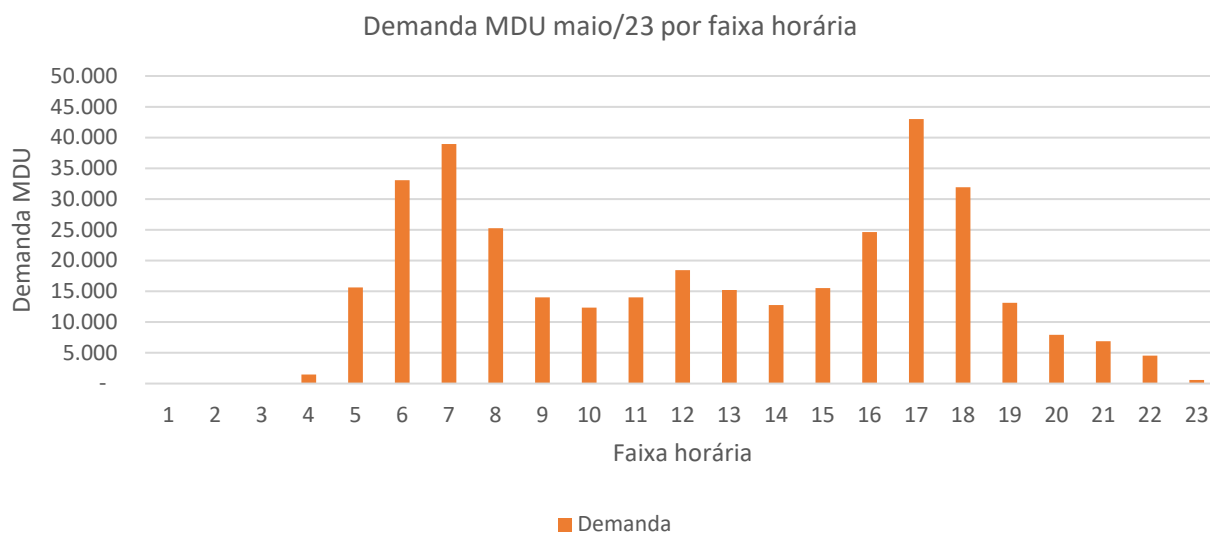
Linha	Estação	Embarques HPM Observado
Linha 1	Pirajá	7.873
	Bom Juá	1.166
	Retiro	1.348
	Bonocô	1.029
	Brotas	1.334
	Campo da Pólvora	668

Linha	Estação	Embarques HPM Observado
	Lapa	1.711
Linha 2	Aeroporto	4.603
	Mussurunga	4.142
	Bairro da Paz	940
	Tamburugy	240
	Flamboyant	1.294
	Pituaçu	2.659
	CAB	698
	Imbuí	2.930
	Pernambués	813
	Rodoviária	1.049
	Detran	1.042
	Linha 1 + Linha 2	Acesso Norte
Total Embarques HPM		38.932
Total Embarques Dia		349.331

Fonte: CCR Metrô Bahia

A Tabela 56 e a Figura 57 a seguir mostram a quantidade de embarques na Média Dia Útil (MDU) por faixa horária. As horas mais carregadas do Sistema SMSL ocorrem no período da manhã entre as 07:00 e 07:59 horas, com 38.932 embarques, e no período da tarde entre 17:00 e 17:59 horas, com 43.017 embarques no sistema.

Figura 57: Passageiros Média Dia Útil (MDU) do mês de maio/2023 do Metrô por estação



Fonte: CCR Metrô Bahia

Tabela 56: Passageiros Média Dia Útil (MDU) do mês de maio/2023 do Metrô por estação

Faixa horária	Demanda	%
-	4	0,0%
4	1.468	0,4%
5	15.629	4,5%
6	33.070	9,5%
7	38.932	11,1%

Faixa horária	Demanda	%
8	25.276	7,2%
9	14.028	4,0%
10	12.329	3,5%
11	14.017	4,0%
12	18.449	5,3%
13	15.234	4,4%
14	12.780	3,7%
15	15.538	4,4%
16	24.635	7,1%
17	43.017	12,3%
18	31.908	9,1%
19	13.106	3,8%
20	7.928	2,3%
21	6.898	2,0%
22	4.524	1,3%
23	561	0,2%
Total Geral	349.331	100,0%

Fonte: CCR Metrô Bahia

2.2.2.1.2 Sistema por ônibus

Linhas municipais de Salvador

a. Sistema STCO

Analogamente ao processamento dos dados do sistema SMSL, os dados dos ônibus municipais são apresentados a seguir.

A partir dos dados fornecidos pela SEMOB, comparando os anos de 2019 (antes da pandemia) com o ano de 2023, verifica-se uma redução de demanda de 20,7% nesses quatro anos, partindo de uma demanda média mensal de 35,05 milhões de passageiros transportados para 27,78 milhões de passageiros transportados no ano de 2023. Este patamar de queda de 20% é compatível com o observado em outros municípios brasileiros. No entanto, essa queda é maior do que a apresentada pelo Sistema SMSL no mesmo período, que foi de 5,1% da demanda total.

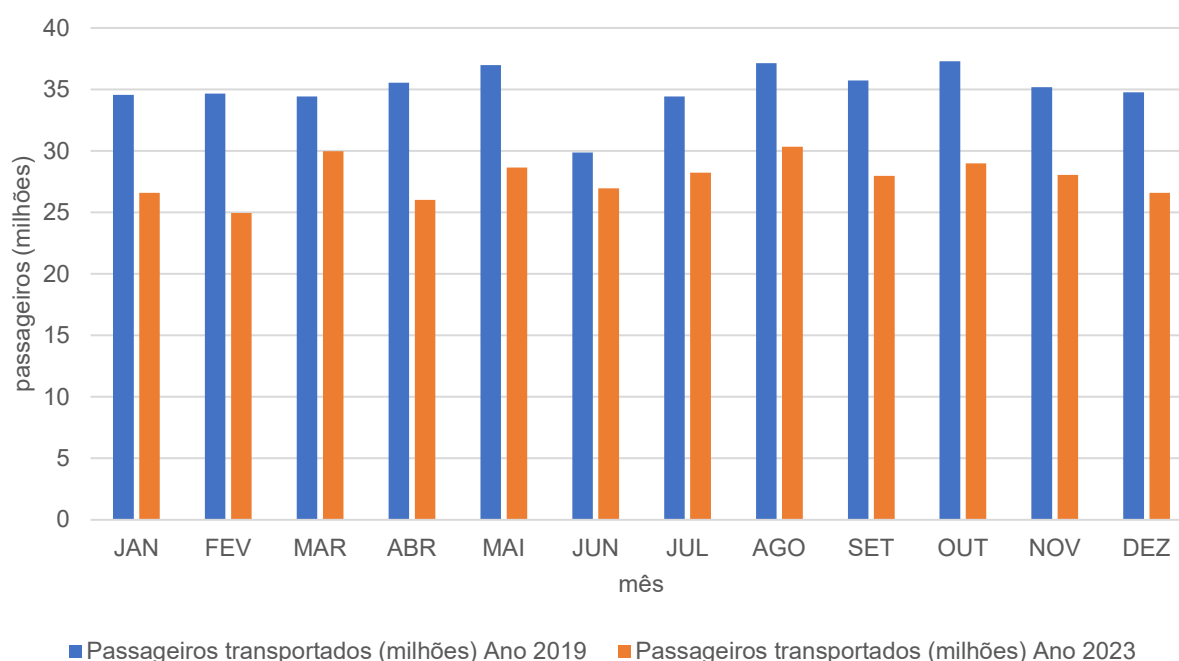
Tabela 57: Passageiros transportados por mês pelo Sistema STCO nos anos de 2019 e 2023

Data	Passageiros transportados (milhões) Ano 2019	Passageiros transportados (milhões) Ano 2023	Dif. (%)	% Pass. 2023/2019
JAN	34,55	26,59	-23,0%	77,0%
FEV	34,66	24,96	-28,0%	72,0%
MAR	34,42	29,98	-12,9%	87,1%
ABR	35,56	26,03	-26,8%	73,2%
MAI	36,98	28,66	-22,5%	77,5%
JUN	29,88	26,95	-9,8%	90,2%
JUL	34,44	28,22	-18,1%	81,9%
AGO	37,14	30,34	-18,3%	81,7%
SET	35,73	27,97	-21,7%	78,3%

Data	Passageiros transportados (milhões) Ano 2019	Passageiros transportados (milhões) Ano 2023	Dif. (%)	% Pass. 2023/2019
OUT	37,28	29,00	-22,2%	77,8%
NOV	35,19	28,06	-20,3%	79,7%
DEZ	34,76	26,59	-23,5%	76,5%
Total	420,59	333,35	-20,7%	79,3%
Média	35,05	27,78	-20,7%	79,3%

Fonte: SEMOB, 2023

Figura 58: Passageiros transportados por mês pelo Sistema STCO nos anos de 2019 e 2023



Fonte: SEMOB, 2023

Partindo-se para a análise de uma série histórica de passageiros transportados mais ampla, do ano de 2001 ao de 2023, informada pela SEMOB, verifica-se uma redução em 29,4% neste período, partindo de 472,2 milhões de passageiros transportados no ano de 2001 para 333,3 milhões no ano de 2023. Quedas mais expressivas ocorreram entre os anos de 2008 e 2013, onde o sistema STCO perdeu cerca de 80 milhões de passageiros por ano, e entre 2019 e 2023, conforme apresentado na tabela e gráfico anteriores.

Outro ponto a ser notado na tabela a seguir é quanto ao total de passageiros equivalentes por mês, que corresponde ao total de passageiros transportados considerando os descontos tarifários concedidos, tais como gratuidades por idade e estudantes. Nota-se que a quantidade de passageiros equivalentes vem caindo ano a ano, sendo que em 2001 o percentual entre passageiros equivalentes e passageiros totais era de 86,2% no ano de 2001, caindo para 53,4% no ano de 2023.

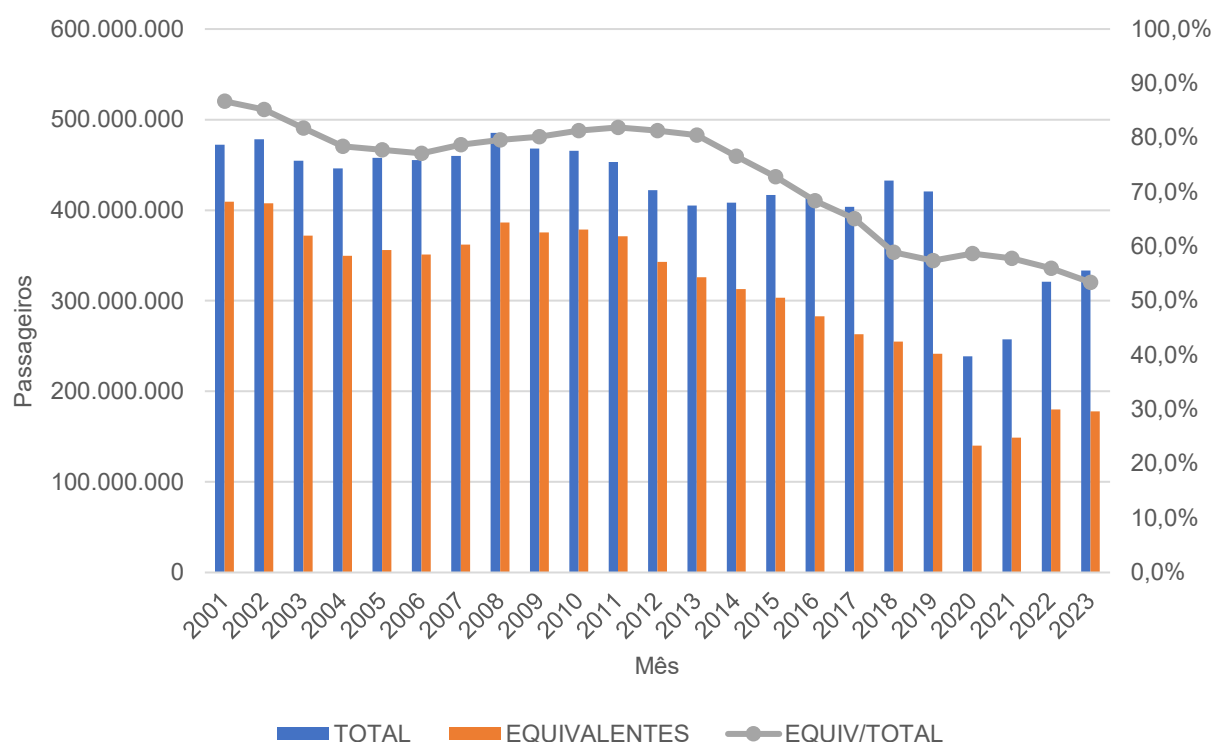
Neste ponto, vale ressaltar a implantação do Sistema SMSL, que desde sua implantação iniciada no ano de 2014, contribui para a redução do percentual de passageiros equivalentes do Sistema STCO, dado que, devido à repartição tarifária da arrecadação entre os usuários integrados dos ônibus municipal e Metrô, ocorre uma diminuição do total de passageiros equivalentes do STCO.

Tabela 58: Evolução de passageiros transportados e passageiros equivalentes por ano pelo Sistema STCO entre 2001 e 2023

ANO	PASSAGEIROS		EQUIV/TOTAL
	TOTAL	EQUIVALENTES	
2001	472.251.850	409.310.815	86,7%
2002	478.227.305	407.586.671	85,2%
2003	454.659.488	371.744.306	81,8%
2004	446.282.632	349.686.391	78,4%
2005	457.637.449	355.905.898	77,8%
2006	455.251.053	351.196.249	77,1%
2007	459.908.530	361.999.682	78,7%
2008	485.442.139	386.490.282	79,6%
2009	467.920.765	375.355.563	80,2%
2010	465.589.074	378.645.390	81,3%
2011	453.135.744	371.032.637	81,9%
2012	421.938.228	343.074.313	81,3%
2013	405.107.377	325.957.381	80,5%
2014	408.382.827	313.012.835	76,6%
2015	416.911.721	303.450.885	72,8%
2016	413.575.251	282.974.418	68,4%
2017	403.818.811	263.026.450	65,1%
2018	432.678.744	254.778.903	58,9%
2019	420.590.723	241.396.429	57,4%
2020	238.635.367	140.077.214	58,7%
2021	257.512.403	148.905.018	57,8%
2022	321.124.599	179.883.898	56,0%
2023	333.356.137	177.992.973	53,4%
Dif. 2001-2023 (%)	-29,4%	-56,5%	

Fonte: SEMOB, 2023

Figura 59: Evolução de passageiros transportados e passageiros equivalentes por ano pelo Sistema STCO entre 2001 e 2023



Fonte: SEMOB, 2023

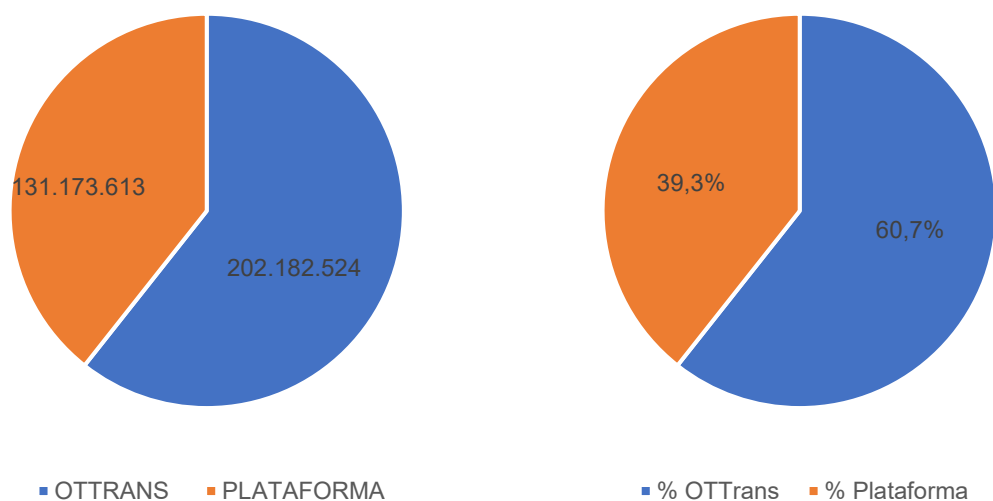
Analisando a demanda das duas empresas operadoras do STCO, a OTTrans transportou mais passageiros no ano de 2023, com uma média de 16,0 milhões de passageiros totais por mês, representando 60,7% do total. A Plataforma transportou 10,5 milhões de passageiros totais, o que representa 39,3% do total.

Tabela 59: Passageiros totais por mês do ano de 2023 por empresa operadora

Mês/ Empresa	OTTRANS	PLATAFORMA	STCO	% OTTRANS	% PLATAFORMA
JANEIRO	16.029.966	10.561.877	26.591.843	60,3%	39,7%
FEVEREIRO	14.833.508	10.123.053	24.956.561	59,4%	40,6%
MARÇO	18.218.991	11.760.549	29.979.540	60,8%	39,2%
ABRIL	15.780.067	10.252.813	26.032.880	60,6%	39,4%
MAIO	17.480.275	11.181.089	28.661.364	61,0%	39,0%
JUNHO	16.789.584	10.160.876	26.950.460	62,3%	37,7%
JULHO	17.044.098	11.179.069	28.223.167	60,4%	39,6%
AGOSTO	18.363.034	11.981.285	30.344.319	60,5%	39,5%
SETEMBRO	16.988.452	10.984.447	27.972.899	60,7%	39,3%
OUTUBRO	17.603.811	11.391.955	26.587.791	66,2%	42,8%
NOVEMBRO	17.025.419	11.034.128	28.059.547	60,7%	39,3%
DEZEMBRO	16.025.319	10.562.472	26.587.791	60,3%	39,7%
TOTAL	202.182.524	131.173.613	333.356.137	60,7%	39,3%

Fonte: SEMOB, 2023

Figura 60: Passageiros totais no ano de 2023 por empresa operadora (números absolutos e percentual)



Fonte: SEMOB, 2023

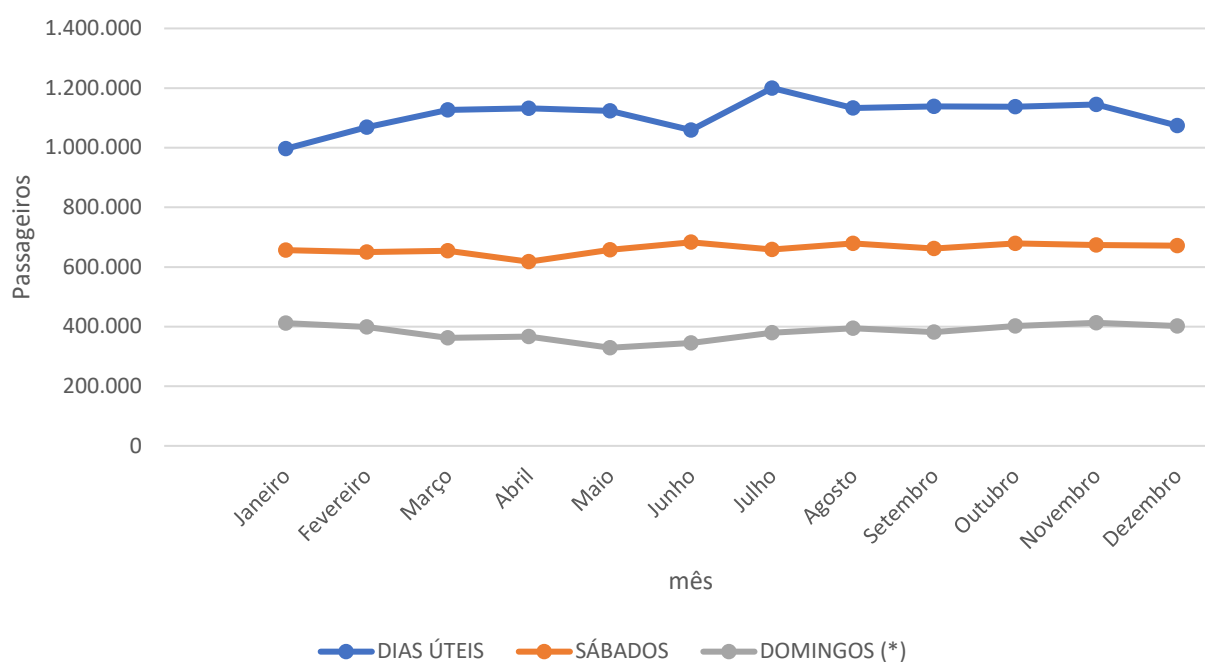
Em média, em um dia útil são transportados 1.111.022 passageiros totais. Aos sábados, a média é de 660.640 passageiros totais, o que representa 59,46% da demanda dos dias úteis. Aos domingos, a demanda é de 382.298 passageiros totais, 34,41% da demanda dos dias úteis.

Tabela 60: Passageiros totais por tipo de dia e por dia no ano de 2023

MÊS	DIAS ÚTEIS	SÁBADOS	DOMINGOS (*)	% SOBRE DIAS ÚTEIS	
				SAB	DOM
Janeiro	996.484	656.191	411.875	65,85%	41,33%
Fevereiro	1.068.691	650.209	398.653	60,84%	37,30%
Março	1.127.114	653.985	361.902	58,02%	32,11%
Abril	1.132.220	617.655	366.316	54,55%	32,35%
Maio	1.122.957	657.169	329.066	58,52%	29,30%
Junho	1.058.991	682.723	344.957	64,47%	32,57%
Julho	1.200.114	658.723	379.035	54,89%	31,58%
Agosto	1.132.759	679.090	394.274	59,95%	34,81%
Setembro	1.138.745	661.356	381.455	58,08%	33,50%
Outubro	1.137.063	679.345	402.248	59,75%	35,38%
Novembro	1.144.444	673.693	412.706	58,87%	36,06%
Dezembro	1.074.402	671.410	402.415	62,49%	37,45%
Média (**)	1.111.022	660.640	382.298	59,46%	34,41%

Fonte: SEMOB, 2023

Figura 61: Passageiros totais por tipo de dia e por dia no ano de 2023



Fonte: SEMOB, 2023

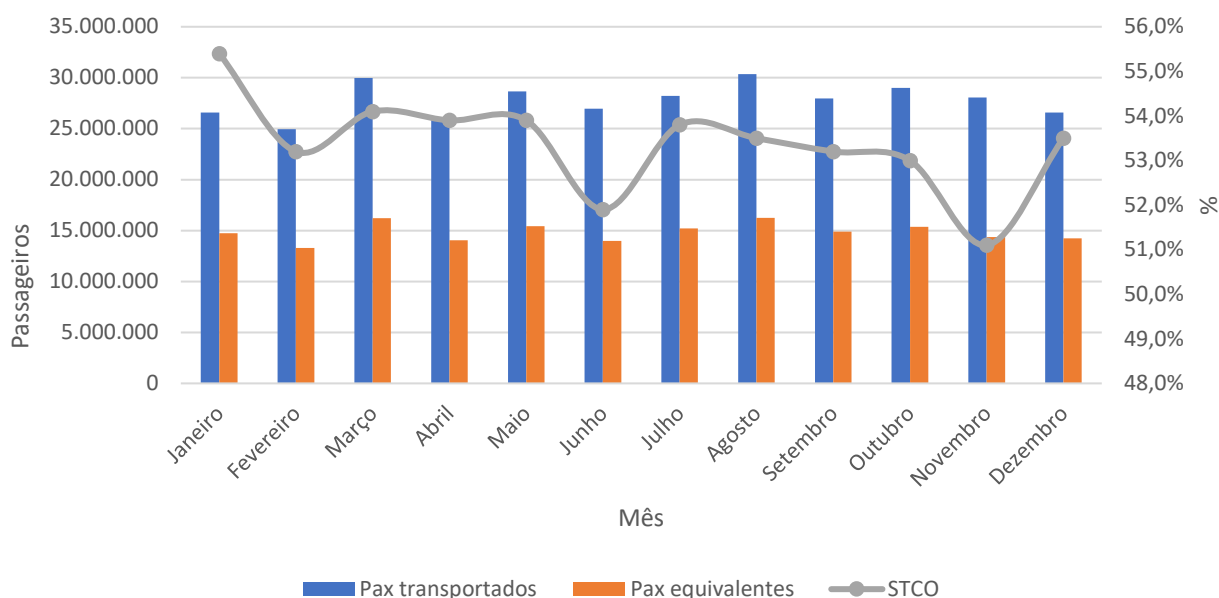
Com relação aos passageiros equivalentes, a OTTrans transporta por mês 8,7 milhões de passageiros equivalentes, o que significa 52,0% do total de passageiros. Por sua vez, a Plataforma transporta 6,07 milhões de passageiros equivalentes, sendo 55,6% do total de passageiros transportados.

Tabela 61: Passageiros transportados e equivalentes por mês do ano de 2023 por empresa operadora

Mês/Empresa	Passageiros transportados			Passageiros equivalentes			%		
	OTTRANS	PLATAFORMA	Pax transportados	OTTRANS	PLATAFORMA	Pax equivalentes	OTTRANS	PLATAFORMA	STCO
Janeiro	16.029.966	10.561.877	26.591.843	8.658.747	6.082.235	14.740.982	54,0%	57,6%	55,4%
Fevereiro	14.833.508	10.123.053	24.956.561	7.790.679	5.495.107	13.285.786	52,5%	54,3%	53,2%
Março	18.218.991	11.760.549	29.979.540	9.606.002	6.622.824	16.228.825	52,7%	56,3%	54,1%
Abril	15.780.067	10.252.813	26.032.880	8.285.303	5.758.542	14.043.845	52,5%	56,2%	53,9%
Mai	17.480.275	11.181.089	28.661.364	9.140.855	6.294.407	15.435.262	52,3%	56,3%	53,9%
Junho	16.789.584	10.160.876	26.950.460	8.256.054	5.737.270	13.993.324	49,2%	56,5%	51,9%
Julho	17.044.098	11.179.069	28.223.167	8.941.231	6.252.913	15.194.145	52,5%	55,9%	53,8%
Agosto	18.363.034	11.981.285	30.344.319	9.564.525	6.671.446	16.235.971	52,1%	55,7%	53,5%
Setembro	16.988.452	10.984.447	27.972.899	8.796.681	6.087.996	14.884.677	51,8%	55,4%	53,2%
Outubro	17.603.811	11.391.955	28.995.766	9.118.485	6.253.668	15.372.153	51,8%	54,9%	53,0%
Novembro	17.025.419	11.034.128	28.059.547	8.514.450	5.836.684	14.351.134	50,0%	52,9%	51,1%
Dezembro	16.025.319	10.562.472	26.587.791	8.386.515	5.840.354	14.226.869	52,3%	55,3%	53,5%
Total	202.182.524	131.173.613	333.356.137	105.059.527	72.933.446	177.992.973	52,0%	55,6%	53,4%
Média mensal	16.848.544	10.931.134	27.779.678	8.754.961	6.077.787	14.832.748	52,0%	55,6%	53,4%

Fonte: SEMOB, 2023

Figura 62: Passageiros transportados e equivalentes por mês do ano de 2023 por empresa operadora



Fonte: SEMOB, 2023

A seguir é apresentada a demanda Média Dia útil (MDU) por linha. A linha mais forte do sistema é a linha 1511 Conjunto Pirajá – Engenho Velho Federação, com 400.774 passageiros no mês de maio/2023.

Tabela 62: Passageiros por mês e Média Dia Útil do mês de maio/2023 do Sistema STCO

Cód. Linha	Nome Linha	Nome Operadora	Total Geral Mês	Média Du
0116	Lapa X HGE	OTIMA	68.690	2.694
0117	Lapa - Daniel Lisboa via Waldemar Falcão	PLATAFORMA	20.330	834
0120	Barbalho - Salvador Shopping	PLATAFORMA	88.405	3.653
0125	Terminal Da França X Pq. São Cristóvão	PLATAFORMA	75.551	3.082
0125-01	Barroquinha X Pq. São Cristóvão	PLATAFORMA	18.244	777
0125-02	Terminal Da França X Pq. São Cristóvão	PLATAFORMA	15.875	639
0125-03	Parque São Cristóvão - Barroquinha	PLATAFORMA	282.427	10.623
0136	Lapa - Chame-Chame	OTIMA	268.255	10.428
0136-01	Lapa-Barra/Chame-Chame	OTIMA	496	23
0137	Lapa - Barra Avenida	OTIMA	326.118	12.579
0137-01	Lapa - Hospital Espanhol	OTIMA	3.456	150
0138	Lapa - Garibaldi/Ondina	OTIMA	261.434	10.912
0138-01	Lapa - Vale do Canela	OTIMA	58.044	2.650
0140	Lapa - Rio Vermelho (Via Cardeal Da Silva)	OTIMA	288.125	11.769
0140-01	Lapa - Federação/HGE	OTIMA	81.435	3.372
0201	Ribeira/ Bonfim - Campo Grande	PLATAFORMA	52.129	2.098
0203	Ribeira - Terminal de Pituaçu	PLATAFORMA	120.877	4.780
0203-01	Ribeira - Terminal Pituaçu	PLATAFORMA	485	23
0205	Massaranduba - Forte São Pedro	PLATAFORMA	32.592	1.368
0207	Massaranduba - Itaigara	PLATAFORMA	43.545	1.710
0207-01	Massaranduba - Itaigara	PLATAFORMA	4.703	215
0207-02	Massaranduba - Estação Hiper BRT	PLATAFORMA	42.704	1.732

Cód. Linha	Nome Linha	Nome Operadora	Total Geral Mês	Média Du
0208	Massaranduba - Lapa	PLATAFORMA	52.765	2.085
0213	Ribeira - Federação	PLATAFORMA	90.784	3.729
0216	Ribeira - Lapa	PLATAFORMA	95.811	3.867
0218	Ribeira - Pituba	PLATAFORMA	56.178	2.273
0218-01	Posto Namorados - Ribeira	PLATAFORMA	1.289	58
0218-02	Ribeira - Estação Hiper BRT	PLATAFORMA	61.141	2.555
0219	Ribeira - Rodoviária	PLATAFORMA	111.036	4.352
0219-01	Ribeira - Rodoviária	PLATAFORMA	1.728	80
0221	Ribeira - Barbalho/ Garcia	PLATAFORMA	156.875	6.373
0224	Thomé de Souza - Lapa	PLATAFORMA	31.010	1.238
0224-01	Thomé de Souza - Lapa	PLATAFORMA	1.407	45
0224-02	Thomé de Souza - Lapa	PLATAFORMA	886	41
0237	Ribeira - Rio Sena/ Alto de Sta. Terezinha	PLATAFORMA	26.186	1.096
0237-01	Ribeira - Rio Sena/ Alto de Sta. Terezinha	PLATAFORMA	4.443	196
0237-02	Ribeira - Rio Sena/ Alto de Sta. Terezinha	PLATAFORMA	2.727	113
0238	Ribeira - Plataforma/ S. João do Cabrito	PLATAFORMA	21.965	939
0238-01	Ribeira - Plataforma/ S. João do Cabrito	PLATAFORMA	2.713	121
0238-02	Ribeira - Plataforma/ S. João do Cabrito	PLATAFORMA	1.078	38
0301	Terminal Acesso Norte - Alto do Peru	OTIMA	122.012	4.800
0302	Boa Vista São Caetano - Campo Grande	PLATAFORMA	26.611	1.074
0310	Barroquinha – Aeroporto	OTIMA	324.118	12.826
0310-01	Aeroporto – Barroquinha	OTIMA	336	13
0313	Faz. Grande Retiro – Barra	PLATAFORMA	52.276	1.919
0313-03	Fazenda Grande Retiro - Campo Grande	PLATAFORMA	32.496	1.339
0321	Mal. Rondon – Barra	PLATAFORMA	56.460	2.196
0321-02	Marechal Rondon - Campo Grande	PLATAFORMA	49.015	2.228
0324	Mal. Rondon – Pituba	PLATAFORMA	29.568	1.205
0325	Marechal Rondon X Estação Pirajá	PLATAFORMA	126.236	4.935
0331	Faz. Grande Retiro - Abaeté/Itapuã	OTIMA	95.594	3.485
0332	Fazenda Grande do Retiro X Estação Da Lapa	OTIMA	58.134	2.163
0333	Fazenda Grande do Retiro X Barroquinha/Brotas	OTIMA	105.764	4.103
0339	Rodoviária Circular R1	OTIMA	123.798	5.044
0341	Rodoviária Circular R2	OTIMA	118.245	4.804
0343	Faz. Grande Retiro - Ribeira	PLATAFORMA	30.315	1.219
0345	Boa Vista São Caetano - Pituba	PLATAFORMA	113.713	4.502
0349	Mal. Rondon - São Caetano/ Brotas	PLATAFORMA	213.202	8.566
0349-01	Mal. Rondon - São Caetano/ Brotas	PLATAFORMA	2.179	102
0354	Terminal Acesso Norte - Capelinha	OTIMA	71.619	2.744
0355	Boa Vista de São Caetano X Estação Pirajá	PLATAFORMA	60.329	2.342
0403	Lapa - Cx. D'água / Cidade Nova	OTIMA	48.914	1.991
0403-01	Lapa - Cx. D'água / Cidade Nova	OTIMA	1.730	69
0403-02	Lapa - Cx. D'água / Cidade Nova	OTIMA	677	29
0417	lapi – Lapa	OTIMA	113.955	4.572
0420	Lapa - Pau Miúdo	PLATAFORMA	60.365	2.320
0420-01	Lapa - Pau Miúdo	PLATAFORMA	2.334	97
0420-02	Lapa - Pau Miúdo	PLATAFORMA	230	9
0427	lapi – Itaipara	OTIMA	45.413	1.800

Cód. Linha	Nome Linha	Nome Operadora	Total Geral Mês	Média Du
0427-02	Iapi - Estação Hiper BRT	OTIMA	138.875	5.191
0503	Brotas - Lapa	PLATAFORMA	57.450	2.351
0503-01	Brotas - Lapa	PLATAFORMA	589	27
0518	Sussuarana/Cab - Eng. Velho Brotas	OTIMA	176.550	7.124
0530	Cosme de Farias - Lapa	PLATAFORMA	130.655	5.253
0530-01	Cosme de Farias - Lapa	PLATAFORMA	6.651	271
0530-02	Cosme de Farias - Lapa	PLATAFORMA	11	0
0530-03	Cosme de Farias - Lapa	PLATAFORMA	6.354	290
0708	Lapa - Nordeste	OTIMA	135.532	5.525
0708-01	Lapa - Garibaldi	OTIMA	119	6
0708-04	Lapa - Garibaldi (Circular)	OTIMA	3.912	151
0713	Santa Cruz - Calçada/Bonfim	PLATAFORMA	213.213	8.114
0713-01	Santa Cruz - Ribeira	PLATAFORMA	7.260	327
0713-02	Ribeira /Bonfim - Santa Cruz	PLATAFORMA	4.003	185
0715	Lapa - Santa Cruz	PLATAFORMA	144.854	5.706
0715-01	Lapa - Santa Cruz	PLATAFORMA	10.622	440
0715-02	Lapa - Santa Cruz	PLATAFORMA	193	0
0718	Vale das Pedrinhas - Lapa / Barroquinha	PLATAFORMA	100.647	3.961
0720	Vale Das Pedrinhas - Vl. Ruy Barbosa	PLATAFORMA	136.873	5.413
0720-01	Vale Das Pedrinhas - Vl. Ruy Barbosa	PLATAFORMA	5.271	233
0728	Nordeste - Ribeira	PLATAFORMA	96.563	3.850
0805	Lapa - Pituba	OTIMA	142.812	5.840
0903	Lapa - Boca do Rio	OTIMA	48.087	1.772
0933	Doron/Rio das Pedras X Praça Da Sé	OTIMA	150.587	6.069
1001	Aeroporto - Praça da Sé	OTIMA	199.871	8.043
1005	Lapa - Itapuã/Praia do Flamengo	OTIMA	106.813	3.850
1005-01	Itapuã/Praia do Flamengo - Lapa	OTIMA	3.736	146
1005-02	Lapa - Itapuã/Praia do Flamengo	OTIMA	482	21
1007	Lapa -Terminal Aeroporto/Jardim das Margaridas	OTIMA	319.551	12.468
1007-01	Lapa -Terminal Aeroporto/Jardim das Margaridas	OTIMA	57.979	2.356
1007-02	Lapa -Terminal Aeroporto/Jardim das Margaridas	OTIMA	2.996	85
1017	Alto do Coqueirinho/Km 17 - Metrô Pituauçu	PLATAFORMA	35.436	1.483
1024	Terminal Aeroporto - Jardim das Margaridas	OTIMA	28.140	1.074
1024-04	Terminal Aeroporto - Jd das Margaridas (Via Ba526)	OTIMA	16.198	636
1025	Estação Mussurunga - Barro Duro	PLATAFORMA	64.083	2.382
1025-01	Estação Mussurunga - Barro Duro	PLATAFORMA	13.813	617
1026	Estação Mussurunga - Faz. Grande 1 / Boca da Mata	OTIMA	163.004	6.538
1026-01	Estação Mussurunga - Faz. Grande 1 / Boca da Mata	OTIMA	18.145	752
1026-02	Estação Mussurunga - Faz. Grande 1 / Boca da Mata	OTIMA	3.391	120
1035	Aeroporto - Praça Da Sé Via Garibalde	OTIMA	77.898	2.948
1036	Estação Mussurunga - Faz. Gde 2/Jaguaribe/ Caj. 8	OTIMA	70.375	2.721
1036-01	Estação Mussurunga - Faz. Gde 2/Jaguaribe/ Caj. 8	OTIMA	6.330	259
1036-02	Estação Mussurunga - Faz. Gde 2/Jaguaribe/ Caj. 8	OTIMA	4.183	160
1041	Estação Mussurunga X Mussurunga 1	PLATAFORMA	64.936	2.608
1041-01	Mussurunga 1 - Estação Mussurunga	PLATAFORMA	543	25
1042	Mussurunga 2 (Setor L/J) - Est. Mussurunga	OTIMA	62.309	2.602
1042-01	Mussurunga 2 - Est. Mussurunga	OTIMA	10.640	188

Cód. Linha	Nome Linha	Nome Operadora	Total Geral Mês	Média Du
1046	Pq. S. Cristóvão/S. Cristóvão - Estação Mussurunga	PLATAFORMA	185.595	7.258
1046-01	Pq. S. Cristóvão/S. Cristóvão - Estação Mussurunga	PLATAFORMA	1.721	80
1046-02	Pq. S. Cristóvão/S. Cristóvão - Estação Mussurunga	PLATAFORMA	365	9
1048	Mussurunga 2 (Setor H/I) - Est. Mussurunga	OTIMA	44.339	1.828
1049	Estação Mussurunga X Alto Do Coqueirinho / Km 17	PLATAFORMA	107.874	4.166
1049-01	Alto Do Coqueirinho / Km 17 - Estação Mussurunga	PLATAFORMA	6.121	246
1053	Estação Mussurunga - Barra 3	PLATAFORMA	219.869	8.848
1053-01	Estação Mussurunga - Barra 3	PLATAFORMA	2.173	100
1053-02	Estação Mussurunga - Barra	PLATAFORMA	5.654	257
1054	Estação Mussurunga - Faz. Grande 4/3/2	OTIMA	63.081	2.525
1054-01	Estação Mussurunga - Faz. Grande 4/3/2	OTIMA	13.709	609
1054-02	Estação Mussurunga - Faz. Grande 4/3/2	OTIMA	2.750	115
1055	Estação Mussurunga - Ribeira / S Joaquim	PLATAFORMA	282.687	11.110
1055-01	Estação Mussurunga - Ribeira / S Joaquim	PLATAFORMA	20.868	926
1057	Bairro Da Paz - Estação Mussurunga R1	PLATAFORMA	24.518	996
1059	Estação Mussurunga - Campo Grande/Cardeal da Silva	OTIMA	49.664	2.050
1060	Estação Mussurunga - São Joaquim	OTIMA	139.455	5.572
1061	Estação Mussurunga X Brotas	PLATAFORMA	31.860	1.360
1062	Est Mussurunga - Hospital Central / Cabula	OTIMA	43.984	1.624
1067	Estação Mussurunga X Bosque das Bromélias	OTIMA	87.789	3.231
1069	Est. Mussurunga-Cassange/Boca da Mata	OTIMA	41.512	1.730
1070	Est. Mussurunga - Bairro da Paz / Piatã R1	PLATAFORMA	7.968	307
1073	Estação Mussurunga - Cajazeiras 11 Via Setor C	OTIMA	191.841	7.369
1073-01	Estação Mussurunga - Cajazeiras 11 Via Setor C	OTIMA	21.743	914
1073-02	Estação Mussurunga - Cajazeiras 11 Via Setor C	OTIMA	4.346	169
1077	Terminal Mussurunga - Km 17 / Circular	PLATAFORMA	87.459	3.488
1077-01	Terminal Mussurunga - Km 17 / Circular	PLATAFORMA	3.006	111
1078	Estação Mussurunga X Stella Mares	PLATAFORMA	90.352	3.511
1079	Estação Mussurunga - Praia do Flamengo R1	PLATAFORMA	167.903	6.399
1079-01	Estação Mussurunga - Praia do Flamengo R1	PLATAFORMA	4.317	197
1079-02	Praia Do Flamengo - Estação Mussurunga	PLATAFORMA	4.511	200
1079-03	Estação Mussurunga - Praia do Flamengo R1	PLATAFORMA	11.225	523
1102	Cabula 6 – Lapa	OTIMA	85.534	3.305
1103	Alto do Cruzeiro/ Pernambués - Circular	OTIMA	14.083	516
1107	Terminal Acesso Norte - Tancredo Neves	OTIMA	92.039	3.433
1114	Pernambués - Pituba	OTIMA	102.362	4.219
1118	Terminal Acesso Norte - São Gonçalo	OTIMA	103.646	4.150
1118-01	Terminal Acesso Norte - Resgate	OTIMA	19.981	845
1123	Terminal Acesso Norte X Saboeiro/Estação Imbui	OTIMA	121.970	4.835
1125	Narandiba/ Doron - Barra R1	OTIMA	39.672	1.615
1129	Cabula 6 - Pituba	OTIMA	100.239	3.939
1130	Cabula 6 - Ondina	OTIMA	96.425	3.843
1131	Cabula 6 - Sieiro R1	OTIMA	196.369	8.034
1133	Terminal Acesso Norte X Pernambués	OTIMA	260.642	10.045
1137	Pernambués - Barra	OTIMA	33.911	1.365
1141	Cabula 6 - Ribeira R1	OTIMA	105.536	4.293
1142	Cabula 6 - Ribeira R2	OTIMA	161.097	6.429

Cód. Linha	Nome Linha	Nome Operadora	Total Geral Mês	Média Du
1143	Terminal Acesso Norte- Barroquinha	OTIMA	155.688	6.241
1144	Terminal Acesso Norte X São Joaquim/Comércio	OTIMA	113.974	4.459
1144-01	Terminal Acesso Norte X São Joaquim/Comércio	OTIMA	17.403	793
1145	Terminal Acesso Norte - Ribeira (Av. San Martins)	OTIMA	295.088	11.067
1146	Terminal Acesso Norte - Arenoso	OTIMA	79.490	2.918
1146-01	Arenoso - Estação Imbuí	OTIMA	26.740	1.216
1154	Terminal Acesso Norte -Barbalho/Macaubas	OTIMA	177.884	7.237
1155	Term. Acesso Norte - Cidade. Nova/Pau Miudo	OTIMA	113.831	4.401
1156	Terminal Acesso Norte - Lgo do Tamari/Santa Nonica	OTIMA	92.329	3.426
1156-01	Terminal Acesso Norte - Lgo do Tamari/Santa Nonica	OTIMA	12.273	566
1156-02	Terminal Acesso Norte - Lgo do Tamari/Santa Nonica	OTIMA	2.028	91
1157	Term Acesso Norte-Luis Anse/Vila Laura/Est Brotas	OTIMA	105.653	4.368
1157-01	Terminal Ac. Norte - Matatu /Alto do Cruzeiro	OTIMA	13.957	539
1158	Terminal Acesso Norte - Conj Marback/Est Imbui	OTIMA	147.083	5.942
1158-01	Terminal Acesso Norte - Conj. Marback/Est. Imbui	OTIMA	40.407	1.625
1203	Tancredo Neves - Campo Grande	OTIMA	61.499	2.615
1204	Cj. Acm - Arraial Retiro/Metrô Retiro/Bom Juá	OTIMA	13.280	540
1207	Tancredo Neves – Pituba	OTIMA	239.211	9.219
1211	Tancredo Neves - Barra	OTIMA	252.650	9.879
1215	Engomadeira - Lapa	OTIMA	237.664	9.667
1220	Mata Escura - Pituba	OTIMA	19.395	736
1220-02	Mata Escura - Shopping da Bahia	OTIMA	104.574	4.249
1224	Arenoso – Pituba	OTIMA	46.080	1.814
1225	Sussuarana - Lapa (Via Vasco)	OTIMA	223.482	9.173
1229	Novo Horizonte/Sussuarana - Terminal Acesso Norte	OTIMA	117.909	4.766
1229-01	Terminal Acesso Norte - Nova Sussuarana	OTIMA	25.679	921
1230	Sussuarana - Barra 1	OTIMA	271.303	10.599
1230-01	Sussuarana - Barra 1	OTIMA	7.348	335
1231	Sussuarana - Barra 2	OTIMA	122.685	4.776
1231-01	Sussuarana - Barra 2	OTIMA	7.604	353
1237	Estação Pirajá X Jd Santo Inácio	OTIMA	69.044	2.811
1238	Jd. Sto. Inácio – Pituba	OTIMA	134.438	5.115
1239	Mata Escura – Barra	OTIMA	65.062	2.522
1245	Mata Escura - Estação Pirajá	OTIMA	149.414	5.885
1247	Estação Pirajá - Conj. Arvoredo/ Imbuí	OTIMA	123.562	4.996
1247-02	Tancredo Neves / Conj. Arvoredo X Narendiba	OTIMA	54.772	2.202
1303	Castelo Branco - Campo Grande	OTIMA	64.812	2.634
1305	Castelo Branco – Pituba	OTIMA	176.057	6.635
1305-01	Castelo Branco – Pituba	OTIMA	12.421	591
1305-02	Castelo Branco – Pituba	OTIMA	6.269	299
1305-04	Castelo Branco - Estação Pituaçu	OTIMA	9.867	450
1306	Colina Azul - França/Campo Grande	OTIMA	83.102	3.413
1307	Bosque Real X Estação Flamboyant	OTIMA	26.117	1.067
1310	Estação Pirajá – Cab	OTIMA	207.370	8.135
1317	Pau Da Lima - Barroquinha	OTIMA	21.802	938
1318	Estação Pirajá - Plataforma/São João Do Cabrito	PLATAFORMA	120.957	4.772
1318-01	Estação Pirajá - Plataforma/São João Do Cabrito	PLATAFORMA	11.102	455

Cód. Linha	Nome Linha	Nome Operadora	Total Geral Mês	Média Du
1318-02	Estação Pirajá - Plataforma/São João Do Cabrito	PLATAFORMA	6.985	309
1320	Pau Da Lima – Nordeste	OTIMA	343.512	13.498
1321	São Marcos – Barroquinha	OTIMA	42.796	1.741
1321-01	São Marcos – França	OTIMA	1.872	74
1324	Estação Pirajá - Sete De Abril	OTIMA	61.724	2.379
1327	Estação Pirajá - Baixa Dos Sapateiros	OTIMA	290.816	11.601
1330	Estação Pir - Águas Claras/Caj 7/6 Via Martacênica	OTIMA	56.352	2.233
1330-01	Estação Pirajá - Caj. 5/7/6 (Via Castelo Branco)	OTIMA	33.874	1.336
1333	Estação Pirajá - Faz. Grande 1/2 / Boca Da Mata	OTIMA	157.930	5.903
1334	Sete De Abril - Lapa	OTIMA	200.627	8.002
1334-01	Sete De Abril - Pituaçu	OTIMA	8.067	371
1338	V. Canária - Estação Pirajá	OTIMA	56.730	2.301
1339	Estação Pirajá - S. Joaquim	OTIMA	91.805	3.559
1340	Estação Pirajá - Barra 1	OTIMA	196.158	7.666
1341	Estação Pirajá - Barra 2	OTIMA	202.024	7.775
1342	Estação Pirajá - Bonfim/Ribeira	PLATAFORMA	179.816	6.559
1342-01	Estação Pirajá X Bonfim/Ribeira	PLATAFORMA	95.806	3.530
1342-02	Est Pirajá - Bonfim/Ribeira Via Luis Tarquinio	PLATAFORMA	72	3
1342-03	Estação Pirajá - Bonfim/Ribeira (Lobato-Br 324)	PLATAFORMA	38.917	1.529
1343	Estação Pirajá - Faz. Grande 3/2 R1	OTIMA	108.391	4.212
1346	Estação Pirajá - Itapuã	OTIMA	324.172	12.439
1346-01	Estação Pirajá X Patamares (Via Gal Costa)	OTIMA	52.493	2.194
1347	Estação Pirajá - Pituba	OTIMA	151.398	5.954
1352	Estação Pirajá - Faz. Grande 2/3 R2	OTIMA	114.707	4.287
1356	Nova Brasília - Pituba	OTIMA	24.669	964
1356-01	Nova Brasília -Trobogy/Pituba	OTIMA	61.667	2.730
1356-02	Nova Brasília -Artemio Valente/ Pituba	OTIMA	4.297	203
1363	Pau Da Lima X Aeroclube/Via Ter. Pituaçu	OTIMA	33.007	1.446
1364	Estação Pirajá - Ceasa/Pedreira/Coração De Maria	OTIMA	93.658	3.506
1366	Estação Pirajá - Castelo Branco	OTIMA	93.084	3.642
1367	Pau Da Lima - Barra	OTIMA	85.236	3.327
1372	Jd N. Esperança/Vilamar - Comercio/Lapa	OTIMA	267.488	10.766
1372-01	Jardim Nova Esperança X Metrô Flamboyant	OTIMA	14.633	645
1372-02	Jd. Nova Esperança/Vila Mar - Est. Flamboyant	OTIMA	6.888	317
1374	Terminal Pituaçu X Vales dos Lagos	OTIMA	77.775	3.202
1376	Estação Pirajá - Águas Claras	OTIMA	163.924	6.553
1383	Estação Pirajá - Creche / Castelo Branco	OTIMA	46.826	1.749
1386	Nova Brasília/Nova Esperança/7 de Abril - Barra	OTIMA	402.453	15.942
1388	Estação Pirajá - Barra R3	OTIMA	223.219	8.604
1389	Nova Brasília/Jd. N. Esperança - Estação Pirajá	OTIMA	61.340	2.357
1389-01	Estação Pirajá - Estação Mussurunga	OTIMA	136.248	5.070
1394	Estação Pirajá - Valéria R1	PLATAFORMA	89.980	3.522
1394-01	Estação Pirajá - Valéria R1	PLATAFORMA	11.687	522
1394-02	Estação Pirajá - Valéria R1	PLATAFORMA	200	10
1395	Estação Pirajá - Valéria R2	PLATAFORMA	148.552	5.860
1395-01	Estação Pirajá - Valéria R2	PLATAFORMA	14.004	578
1395-02	Estação Pirajá - Valéria R2	PLATAFORMA	1.032	34

Cód. Linha	Nome Linha	Nome Operadora	Total Geral Mês	Média Du
1397	Estação Pirajá - Canabrava	OTIMA	63.598	2.369
1398	Estação Pirajá - Calabetão	OTIMA	43.567	1.728
1399	Estação Pirajá - Jardim Cajazeiras	OTIMA	41.634	1.690
1399-01	Estação Pirajá - Dom Avelar	OTIMA	24.742	1.008
1399-02	Jardim Cajazeiras - Estação Pirajá	OTIMA	473	23
1403	Cajazeiras 11 - Ribeira	OTIMA	139.561	5.833
1405	Cajazeiras 8 - Estação Pirajá	OTIMA	132.950	5.133
1407	Cajazeiras 10 - Estação Pirajá	OTIMA	141.077	5.482
1413	Boca Da Mata - Lapa	OTIMA	281.785	11.011
1420	Boca Da Mata - Pituba	OTIMA	363.412	14.021
1422	Est. Pirajá X Caj. 11/Hosp. Municipal/Boca da Mata	OTIMA	106.622	4.109
1422-01	Est. Pirajá - Caj. 11/Hosp. Municipal/Boca da Mata	OTIMA	53.743	2.047
1423	Estação Pirajá - Palestina	OTIMA	55.373	2.175
1425	Fazenda Grande 4/Nova Brasília - Shop Paralela/Cir	OTIMA	129.131	5.220
1425-02	Estação Flamboyant X Canabrava Via Expr Barradão	OTIMA	23.427	1.064
1425-03	Nova Brasília - Flamboyant/Circular	OTIMA	61.911	2.454
1425-04	Nova Brasília (Via 29 De Março) - Est. Tamburugy	OTIMA	23.199	1.052
1436	Cajazeiras 11 - Pituba	OTIMA	242.210	9.744
1436-01	Cajazeiras 11 - Pituaçu	OTIMA	6.848	311
1440	Cajazeiras 11 X Terminal Pituaçu	OTIMA	25.077	1.015
1440-01	Cajazeiras 6/7 - Imbui/Stiep	OTIMA	32.260	1.308
1502	Pirajá/ Rn - Brotas	PLATAFORMA	46.453	1.921
1505	Pirajá/ Rv - Barra	PLATAFORMA	112.628	4.257
1508	Pirajá/ Rv - Pituba	PLATAFORMA	88.779	3.544
1511	Conj. Pirajá - Eng Velho Federação	PLATAFORMA	400.774	16.011
1521	Conjunto Pirajá - Rua Nova/Estação Pirajá	PLATAFORMA	147.336	5.728
1521-01	Conjunto Pirajá - Rua Nova/Estação Pirajá	PLATAFORMA	23	0
1522	Rua Velha - Estação Pirajá	PLATAFORMA	194.447	7.600
1533	Fazenda Coutos - Lapa	PLATAFORMA	72.584	2.763
1534	Vista Alegre - Pituba	PLATAFORMA	47.421	1.919
1535	Vista Alegre - Ribeira	PLATAFORMA	24.654	1.039
1550	Alto De Coutos X Estação Pirajá	PLATAFORMA	213.561	8.141
1550-01	Alto De Coutos X Estação Pirajá	PLATAFORMA	51	2
1550-03	Periperi X Estação Pirajá	PLATAFORMA	19.399	908
1555	Vista Alegre - Hospital Do Suburb X Estação Pirajá	PLATAFORMA	41.692	1.659
1568	Vista Alegre/Fazenda Coutos - Barra	PLATAFORMA	159.588	6.080
1568-01	Vista Alegre/Fazenda Coutos - Barra	PLATAFORMA	6.003	286
1568-04	Escola De Menor X Barra	PLATAFORMA	2.337	108
1603	Base Naval - Paripe (Via S. Tomé De Paripe)	PLATAFORMA	8.610	319
1604	Base Naval/S. Thomé/Esc. Menores - Lapa	PLATAFORMA	113.849	4.325
1606	Paripe - Bx. Sapateiro	PLATAFORMA	137.663	5.661
1606-01	Paripe - Baixa dos Sapateiros/Barroquinha	PLATAFORMA	6.181	0
1606-02	Rua Da Glória - Baixa Dos Sapateiros/Barroquinha	PLATAFORMA	2.326	107
1606-03	Baixa Dos Sapateiros/Barroquinha - Rua Da Glória	PLATAFORMA	1.325	60
1606-04	Ifba - Paripe	PLATAFORMA	1.056	48
1607	Paripe - Barra	PLATAFORMA	179.498	6.586
1607-03	Paripe - Barra/Ondina	PLATAFORMA	1.760	84

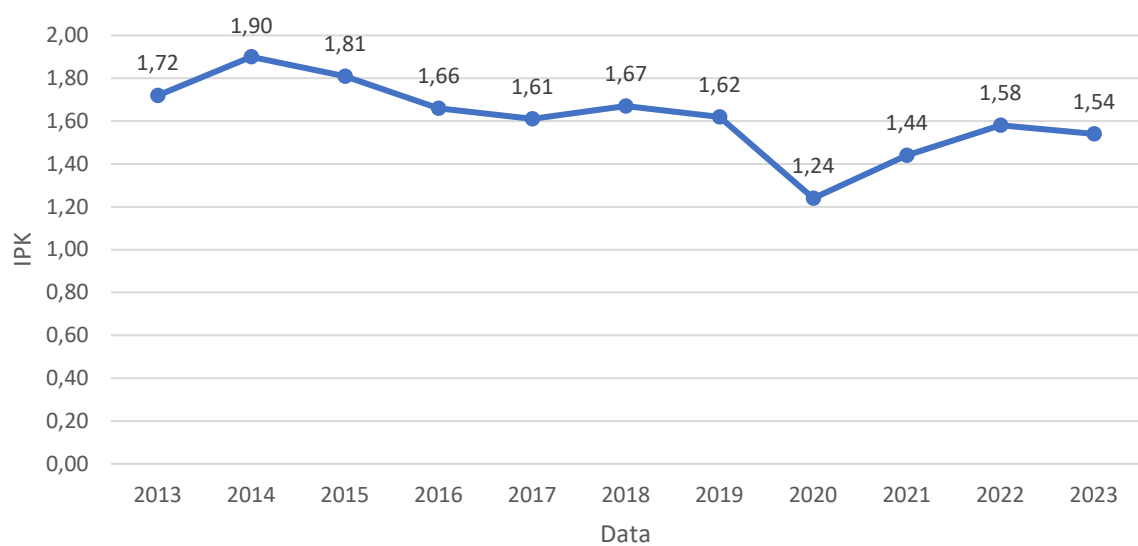
Cód. Linha	Nome Linha	Nome Operadora	Total Geral Mês	Média Du
1607-04	Paripe - Campo Grande	PLATAFORMA	69.702	3.199
1608	Paripe - Ribeira	PLATAFORMA	56.817	2.249
1608-03	Centro De Abastecimento X Ribeira	PLATAFORMA	1.867	89
1611	Paripe - Pituba	PLATAFORMA	264.249	9.899
1611-01	Paripe - Pituba	PLATAFORMA	3.661	165
1611-02	Paripe - Pituba	PLATAFORMA	2.643	120
1611-03	Paripe - Pituba	PLATAFORMA	6.631	307
1611-04	Rodoviária - Paripe	PLATAFORMA	3.608	165
1611-05	Paripe - Pituba	PLATAFORMA	7.872	363
1612	Paripe - Rodoviária	PLATAFORMA	230.975	8.507
1612-04	Jardim Lobato - Rodoviária	PLATAFORMA	5.854	279
1613	Periperi - Campo Grande	PLATAFORMA	8.300	380
1614	Mirante de Periperi - Itaigara	PLATAFORMA	104.417	3.971
1614-01	Mirante de Periperi - Itaigara	PLATAFORMA	6.316	301
1614-03	Mirantes de Periperi - Itaigara	PLATAFORMA	6.022	287
1614-04	Mirante de Periperi - Itaigara	PLATAFORMA	9.634	459
1614-05	Mirante de Periperi - Estação Cidadela Brt	PLATAFORMA	184.850	7.520
1615	Lapa - Plataforma	PLATAFORMA	43.507	1.714
1615-01	Lapa - Plataforma	PLATAFORMA	2.316	92
1615-02	Plataforma - Lapa	PLATAFORMA	9.029	254
1616	Plataforma - Pituba	PLATAFORMA	127.022	4.928
1618	Hospital do Subúrbio-Lagoa da Paixão/Cj. Militares	PLATAFORMA	3.511	162
1620	Hospital Subúrbio/Mirante Periperi-Alto De Coutos	PLATAFORMA	4.923	181
1623	Hospital do Subúrbio - Nova Constituinte-Circular	PLATAFORMA	7.830	293
1625	Paripe X Aeroporto/Cajazeiras	PLATAFORMA	183.541	6.788
1625-01	Paripe - Aeroporto	PLATAFORMA	1.609	72
1627	Alto De Sta Terezinha - Lapa	PLATAFORMA	43.610	1.654
1628	Rio Sena - Lapa	PLATAFORMA	50.135	1.856
1629	Hospital do Subúrbio - Estação Pirajá	PLATAFORMA	34.150	1.317
1629-01	Hospital do Subúrbio - Estação Pirajá	PLATAFORMA	6.004	212
1629-02	Hospital do Subúrbio - Estação Pirajá	PLATAFORMA	1.331	55
1629-03	Morada da Lagoa - Est. Pirajá	PLATAFORMA	1.609	77
1633	Mirante de Periperi - Ondina	PLATAFORMA	186.808	7.291
1633-01	Mirante de Periperi - Ondina	PLATAFORMA	3.485	166
1633-03	Mirante de Periperi - Ondina	PLATAFORMA	9.358	446
1633-04	Mirantes de Periperi - Ondina	PLATAFORMA	2.297	109
1633-05	Mirantes de Periperi - Ondina	PLATAFORMA	5.546	8
1633-06	Mirante de Periperi - Ondina	PLATAFORMA	4.974	229
1634	Alto de Coutos - Pituba	PLATAFORMA	247.624	9.652
1636	Mirante de Periperi/Br-324 - Imbui/Boca Do Rio	PLATAFORMA	137.606	5.621
1636-01	Mirante de Periperi/Br-324 - Imbui/Boca Do Rio	PLATAFORMA	10.011	467
1637	Mirante de Periperi - Boca Do Rio/ Rodoviária	PLATAFORMA	356.972	12.995
1637-02	Mirante de Periperi - Boca Do Rio/ Rodoviária	PLATAFORMA	11.374	535
1637-03	Mirante de Periperi - Boca Do Rio/ Rodoviária	PLATAFORMA	3.494	166
1637-04	Mirantes de Periperi - Imbuí	PLATAFORMA	7.637	364
1637-05	Mirante de Periperi - Imbui/Boca Do Rio	PLATAFORMA	14.592	695
1637-06	Mirantes de Periperi/Boca Do Rio - Rodoviária	PLATAFORMA	5.729	259

Cód. Linha	Nome Linha	Nome Operadora	Total Geral Mês	Média Du
1638	Fazenda Coutos - Ribeira	PLATAFORMA	27.057	1.081
1638-01	Fazenda Coutos - Ribeira	PLATAFORMA	26.566	1.036
1643	Fazenda Coutos - Pituba	PLATAFORMA	113.496	4.468
1644	Base Naval/ São Tomé - Pituba	PLATAFORMA	62.376	2.291
1645	Alto de Sta. Terezinha/ Rio Sena - Pituba	PLATAFORMA	79.913	3.007
1645-02	Alto de Sta. Terezinha - Pituba	PLATAFORMA	1.832	87
1645-04	Alto Santa Terezinha/Rio Sena - Estação Pirajá	PLATAFORMA	114.885	4.343
1645-05	Alto de Sta Terezinha - Estação Pirajá (Itacaranha)	PLATAFORMA	53.029	2.231
1647	Estação Pirajá - Alto Do Cabrito	PLATAFORMA	105.455	4.261
1647-01	Estação Pirajá - Boa Vista Do Lobato	PLATAFORMA	39.221	1.626
1647-02	Estação Pirajá X Alto Do Cabrito/ Bv Do Lobato	PLATAFORMA	395	0
1647-03	Estação Pirajá X Alto Do Cabrito/ Bv Do Lobato	PLATAFORMA	0	0
1647-04	Alto do Cabrito - Estação Pirajá	PLATAFORMA	1.428	51
1647-05	Boa Vista Do Lobato - Estação Pirajá	PLATAFORMA	1.470	70
1648	Alto do Cabrito/ Bv Do Lobato X Estação Lapa	PLATAFORMA	27.612	1.067
1648-01	Boa Vista do Lobato X Lapa	PLATAFORMA	12.236	503
1651	Base Naval/São Tomé X Lapa	PLATAFORMA	106.194	4.091
1653	Paripe - Aeroporto	PLATAFORMA	71.351	2.568
1653-01	Paripe X Aeroporto	PLATAFORMA	11.325	509
1653-02	Paripe X Aeroporto	PLATAFORMA	3.013	135
1653-03	Paripe - Aeroporto	PLATAFORMA	1.196	55
1661	Base Naval - Campo Grande	PLATAFORMA	63.230	2.410
1662	Base Naval - Ribeira	PLATAFORMA	42.637	1.494
1666	Estação Pirajá - Tubarão/L. Paixão	PLATAFORMA	61.564	2.262
1666-01	Estação Pirajá - Tubarão/L. Paixão	PLATAFORMA	14.639	598
1666-02	Estação Pirajá - Tubarão/L. Paixão	PLATAFORMA	3.207	132
1666-03	Estação Pirajá - Tubarão/L. Paixão	PLATAFORMA	49	1
1669	Rio Sena/Teresinha - São Joaquim	PLATAFORMA	10.310	472
2006	Metrô Retiro /Sta. Mônica - Pituba	PLATAFORMA	43.239	1.541
2006-01	Metrô Retiro/Santa Mônica - Estação Hiper BRT	PLATAFORMA	55.641	2.304
2007	Metrô Retiro - Joanes/Lobato	PLATAFORMA	18.958	781
2007-01	Metrô Retiro - Joanes/Lobato	PLATAFORMA	2.606	90
2007-02	Metrô Retiro - Joanes/Lobato	PLATAFORMA	16	0
Total Geral			30.927.724	1.173.129

Fonte: SEMOB, maio/2023

Um importante indicador operacional é o Índice de Passageiro por quilômetro – IPK, que apresenta a relação entre a quantidade de passageiros transportados e a quilometragem rodada pela frota operante por mês. O IPK reduziu de 1,72 no ano de 2013 para 1,54 no ano de 2023.

Figura 63: Índice de Passageiros por Quilômetro do Sistema STCO entre 2013 e 2023



Fonte: SEMOB, 2023

Para o ano de 2023 o IPK da OTTrans foi de 1,62 e para a Plataforma foi de 1,53.

Tabela 63: Índice de Passageiros por Quilômetro do Sistema STCO por operadora e por mês de 2023

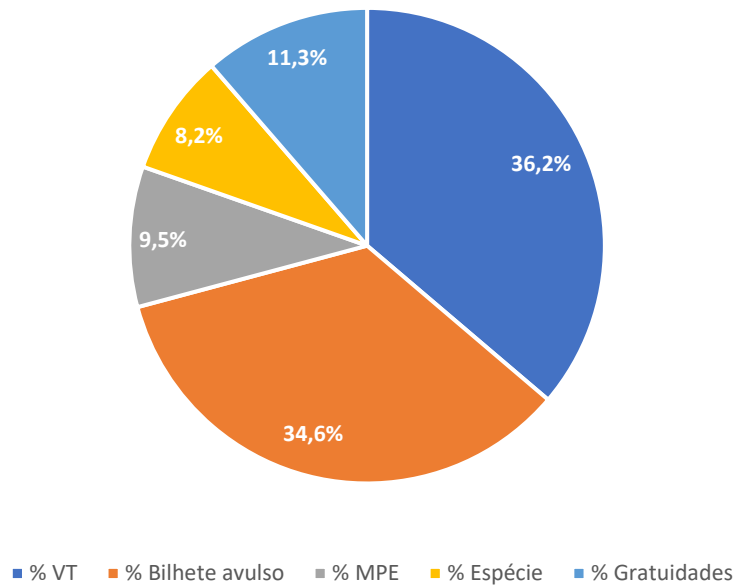
Empresa	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Mai	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Média
OTTRANS	1,6086	1,6237	1,6772	1,6283	1,6792	1,5939	1,5921	1,6418	1,6167	1,6333	1,5769	1,5706	1,6207
PLATAFORMA	1,5531	1,5358	1,5685	1,5216	1,526	1,4803	1,5194	1,5735	1,5470	1,5527	1,4844	1,4980	1,5306
STCO	1,5853	1,5861	1,6310	1,5828	1,6132	1,5452	1,5614	1,6130	1,5875	1,5996	1,5379	1,5399	1,5825

Fonte: SEMOB, 2023

- Formas de pagamento da tarifa – Sistema STCO

Quanto à forma de pagamento da tarifa no Sistema STCO, observa-se que 36,2% do total é pago com Vale Transporte (VT), 34,6% são pagos com bilhete avulso, 11,3% são gratuidades; 9,5% é pago com a Meia Passagem Estudantil (MPE) e pagamentos em espécie representam 8,2% do total.

Figura 64: Forma de pagamento da tarifa do Sistema STCO



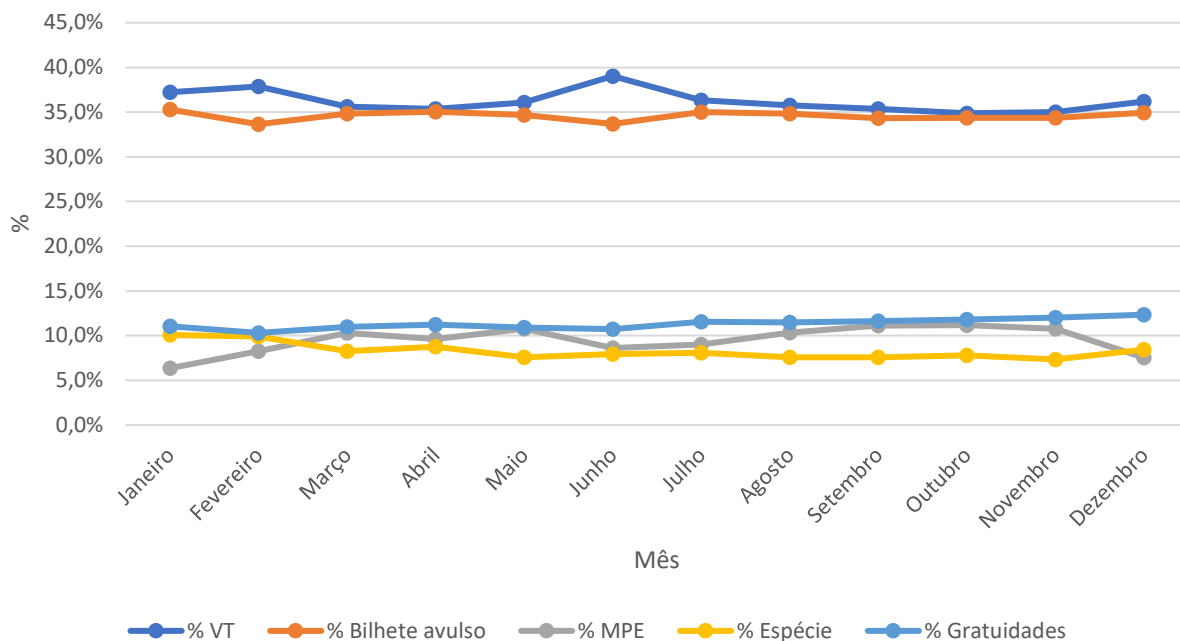
Fonte: SEMOB, 2023

Tabela 64: Forma de pagamento da tarifa do Sistema STCO por mês de 2023

Mês	VT	Bilhete avulso	MPE	Espécie	Gratuidades	Total	% VT	% Bilhete avulso	% MPE	% Espécie	% Gratuidades
Janeiro	9.895.220	9.385.085	1.691.443	2.678.043	2.941.552	26.591.843	37,2%	35,3%	6,4%	10,1%	11,1%
Fevereiro	9.450.883	8.396.686	2.059.024	2.476.856	2.573.112	24.956.561	37,9%	33,6%	8,3%	9,9%	10,3%
Março	10.673.191	10.439.384	3.088.974	2.481.393	3.296.598	29.979.540	35,6%	34,8%	10,3%	8,3%	11,0%
Abril	9.208.879	9.118.658	2.500.932	2.284.251	2.920.160	26.032.880	35,4%	35,0%	9,6%	8,8%	11,2%
Mai	10.336.356	9.937.299	3.085.298	2.176.052	3.126.357	28.661.364	36,1%	34,7%	10,8%	7,6%	10,9%
Junho	10.518.382	9.079.551	2.326.073	2.138.681	2.887.773	26.950.460	39,0%	33,7%	8,6%	7,9%	10,7%
Julho	10.258.525	9.879.303	2.547.433	2.279.577	3.258.329	28.223.167	36,3%	35,0%	9,0%	8,1%	11,5%
Agosto	10.846.664	10.571.008	3.140.194	2.303.495	3.482.958	30.344.319	35,7%	34,8%	10,3%	7,6%	11,5%
Setembro	9.893.200	9.602.076	3.109.570	2.118.456	3.249.597	27.972.899	35,4%	34,3%	11,1%	7,6%	11,6%
Outubro	10.112.965	9.961.204	3.241.465	2.256.407	3.423.725	28.995.766	34,9%	34,4%	11,2%	7,8%	11,8%
Novembro	9.820.927	9.639.300	3.021.517	2.060.368	3.368.243	8.059.547	35,0%	34,4%	10,8%	7,3%	12,0%
Dezembro	9.618.443	9.290.834	2.008.731	2.241.317	3.282.262	26.587.791	36,2%	34,9%	7,6%	8,4%	12,3%
Total	120.633.637	115.300.588	31.820.654	27.495.196	37.810.666	333.356.137	36,2%	34,6%	9,5%	8,2%	11,3%
Média	10.052.803	9.608.382	2.651.721	2.291.266	3.150.889	27.779.678	36,2%	34,6%	9,5%	8,2%	11,3%

Fonte: SEMOB, 2023

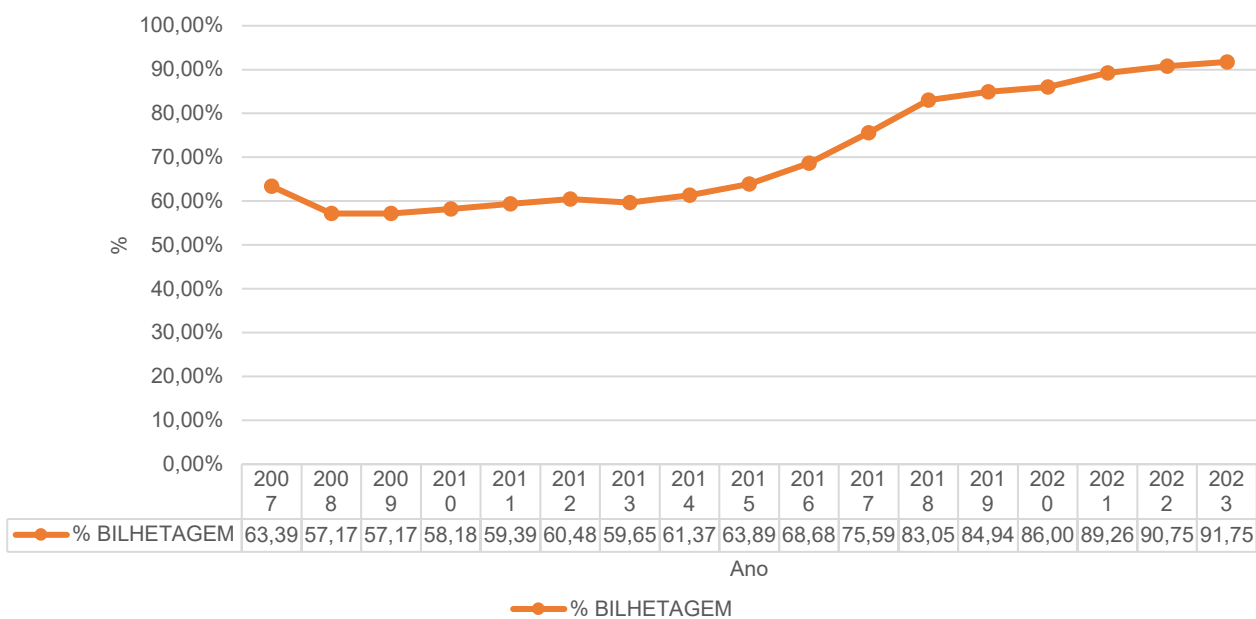
Figura 65: Forma de pagamento da tarifa do Sistema STCO por mês de 2023



Fonte: SEMOB, 2023

O gráfico e tabela a seguir mostra a evolução dos pagamentos em formato eletrônico (via cartão de transporte). De fato, no ano de 2008, 57,17% do total de pagamentos era feito com cartões, passando para 91,75% no ano de 2023.

Figura 66: Pagamentos em formato eletrônico da tarifa do Sistema STCO entre 2007 e 2023



Fonte: SEMOB, 2023

Tabela 65: Forma de pagamento da tarifa do Sistema STCO por ano entre 2007 e 2023

Ano	Bilhetagem			Demanda total	Gratuitos	Total de passagens pagas em formato eletrônico	% formato eletrônico
	Vale-transporte	Bilhete avulso	Meia-passagem				
2007	141.484.633	549.703	96.945.198	459.908.530	52.565.902	291.545.436	63,39%
2008	122.932.751	2.367.100	99.754.925	485.442.139	48.514.851	273.569.627	57,17%
2009	122.045.919	4.334.613	101.665.268	467.920.765	39.481.062	267.526.862	57,17%
2010	129.732.233	7.393.249	96.021.937	465.589.074	37.733.198	270.880.617	58,18%
2011	133.057.566	7.431.935	94.090.241	453.135.744	34.557.346	269.137.088	59,39%
2012	132.564.494	7.432.725	86.090.722	421.938.228	29.120.751	255.208.692	60,48%
2013	129.390.490	8.977.634	79.781.632	405.107.377	23.498.174	241.647.930	59,65%
2014	141.779.519	31.172.414	58.145.715	408.382.827	19.521.949	250.619.597	61,37%
2015	139.083.276	40.352.977	51.221.400	416.911.721	35.719.857	266.377.510	63,89%
2016	130.761.514	51.983.212	56.694.009	413.575.251	44.603.269	284.042.004	68,68%
2017	121.891.810	86.459.405	62.846.962	403.818.811	34.047.017	305.245.194	75,59%
2018	124.802.958	132.677.462	65.576.744	432.678.744	36.262.281	359.319.445	83,05%
2019	125.927.587	139.446.737	54.717.317	420.590.723	37.168.532	357.260.173	84,94%
2020	87.044.553	81.615.948	14.051.035	238.635.367	22.514.865	205.226.401	86,00%
2021	97.098.374	91.900.464	14.711.143	257.512.403	26.156.543	229.866.524	89,26%
2022	114.482.398	116.133.866	27.706.569	321.124.599	33.108.217	291.431.050	90,75%
2023	120.761.814	115.443.662	31.844.799	333.356.137	37.810.666	305.860.941	91,75%

Fonte: SEMOB, 2023

b. Sistema BRT

O Sistema BRT transportou, no ano de 2023, um total de 7,58 milhões de passageiros totais, o que resulta em uma média de 630.741 passageiros por mês. Considerando que o sistema se encontra em expansão, com um aumento crescente no número de passageiros, ainda assim o sistema transporta poucas pessoas comparado ao Sistema STCO (apenas 2,27% da demanda do STCO, que foi de 333,3 milhões de passageiros totais no ano de 2023).

Por dia em média foram transportados 20.737 passageiros no ano de 2023. A demanda apresenta trajetória ascendente, atingido seu pico no mês de dezembro/23, com 34.323 passageiros em um dia.

Tabela 66: Passageiro transportados e equivalentes por mês e por dia e frota total por mês do Sistema BRT no ano de 2023

Mês	Passageiros transportados	Passageiros equivalentes	Pass. P/dia (total)	Frota
Janeiro	339.356	132.722	10.947	13
Fevereiro	311.169	121.789	11.113	13
Março	409.715	158.970	13.217	16
Abril	477.636	186.170	15.921	22
Mai	598.134	231.722	19.295	22
Junho	585.798	227.224	19.527	22

Mês	Passageiros transportados	Passageiros equivalentes	Pass. P/dia (total)	Frota
Julho	660.989	253.703	21.322	22
Agosto	730.972	282.030	23.580	20
Setembro	656.965	248.886	21.899	21
Outubro	790.575	300.553	25.502	38
Novembro	1.029.700	390.913	34.323	38
Dezembro	977.880	379.025	31.545	38
Total	7.568.889	2.913.707	20.737	

Fonte: SEMOB, 2023

A relação de passageiros equivalentes comparados aos passageiros totais é menor do que o Sistema STCO, com uma porcentagem de 38,5% (o Sistema STCO apresentou, em 2023, uma porcentagem de 53,4%).

A tabela a seguir mostra a demanda transportada por linha do BRT e embarques totais nas estações do BRT para o mês de maio/2023¹⁴.

Tabela 67: Linhas do Sistema STCO, demanda por mês e por média dia útil (MDU)

Cód. Linha	Nome Linha	Nome operadora	Total Geral mês	Média DU
B1	Estação Rodoviária-Pituba	CONSÓRCIO BRT	1.806	12
B2	Rodoviária - Praça Nossa Sra. Luz	CONSÓRCIO BRT	47.219	1.930
BRT	Soma estações BRT	CONSÓRCIO BRT	549.109	22.293

Fonte: SEMOB, maio/2023

c. Sistema STEC

A demanda transportada do Sistema STEC por mês no ano de 2023 foi de 1,85 milhões de passageiros totais, o que representa 6,67% do total transportado pelo Sistema STCO.

¹⁴ Em maio/2023 estava em operação somente os trechos 1 e 3 do BRT, com as linhas B3 e B4 ainda inoperantes

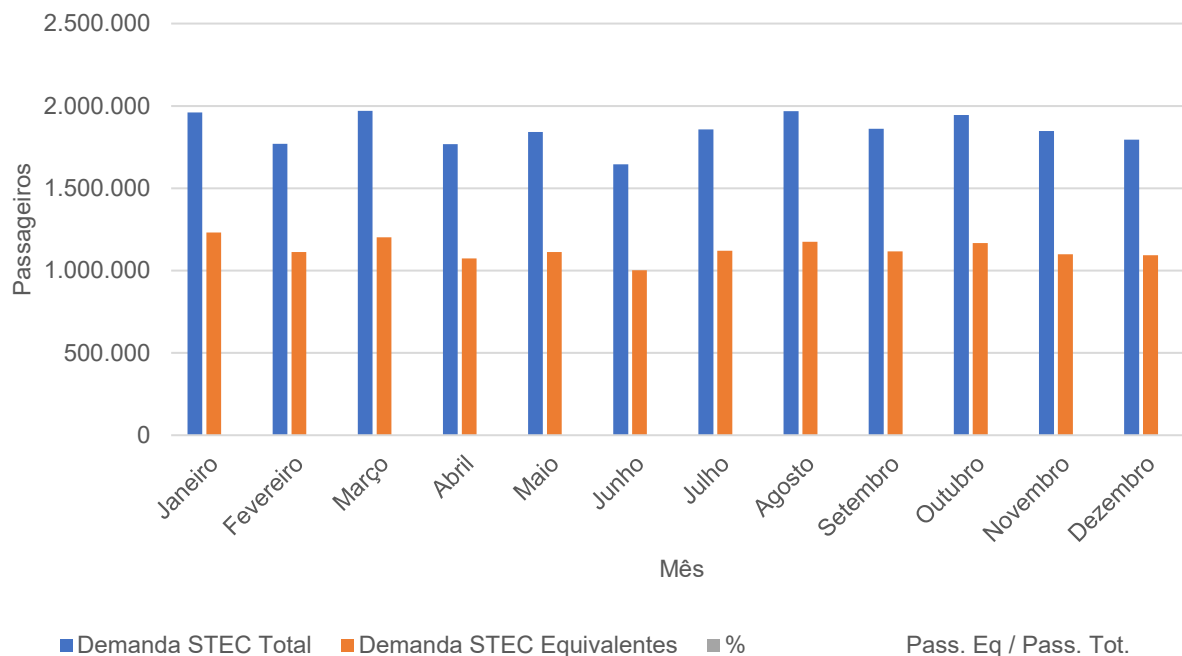
Tabela 68: Passageiros transportados e equivalentes do Sistema STEC e comparação com o Sistema STCO mês a mês do ano de 2023

Mês	Demanda STEC		%	Demanda STCO		%	% STEC X STCO	
	Total	Equivalentes	Pass. Eq / Pass. Tot.	Total	Equivalentes	Pass. Eq / Pass. Tot.	Total	Equivalentes
Janeiro	1.959.387	1.231.946	62,9%	26.591.843	14.740.982	55,4%	7,4%	8,4%
Fevereiro	1.770.161	1.113.477	62,9%	24.956.561	13.285.786	53,2%	7,1%	8,4%
Março	1.970.044	1.202.863	61,1%	29.979.540	16.228.825	54,1%	6,6%	7,4%
Abril	1.768.352	1.074.213	60,7%	26.032.880	14.043.845	53,9%	6,8%	7,6%
Mai	1.842.558	1.112.227	60,4%	28.661.364	15.435.262	53,9%	6,4%	7,2%
Junho	1.645.679	1.002.478	60,9%	26.950.460	13.993.324	51,9%	6,1%	7,2%
Julho	1.857.788	1.120.687	60,3%	28.223.167	15.194.145	53,8%	6,6%	7,4%
Agosto	1.967.324	1.174.494	59,7%	30.344.319	16.235.971	53,5%	6,5%	7,2%
Setembro	1.861.958	1.115.942	59,9%	27.972.899	14.884.677	53,2%	6,7%	7,5%
Outubro	1.944.725	1.167.953	60,1%	28.995.766	15.372.153	53,0%	6,7%	7,6%
Novembro	1.847.142	1.098.474	59,5%	28.059.547	14.351.134	51,1%	6,6%	7,7%
Dezembro	1.795.380	1.093.682	60,9%	26.587.791	14.226.869	53,5%	6,8%	7,7%
Total	22.230.498	13.508.436	60,8%	333.356.137	177.992.973	53,4%	6,7%	7,6%
Média	1.852.542	1.125.703	61%	27.779.678	14.832.748	53,4%	6,67%	7,59%

Fonte: SEMOB, 2023

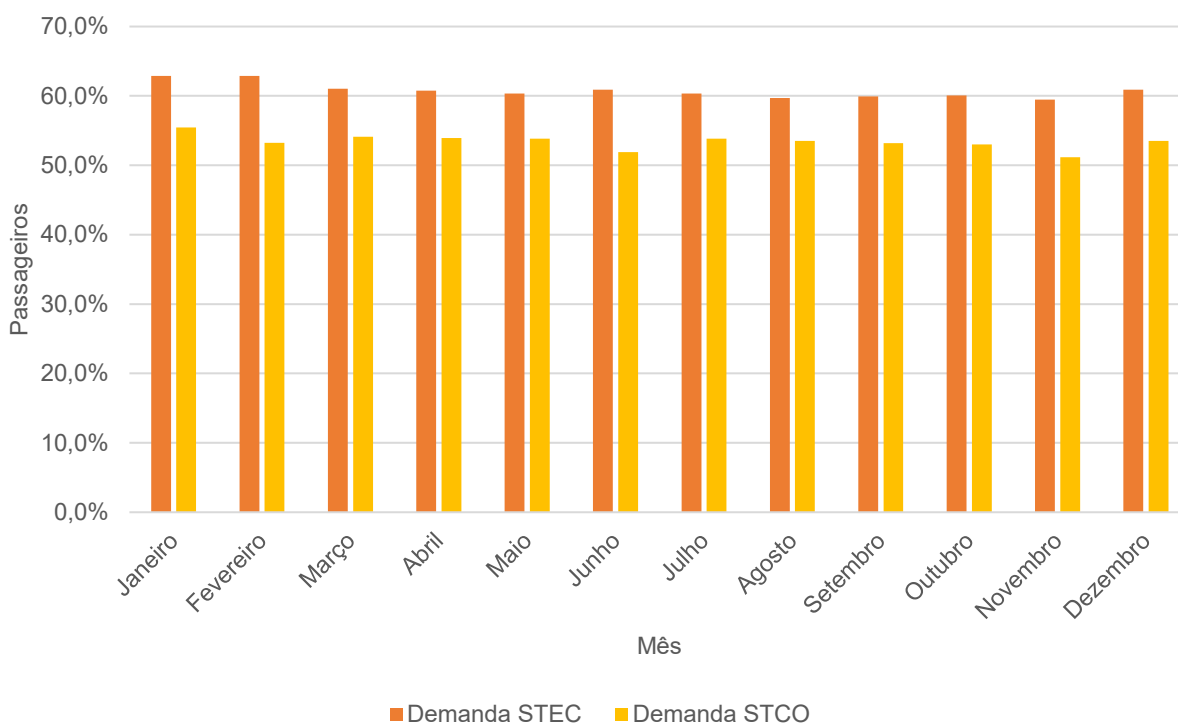
Os passageiros equivalentes representam 61% do total de passageiros, com uma média de 1,12 milhão de passageiros equivalentes por mês. Esta porcentagem é maior do que o encontrado no Sistema STCO, com 53,4%

Figura 67: Passageiros transportados e equivalentes do Sistema STEC e comparação com o Sistema STCO mês a mês do ano de 2023



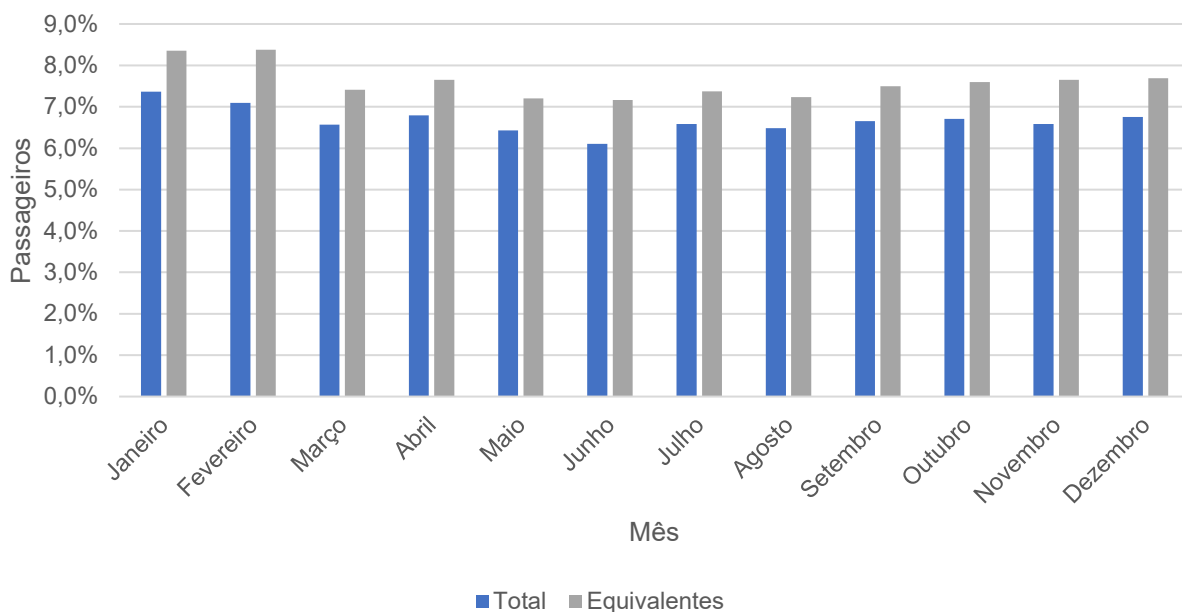
Fonte: SEMOB, 2023

Figura 68: Porcentagem de Passageiros transportados e equivalentes do Sistema STEC e comparação com o Sistema STCO mês a mês do ano de 2023



Fonte: SEMOB, 2023

Figura 69: Porcentagem de Passageiros transportados do Sistema STEC e comparação com o Sistema STCO mês a mês do ano de 2023



Fonte: SEMOB, 2023

A tabela a seguir apresenta a demanda transportada por dia e por MDU por linha do Sistema STEC no mês de maio/2023.

Tabela 69: Linhas do Sistema STEC, demanda por mês e por média dia útil (MDU)

CÓD. LINHA	Nome Linha	NOME OPERADORA	Total Geral mês	Média DU
L101	Base Naval / Av. São Luis - Baixa do Fiscal	COOPSTECS	32.476	1.093
L103	Base Naval – Brasilgás	COOPSTECS	463	13
L107	Base Naval / Esc Menores - Baixa do Fiscal	COOPSTECS	689	0
L108	Vista Alegre / Faz Coutos - Baixa do Fiscal	COOPSTECS	38.534	1.421
L110	Baixa Do Fiscal / A.Coutos / V. Alegre	COOPSTECS	10.826	408
L111	Baixa Do Fiscal - Brasilgás	COOPSTECS	96.860	3.386
L116	Valéria/ Leprósario X Itapuã	COOPSTECS	42.698	1.565
L117	Paripe X Narandiba	COOPSTECS	112.121	3.964
L204	Arvoredo X Abaeté	COOPSTECS	50.090	1.925
L207	Itapuã X Narandiba	COOPSTECS	163.641	5.985
L210	Brasilgás X Aeroporto	COOPSTECS	85.716	3.017
L302	7 De Abril/N.Cidade - Aeroporto	COOPSTECS	98.214	3.623
L304	Boca da Mata - Patamares	COOPSTECS	38.173	1.283
L307	Domavelar/Vila Canária - Aeroporto	COOPSTECS	122.069	4.486
L308	Cajazeira 11 - Patamares	COOPSTECS	241	11
L412	Base Naval/Esc Menores - Baixa do Fiscal	COOPSTECS	30.940	1.054
L501	Cajazeiras 11 X Itapuã	COOPSTECS	26.943	889
L502	Cajazeiras 11 X São Cristavão	COOPSTECS	22.328	859
L503	Boca Da Mata X Itapuã	COOPSTECS	16.934	567
L504	Boca Da Mata X São Cristovão	COOPSTECS	30.211	1.061
L507	Águas Claras X Itapuã	COOPSTECS	112.370	3.887

CÓD. LINHA	Nome Linha	NOME OPERADORA	Total Geral mês	Média DU
L508	Águas Claras - São Cristóvão	COOPSTECS	0	0
L509	Itapuã X Brasilgás	COOPSTECS	38.370	1.379
L511	Boca Da Mata X Brasilgás R1	COOPSTECS	8.943	326
L512	Boca Da Mata X Brasilgás R2	COOPSTECS	10.019	420
L513	Cajazeiras 11 X Brasilgás R1	COOPSTECS	189	9
L518	Valéria / Matadouro X Itapuã	COOPSTECS	43.868	1.542
L601	Colina Azul X Praia do Flamengo	COOPSTECS	36.138	1.294
L602	Colina Azul X Jd. das Margaridas / Bromélia	COOPSTECS	61.754	2.191
L607	Castelo Branco - Itapuã	COOPSTECS	61.324	2.330
L611	Castelo Branco - Aeroporto	COOPSTECS	107.940	3.627
L702	Narandiba/Saboeiro - Vale dos Lagos	COOPSTECS	122.784	4.752
L706	B Vista S Caetano - Itapuã Via Capelinha	COOPSTECS	27.865	1.041
L708	Centro Convenções - Capelinha	COOPSTECS	106.913	4.074

Fonte: SEMOB, maio/2023

d. Resumo do sistema de ônibus municipal de Salvador

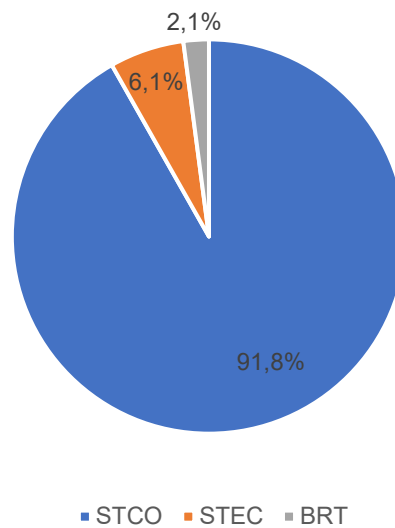
Considerando os três sistemas de ônibus municipais de Salvadore a demanda de passageiros total transportada por mês no ano de 2023, o sistema municipal como um todo transportou 30,2 milhões de passageiros totais, sendo 16,2 milhões de passageiros equivalentes. A participação majoritária é do Sistema STCO, com 27,7 milhões de passageiros totais/mês (91,8% do total), seguido pelo Sistema STEC (1,85 milhão de passageiros totais/mês, equivalente a 6,1% do total) e pelo Sistema BRT (0,63 milhão de passageiros totais/mês, equivalente a 2,1% do total).

Tabela 70: Passageiros transportados e equivalentes por sistema do município de Salvador

Sistema	pax total	pax equiv	% pax total	% pax equiv.
STCO	27.779.678	14.832.748	91,8%	91,6%
STEC	1.852.542	1.125.703	6,1%	6,9%
BRT	630.741	242.809	2,1%	1,5%
STCO	30.262.961	16.201.260	100,0%	100,0%

Fonte: SEMOB, 2023

Figura 70: Porcentagem de passageiros transportados e equivalentes por sistema do município de Salvador em 2023



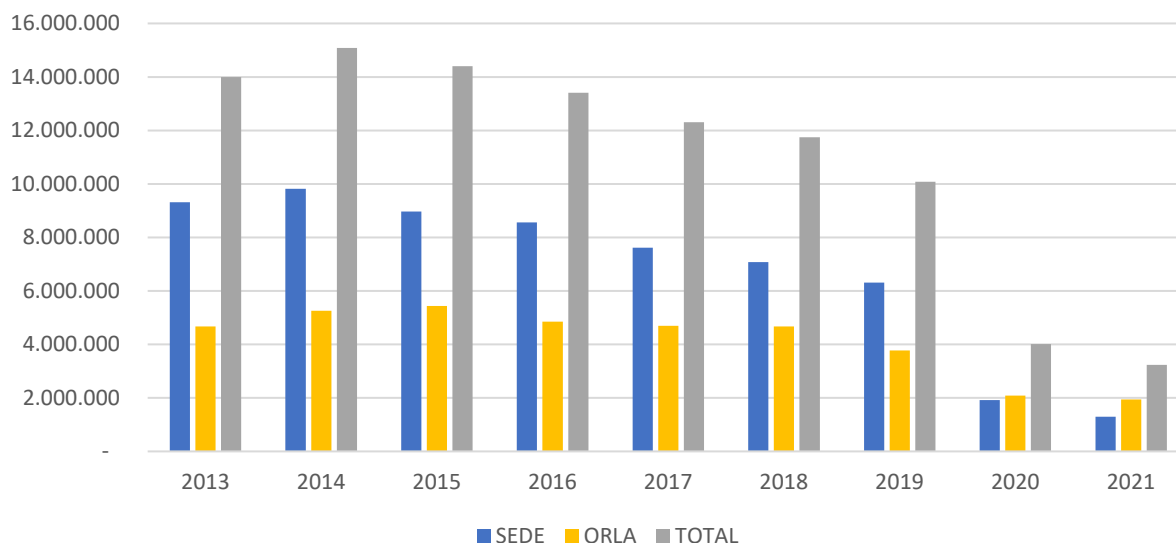
Fonte: SEMOB, 2023

Linhas municipais de Camaçari

A queda de passageiros de Camaçari foi muito mais acentuada que de outras cidades. Na grande maioria dos municípios do país, os sistemas de transporte estabilizaram num novo patamar que gira em torno de 75-80% da demanda pré-pandemia, como pode ser observado na análise da demanda transportada do Sistema STCO do município de Salvador.

A média mensal de passageiros entre os anos de 2013 e 2019 era cerca de 1.083.000 passageiros totais, já demonstrando uma forte queda desde as pesquisas feitas para o PlanMob em 2015 que apontava 1.280.000 passageiros totais mensais no ano de 2015. Mesmo antes da pandemia, a queda de passageiros em Camaçari de 2013 a 2019 já acumulava 30,53%, conforme dados já analisados. Nos anos de 2020 e 2021, a demanda mensal registrada foi 73% menor do que a do ano de 2019, resultando em cerca de 301.000 passageiros totais por mês.

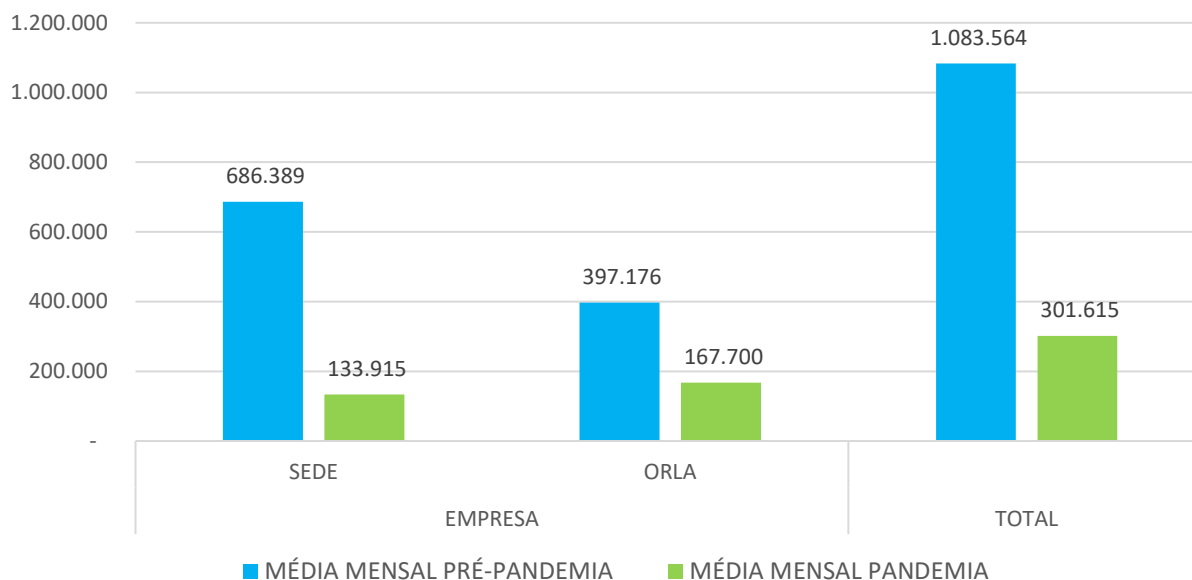
Figura 71: Histórico de demanda de passageiros de Camaçari por setor de operação



Fonte: Projeto básico Licitação do Serviço de Transporte Coletivo por ônibus do Município de Camaçari/BA – STT (fev/2022)

Quando analisados esses indicadores por área de operação, constata-se uma queda na sede do município de Camaçari (de quase 80,5%) maior do que na Orla (57,7%), muito provavelmente em decorrência de a orla ainda ter mantido algum tipo de transporte regular, o que não ocorreu na sede, onde o serviço foi praticamente dominado pelo transporte clandestino.

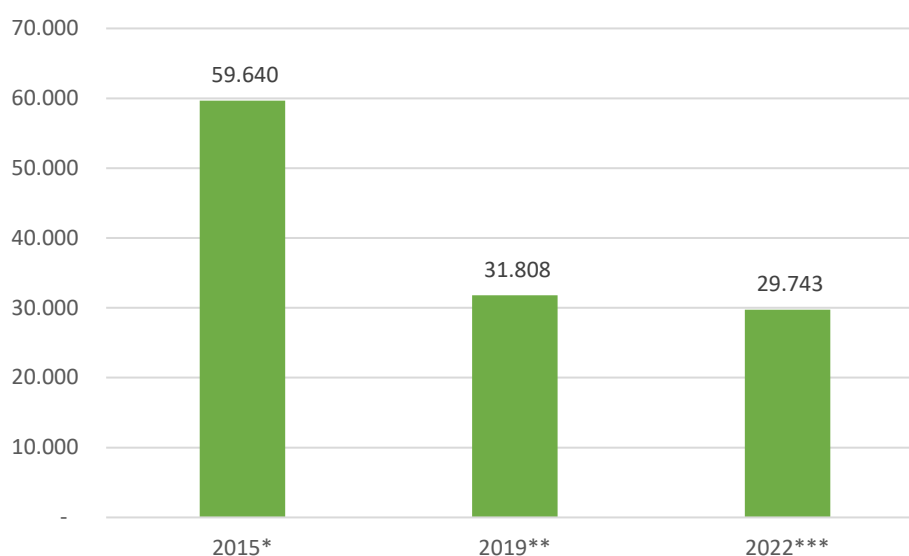
Figura 72: Média de demanda mensal de passageiros de Camaçari por área de operação pré e pós pandemia



Fonte: Projeto básico Licitação do Serviço de Transporte Coletivo por ônibus do Município de Camaçari/BA – STT (fev/2022)

A Figura 73 demonstra o comparativo dos valores de demandas diárias. Chama a atenção a demanda equivalente projetada pela STT no estudo feito em fevereiro/2022, reduzindo de 59.640 passageiros/dia útil no ano de 2015 para 29.743 passageiros/dia útil no ano de 2022.

Figura 73: Comparativo da demanda diária nos anos de estudo



* Demanda total aferida em pesquisa, em 2015

** Demanda total obtida pelo SBE – Camaçari Card ref. maio/2019

*** Demanda equivalente projetada

Fontes: PlanMob – Instituto Rua Viva – 2015 / Projeto básico Licitação do Serviço de Transporte Coletivo por ônibus do Município de Camaçari/BA – AGKS (2019) / Projeto básico Licitação do Serviço de Transporte Coletivo por ônibus do Município de Camaçari/BA – STT (fev/2022)

Na grande maioria dos municípios do país, os sistemas de transporte estabilizaram num novo patamar que gira em torno de 75-80% da demanda pré-pandemia, como pode ser observado na análise da demanda transportada do Sistema STCO do município de Salvador. A retomada dessa demanda está diretamente relacionada às condições da oferta do serviço e das vantagens tarifárias oferecidas para garantir a sustentabilidade do serviço. Em Camaçari, segundo os dados recebidos da STT, a demanda de 2021 ficou concentrada em menos de 28% da demanda média antes do Covid-19, dentre as principais causas desse cenário caótico pode-se considerar: (i) o desmonte quase total do sistema regular; e (ii) a atuação irregular do transporte clandestino.

Linhas municipais de Lauro de Freitas

Sem dados oficiais.

Linhas municipais de Simões Filho

Sem dados oficiais.

Linhas municipais de Itaparica

Sem dados oficiais.

Sistema de ônibus Metropolitano

Os dados de passageiros das linhas metropolitanas são apresentados a seguir. Em um dia útil são transportados em média 127.127 passageiros, o que representa 10,70% da demanda transportada pelo sistema de ônibus municipal de Salvador.

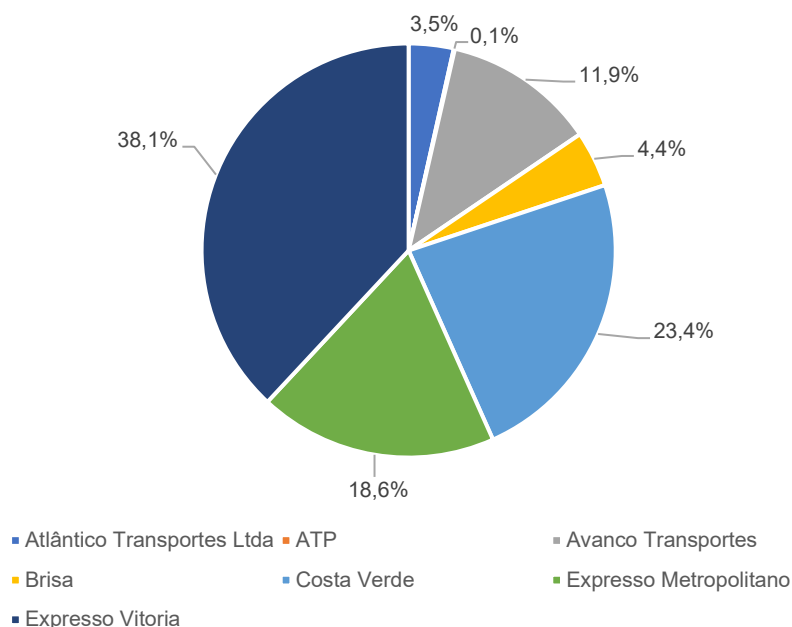
Dentre as sete operadoras do Sistema Metropolitano, aquela que possui a maior demanda transportada no mês de maio/23 foi a Expresso Vitória, com 1,23 milhão de passageiros totais, o que equivale a 38,1% do total transportado, seguindo pela Costa Verde, com 0,75 milhão de passageiros totais/mês, o que representa 23,4% do total.

Tabela 71: Passageiros transportados por operadora no mês de maio/2023

Operadora	Passageiros	%
Atlântico Transportes Ltda	113.615	3,5%
ATP	2.873	0,1%
Avanço Transportes	386.149	11,9%
Brisa	141.632	4,4%
Costa Verde	759.544	23,4%
Expresso Metropolitano	603.631	18,6%
Expresso Vitoria	1.233.141	38,1%
Total Passageiros	3.240.585	100,0%

Fonte: AGERBA, maio/2023

Figura 74: Porcentagem de passageiros transportados por operadora no mês de maio/2023



Fonte: AGERBA, maio/2023

A AGERBA não disponibilizou a totalização dos passageiros equivalentes, nem o histórico de demanda por mês dos anos anteriores.

Devido à não disponibilização de dados de bilhetagem, não foi possível o cálculo da demanda de passageiros na Hora Pico Manhã nas linhas metropolitanas.

A Tabela 72 mostra a demanda total de passageiros por mês e a MDU por linha do sistema. As duas linhas com maior demanda possuem trajeto entre Lauro de Freitas e o Centro Histórico de Salvador, sendo elas a linha 846.URB Lauro de Freitas- Lapa, operada pela Costa Verde, com uma demanda mensal de 398.405 passageiros, e a linha 841.URB Vilas do Atlântico-Praça da Sé, com uma demanda mensal de 333.398 passageiros totais, operada também pela Costa Verde.

Estas duas linhas são exemplos de linhas da sobreposição de itinerários com as linhas municipais de Salvador, pois operam no eixo da Orla dentro de Salvador.

Tabela 72: Passageiros por mês e Média Dia Útil do mês de maio/2023 das linhas metropolitanas do Sistema Metropolitano

Cod.	Linha	Operadora	Total Passageiros	Total Pax DU
138.URB	Praia do Forte X Terminal Aeroporto	ATLÂNTICO TRANSPORTES LTDA	40.357	1.583
857I.URB	Arembepe X Terminal Aeroporto	ATLÂNTICO TRANSPORTES LTDA	38.645	1.516
807.URB	Monte Gordo X Terminal Aeroporto	ATLÂNTICO TRANSPORTES LTDA	24.888	976
857A.URB	Canto dos Pássaros X Terminal Aeroporto Via Ba 099	ATLÂNTICO TRANSPORTES LTDA	9.725	382
847.URB	Barra Do Pojuca X Terminal Aeroporto	ATP	2.873	113
838I2.URB	Vida Nova X Jambeiro	AVANCO TRANSPORTES	43.697	1.714
809.URB	Candeias X Terminal Retiro	AVANCO TRANSPORTES	53.121	2.084
855A.URB	Vida Nova X Lapa (Orla)	AVANCO TRANSPORTES	53.614	2.103
808I.URB	Camaçari X Terminal Mussurunga Via Parafuso	AVANCO TRANSPORTES	76.968	3.019
862.URB	Vida Nova X Boca da Mata	AVANCO TRANSPORTES	34.282	1.345
903A.URB	Candeias X Outlet Premium Via Simões Filho	AVANCO TRANSPORTES	9.061	355
836A2.URB	Camaçari X S Amaro	AVANCO TRANSPORTES	5.757	226
838I.URB	Areia Branca X Itaigara	AVANCO TRANSPORTES	21.957	861
805A.URB	Madre de Deus X Terminal Retiro	AVANCO TRANSPORTES	9.755	383
855A2.URB	Jambeiro X Terminal Mussu, Via Capiarara/Ba-526	AVANCO TRANSPORTES	36.673	1.439
836.URB	Camaçari X S F Conde Via Candeias	AVANCO TRANSPORTES	3.307	130
824.URB	Areia Branca X Terminal Retiro	AVANCO TRANSPORTES	21.806	855
852A.URB	Itinga X França / Ribeira	AVANCO TRANSPORTES	5.800	228
834.URB	Madre de Deus/Candeias X L de Freitas	AVANCO TRANSPORTES	1.350	53
800.URB	Camaçari X Terminal Retiro Via Ba-093	AVANCO TRANSPORTES	4.330	170
814A.URB	Camaçari X Terminal Retiro Via Parafuso	AVANCO TRANSPORTES	4.611	181
813.URB	Candeias X Simoes Filho	AVANCO TRANSPORTES	60	2
889A.URB	Entroncamento Dias D'ávila X Itapuã	BRISA	90.391	3.546
803A2.URB	Nova Dias D'Ávila X Terminal Retiro	BRISA	30.276	1.188
861.URB	Mata De São João X Terminal Retiro	BRISA	10.668	419
889UAR.URB	Nova Dias Dávila X Itapuã (Via Entroncamento)	BRISA	4.338	170
889A2.URB	Mata De São João X Itapuã	BRISA	5.322	209
889.URB	Nova Dias D'Avila X Itapuã	BRISA	637	25

Cod.	Linha	Operadora	Total Passageiros	Total Pax DU
846.URB	Lauro de Freitas X Lapa	COSTA VERDE	398.405	15.629
841.URB	Vilas do Atlântico X Praça Da Sé	COSTA VERDE	333.398	13.079
860I.URB	Portão X Estação Pituacu	COSTA VERDE	23.379	917
860.URB	Portão X Terminal da França	COSTA VERDE	4.362	171
819.URB	Simões Filho X Itaipara	EXPRESSO METROPOLITANO	125.592	4.927
815.URB	Simões Filho X Terminal Da França	EXPRESSO METROPOLITANO	95.663	3.753
869I.URB	Simões Filho X Terminal Retiro	EXPRESSO METROPOLITANO	143.399	5.626
815I.URB	Jardim Campo Verde X Terminal Da França	EXPRESSO METROPOLITANO	39.802	1.561
819I2.URB	Simões Filho X Terminal Mussurunga	EXPRESSO METROPOLITANO	106.288	4.170
872E.URB	Mapele / Ilha de S. João X Term. Pirajá Via Suburba	EXPRESSO METROPOLITANO	48.152	1.889
826A.URB	Góes Calmon X Estação do Retiro	EXPRESSO METROPOLITANO	39.626	1.555
822I.URB	Mapele / Ilha De S. João X Term. da França Via Subu	EXPRESSO METROPOLITANO	5.109	200
885.URB	Vila De Abrantes X Terminal Aeroporto	EXPRESSO VITORIA	237.560	9.319
883A3.URB	Vida Nova X Terminal Aeroporto Parque São Paulo	EXPRESSO VITORIA	113.948	4.470
855.URB	Jambeiro X Terminal Aeroporto Via Con. Vida Bela	EXPRESSO VITORIA	115.612	4.535
884.URB	Vila de Abrantes X Lapa	EXPRESSO VITORIA	62.653	2.458
937.URB	Buraquinho X Terminal Aeroporto	EXPRESSO VITORIA	117.391	4.605
840.URB	Vilas Do Atlântico X Terminal Aeroporto	EXPRESSO VITORIA	154.125	6.046
885A.URB	Jauá X Terminal Aeroporto	EXPRESSO VITORIA	68.016	2.668
839.URB	Jauá X Itapuã	EXPRESSO VITORIA	21.195	831
883.URB	Vida Nova X Terminal Aeroporto - Ba 099	EXPRESSO VITORIA	74.955	2.940
879.URB	Lauro de Freitas X Terminal Rodoviária	EXPRESSO VITORIA	23.650	928
885E.URB	Terminal Aeroporto X Outlet Premium	EXPRESSO VITORIA	55.500	2.177
886.URB	Jauá / Areias X Terminal Rodoviária	EXPRESSO VITORIA	10.372	407
885E2.URB	Term. Aeroporto X Resid. Recant De Abrantes	EXPRESSO VITORIA	37.547	1.473
858A2.URB	Praia De Ipitanga X Terminal Aeroporto Via Praça Ar	EXPRESSO VITORIA	38.352	1.505
858A.URB	Praia De Ipitanga X Terminal Aeroporto (Amarillo)	EXPRESSO VITORIA	30.882	1.211
883.URB	Vida Nova X Terminal Aeroporto	EXPRESSO VITORIA	16.094	631
854.URB	Portão X Terminal Aeroporto	EXPRESSO VITORIA	19.559	767
883E2.URB	Conjunto Lindu X Brisa Via Caic	EXPRESSO VITORIA	20.465	803
883E.URB	Terminal Aeroporto X Conjunto Brisa - Via Ba 099	EXPRESSO VITORIA	15.265	599
Total			3.240.585	127.127

Fonte: AGERBA, maio/2023

- Forma de pagamento – Sistema Metropolitano

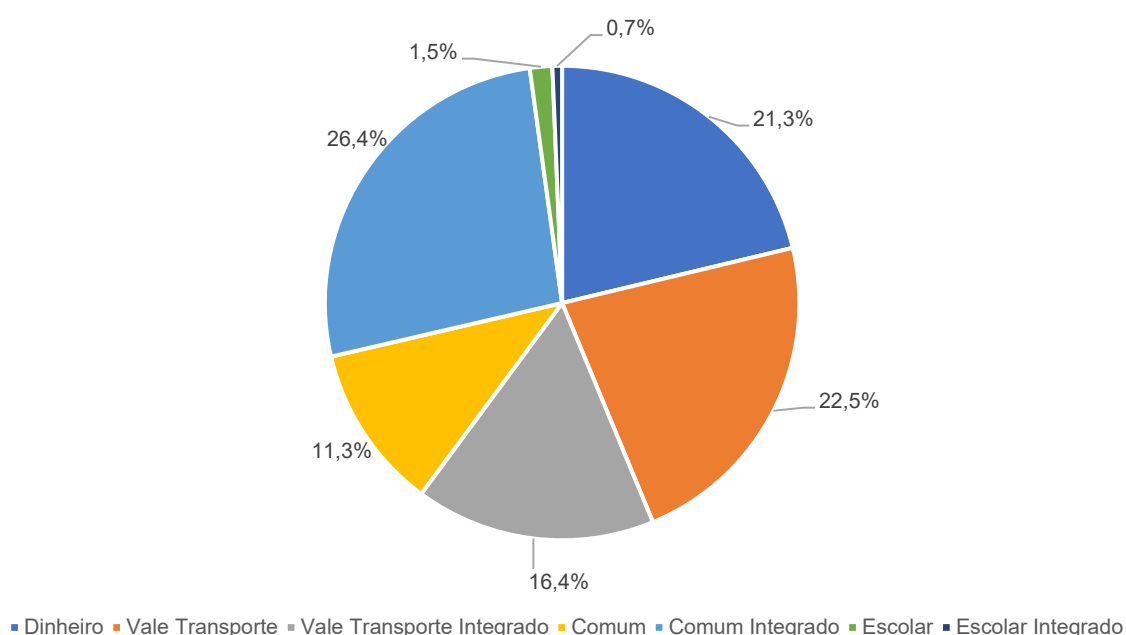
Com relação à forma de pagamento, o Sistema Metropolitano possui uma composição distinta do que ocorre no Sistema STCO. O tipo mais comum de pagamento é o Comum integrado, com 26,4%, seguido pelo Vale Transporte, com 22,5%. Por sua vez, a participação dos pagamentos em espécie é maior no Sistema Metropolitano, com 21,3% (8,2% no Sistema STCO).

Tabela 73: Passageiros por tipo de pagamento no mês de maio/2023 do Sistema Metropolitano

Tipo Bilhete	Passageiros	%
Comum Integrado	856.929	26,4%
Vale Transporte	728.606	22,5%
Dinheiro	688.979	21,3%
Vale Transporte Integrado	530.665	16,4%
Comum	364.583	11,3%
Escolar	49.586	1,5%
Escolar Integrado	21.237	0,7%
Total Passageiros	3.240.585	100,0%

Fonte: AGERBA, 2023

Figura 75: Porcentagem de passageiros por tipo de pagamento no mês de maio/2023 do Sistema Metropolitano



Fonte: AGERBA, 2023

2.2.2.1 Outros sistemas

2.2.2.1.1 Ferry Boat São Joaquim-Bom Despacho

O Ferry Boat São Joaquim-Bom Despacho possui uma demanda anual de 5,1 milhões de passageiros, sendo 851 mil passageiros transportados via veículos embarcados. Os picos de demanda transportada ocorreram nos meses de janeiro/23 e dezembro/23, com 589.256 e 522.123 passageiros transportados, respectivamente.

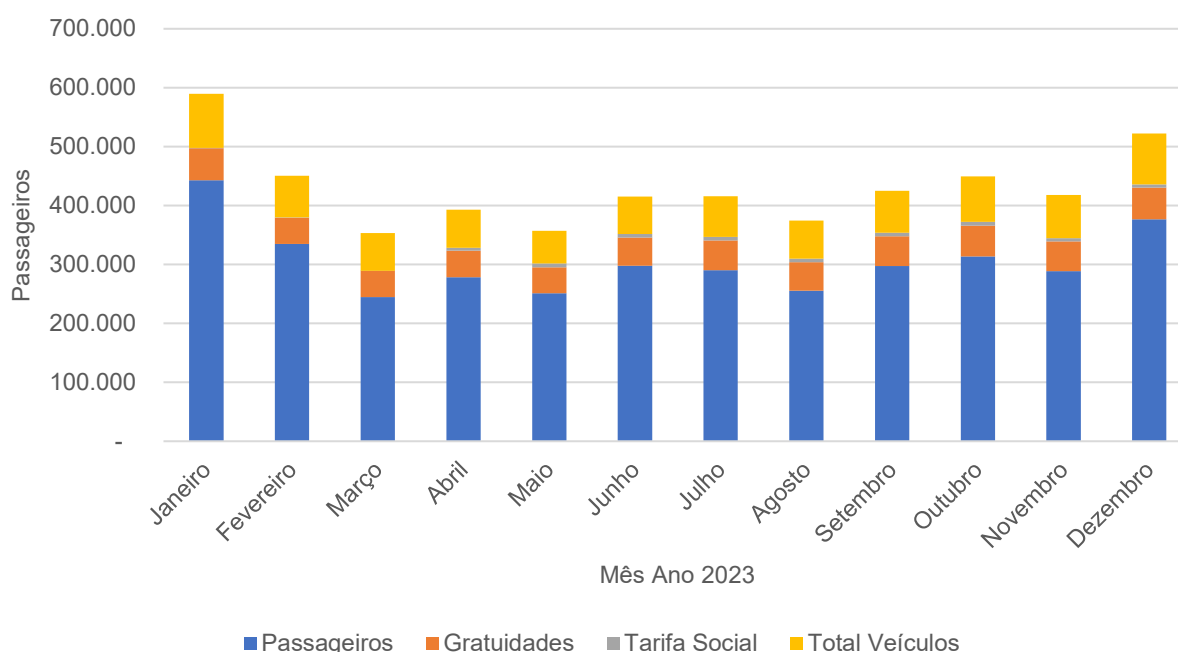
Tabela 74: Passageiros transportados – Ferry Boat São Joaquim X Bom Despacho por mês no ano de 2023

Mês	Passageiros	Gratuidades	Tarifa Social	Total Veículos	Total
Janeiro	442.911	54.395	785	91.491	589.256
Fevereiro	334.972	44.438	613	70.713	450.424
Março	244.423	44.907	49	64.137	353.229
Abril	278.521	44.938	4.886	64.612	392.749
Maio	251.353	43.955	6.473	55.623	356.936

Mês	Passageiros	Gratuidades	Tarifa Social	Total Veículos	Total
Junho	298.017	47.696	6.156	63.645	415.303
Julho	290.376	50.728	5.639	68.833	415.373
Agosto	255.527	48.158	5.937	64.890	374.294
Setembro	297.104	50.698	6.258	70.910	424.756
Outubro	313.686	52.231	6.292	77.437	449.385
Novembro	288.919	50.043	5.682	73.201	417.567
Dezembro	376.687	53.940	5.460	86.429	522.123
Total	3.672.496	586.127	54.230	851.921	5.161.395

Fonte: SEMOB, 2023

Figura 76: Passageiros transportados – Ferry Boat São Joaquim X Bom Despacho por mês no ano de 2023



Fonte: SEMOB, 2023

2.2.2.1.1 Lancha Salvador – Mar Grande

A demanda da linha Salvador – Mar Grande foi de 1,83 milhão de passageiros no ano de 2023, com maior quantidade de passageiros nos meses de férias escolares – janeiro/23 e dezembro/23 (235.715 e 220.228 passageiros, respectivamente).

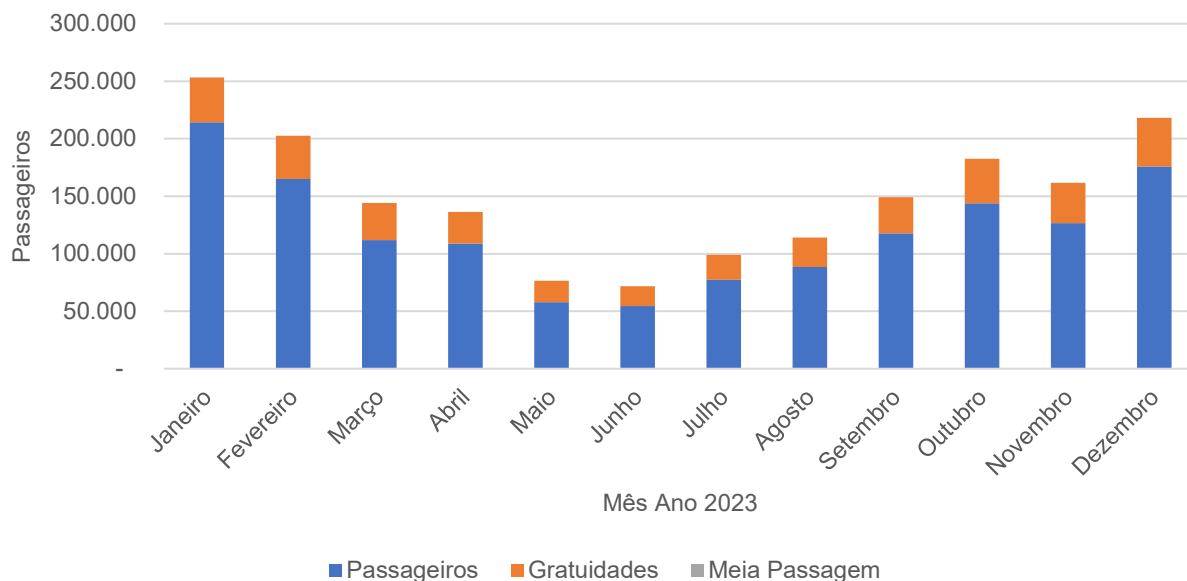
Tabela 75: Passageiros transportados – Lancha Salvador – Mar Grande por mês no ano de 2023

	Passageiros	Gratuidades	Meia Passagem	Total
Janeiro	214.236	38.946	533	253.715
Fevereiro	165.138	37.525	1.037	203.700
Março	111.770	32.325	2.992	147.087
Abril	108.705	27.581	4.257	140.543
Maior	57.754	18.596	2.365	78.715
Junho	54.379	17.257	1.695	73.331
Julho	77.184	21.725	1.753	100.662
Agosto	88.476	25.455	2.830	116.761

	Passageiros	Gratuidades	Meia Passagem	Total
Setembro	117.787	31.266	3.254	152.307
Outubro	143.863	38.605	3.641	186.109
Novembro	126.626	35.125	3.159	164.910
Dezembro	175.960	42.105	2.163	220.228
Total	1.441.878	366.511	29.679	1.838.068

Fonte: SEMOB, 2023

Figura 77: Passageiros transportados – Lancha Salvador – Mar Grande por mês no ano de 2023



Fonte: SEMOB, 2023

2.2.2.1.1 Lancha Ribeira – Plataforma

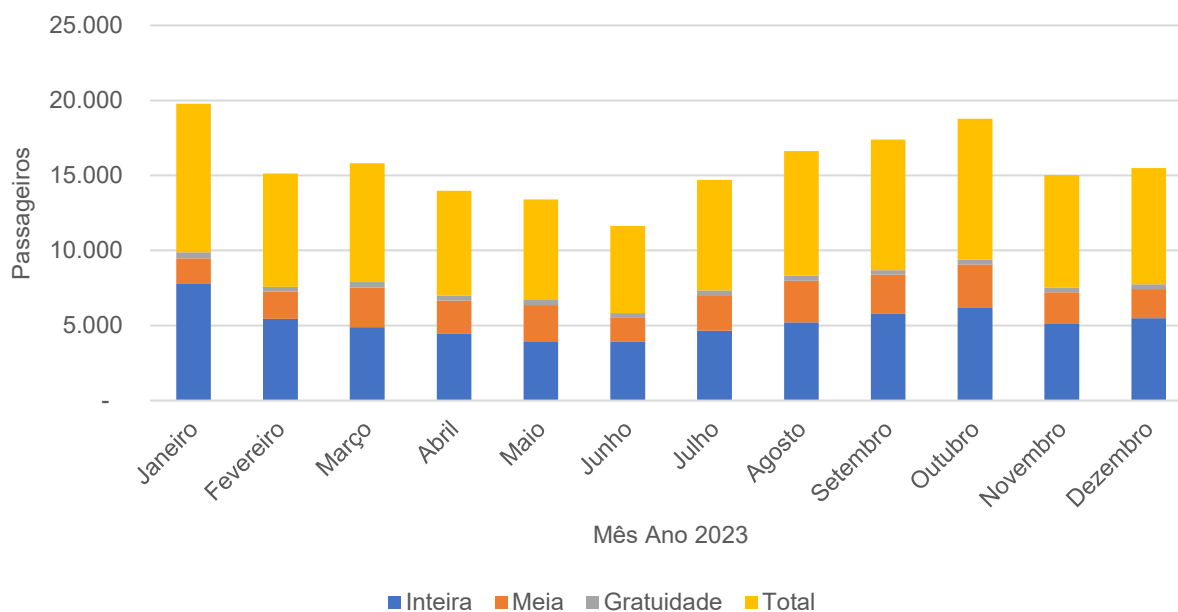
A ligação por lanchas entre os bairros da Ribeira e Plataforma transportou um total de 93.874 passageiros no ano de 2023.

Tabela 76: Passageiros transportados – Lancha Ribeira - Plataforma por mês no ano

Mês	Inteira	Meia	Gratuidade	Total	% Meia	% Gratuidade
Janeiro	7.820	1.651	415	9.886	17,0%	4,0%
Fevereiro	5.442	1.820	307	7.569	24,0%	4,0%
Março	4.886	2.641	381	7.908	33,0%	5,0%
Abril	4.436	2.227	327	6.990	32,0%	5,0%
Maio	3.962	2.395	343	6.700	36,0%	5,0%
Junho	3.905	1.596	319	5.820	27,0%	5,0%
Julho	4.656	2.369	326	7.351	32,0%	4,0%
Agosto	5.200	2.793	322	8.315	34,0%	4,0%
Setembro	5.807	2.573	313	8.693	30,0%	4,0%
Outubro	6.216	2.863	313	9.392	30,0%	3,0%
Novembro	5.098	2.119	291	7.508	28,0%	4,0%
Dezembro	5.498	1.925	319	7.742	25,0%	4,0%
Total	62.926	26.972	3.976	93.874	29,0%	4,0%

Fonte: SEMOB, 2023

Figura 78: Passageiros transportados – Lancha Ribeira - Plataforma



Fonte: SEMOB, 2023

2.2.2.1.1 Equipamentos verticais

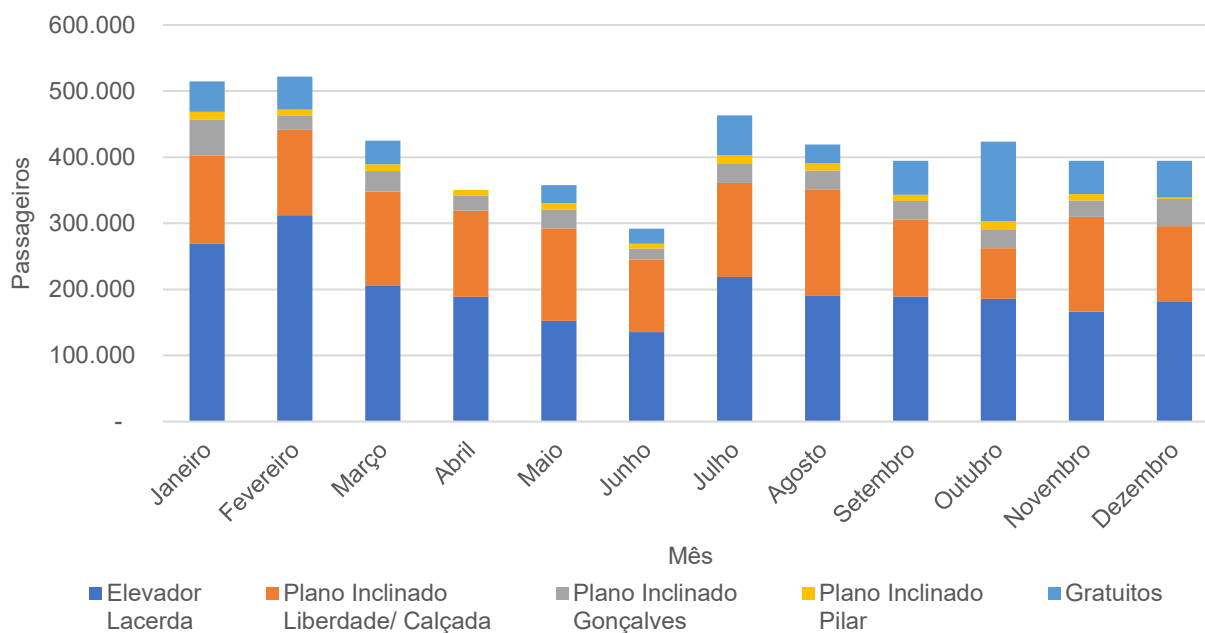
Os Planos Inclinados totalizaram uma demanda transportada de 4,9 milhões de passageiros no ano de 2023, sendo o Elevador Lacerda aquele com maior demanda (2,39 milhões), seguido pelo Plano Inclinado Liberdade/Calçada, com 1,53 milhões/ano.

Tabela 77: Passageiros por equipamento vertical de Salvador por mês no ano de 2023

Mês	Elevador Lacerda	Plano Inclinado Liberdade/Calçada	Plano Inclinado Gonçalves	Plano Inclinado Pilar	Gratuitos	Total
Janeiro	269.470	132.749	54.904	11.441	46.212	514.776
Fevereiro	312.182	129.415	21.755	8.462	50.091	521.905
Março	206.214	141.723	31.173	10.305	35.608	425.023
Abril	188.780	130.071	23.510	8.059	-	350.420
Maio	152.299	140.256	28.210	9.930	27.076	357.771
Junho	135.262	109.978	16.539	7.157	22.770	291.706
Julho	218.641	142.419	28.500	13.222	60.417	463.199
Agosto	190.274	161.089	28.683	10.369	28.934	419.349
Setembro	188.918	117.128	27.909	9.072	51.454	394.481
Outubro	185.895	76.513	27.646	13.597	120.021	423.672
Novembro	166.186	143.567	24.517	10.111	50.141	394.522
Dezembro	181.060	114.744	41.252	1.621	55.804	394.481
Total	2.395.181	1.539.652	354.598	113.346	548.528	4.951.305

Fonte: SEMOB, 2023

Figura 79: Passageiros por equipamento vertical de Salvador por mês no ano de 2023



Fonte: SEMOB, 2023

2.2.2.1 Tarifas e integrações

2.2.2.1.1 Sistema SMSL

A tarifa pública vigente do Metrô é de R\$ 4,10, vigente desde 27/04/2021.

2.2.2.1.2 Linhas de ônibus municipais de Salvador

A tarifa pública atualmente para os três sistemas é de R\$ 5,20, vigente desde 13/11/2023.

A Tabela 78 mostra a evolução da tarifa desde o ano de 1995. Caso a tarifa fosse corrigida pelo índice de inflação IPCA, a tarifa seria de R\$ 2,95 no ano de 2023, ou seja, a tarifa atual teve um reajuste mais alto do que o IPCA.

Tabela 78: Evolução da tarifa das linhas municipais de Salvador entre 1995 e 2023

VALOR	VIGÊNCIA	VALOR	VIGÊNCIA
0,50	03/06/95	0,60	04/06/96
0,70	21/07/97	0,80	11/03/99
0,90	06/01/01	1,00	02/09/01
1,10	19/05/02	1,30	13/01/03
1,50	31/08/03	1,70	01/10/05
2,00	20/01/07	2,20	01/01/09
2,30	16/01/10	2,50	02/01/11
2,80	04/06/12	3,00	02/01/15
3,30	02/01/16	3,60	02/01/17
3,70	02/01/18	4,00	02/04/19
4,20	12/03/20	4,40	26/04/21

VALOR	VIGÊNCIA	VALOR	VIGÊNCIA
4,90	04/06/22	5,20	13/11/23

Fonte: SEMOB, 2023

2.2.2.1.3 Sistema de ônibus Metropolitano da Região Metropolitana de Salvador

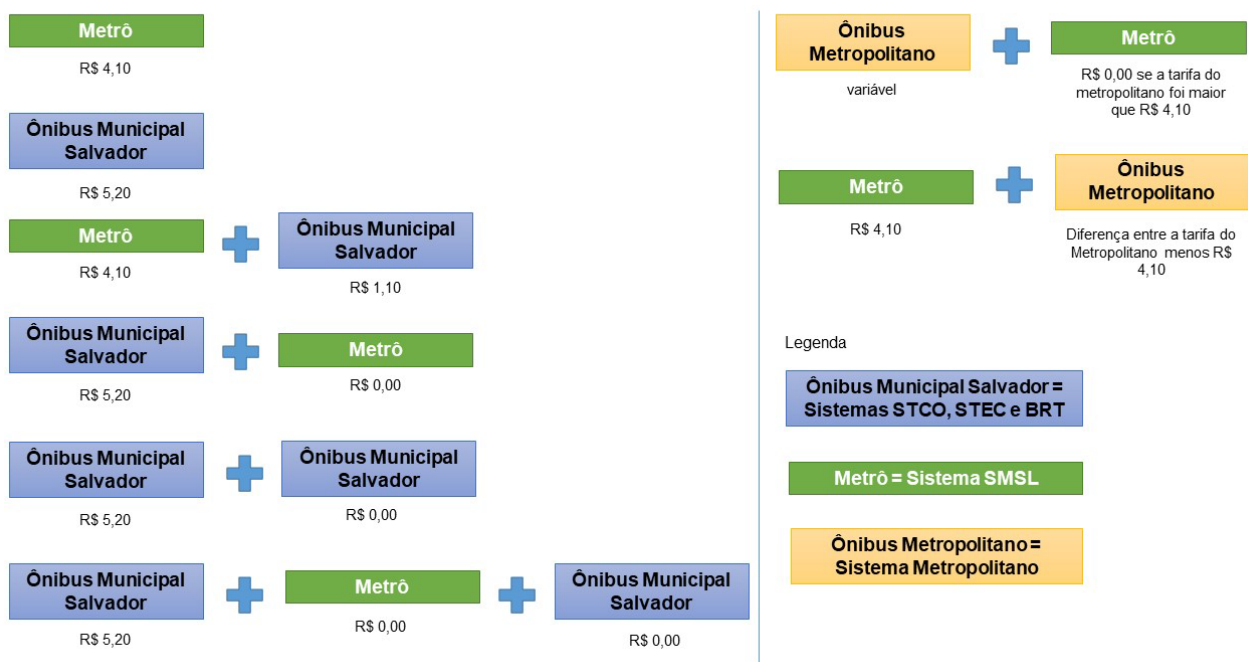
A tarifa é varia de acordo com cada linha metropolitana, entre R\$ 5,20 e R\$ 10,40, de acordo com a Resolução no. 11 da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia de 25/03/24 e publicada no Diário Oficial do Estado da Bahia no dia 11/03/2024.

2.2.2.1.4 Integrações tarifárias

A política tarifária adotada no presente estudo reflete as tarifas e interações entre modos de transporte coletivos em operação na Região Metropolitana de Salvador.

A figura a seguir mostra as principais integrações e tarifas cobradas no ano de 2024.

Figura 80: Tarifas e integrações tarifárias



Fonte: Elaboração própria

A rede de TPC da área de estudo de Salvador possui um bom nível de integração entre os modos de transporte, especialmente entre os dois principais sistemas (Sistema de ônibus municipal de Salvador e o Sistema SMSL).

De fato, a tarifa paga pelos usuários que utilizam esses dois modos não supera a tarifa máxima dos modo ônibus (R\$ 5,20). Ou seja, caso o usuário utilize a integração Ônibus X Metrô ou Ônibus X Metrô X Ônibus ele pagará R\$ 5,20 na viagem.

Caso o usuário utilize somente o Metrô ele pagará a tarifa correspondente (R\$ 4,10).

Existe a integração plena entre os três sistemas municipais de Salvador (STCO, STEC e BRT), pagando-se no máximo a tarifa de R\$ 5,20.

No caso específico da integração entre os ônibus metropolitanos da RMS com o Metrô, o valor da integração varia de acordo com a linha metropolitana de origem ou de destino. Por exemplo, caso uma linha metropolitana custe R\$ 5,50, o passageiro pagará esse valor (R\$ 4,10 referente ao Metrô e um complemento de R\$ 1,40 referente à linha metropolitana).

Existe a possibilidade de integração tarifária entre uma linha metropolitana, Sistema SMSL e uma linha municipal de Salvador, pagando a tarifa do ônibus metropolitano. Esta integração é feita com o Metropasse, nas modalidades Ande Sempre (sem identificação), Vale Transporte e Metropasse identificado.

2.2.2.1 Rede Viária

Considerando os aspectos geomorfológicos da cidade de Salvador, a lógica de sua ocupação esteve sempre orientada a vencer os limites impostos pelo próprio relevo natural da paisagem. Deste modo, o sistema viário se estabeleceu adequando-se aos vales e cumeadas da cidade em busca de fluidez de circulação, sobretudo das cargas de produção agrícola que por ali circularam desde o período colonial.

Sendo assim, a formação do sistema viário da cidade se deu principalmente como um reflexo das necessidades do sistema econômico da época, necessitando de infraestrutura de suporte às atividades operacionais agrícolas, que demandavam ligações da porção litorânea com as áreas internas da cidade, sobretudo entre as cidade-baixa e cidade-alta, devido a intensa movimentação do comércio portuário e à precariedade da operação causada pelo terreno. Posteriormente houve “uma modernização” por meio da abertura de algumas íngremes ladeiras, e utilizando também elevadores hidráulicos, ascensores e planos inclinados, como maneira de superar os entraves impostos pela topologia do relevo acidentado da cidade.

O núcleo urbano estabelecido entre os anos 1940 e 1950 compreendia cerca de 300 mil habitantes, concentrados ainda na ponta da península e voltados para a Baía de Todos-os-Santos. A lógica da expansão urbana estava, portanto, similarmente atrelada a estas dificuldades, demandando a haver uma transformação na estrutura viária da cidade que orientasse o desenvolvimento para facilitar as conexões entre bairros e as ligações regionais, criando alternativas para o crescimento da cidade.

Nos anos 1940 o EPUCS surgiu como uma importante instância de planejamento urbano, atuando em diversos aspectos urbanísticos de Salvador e no desenvolvimento da proposta da abertura das Avenidas de Vale. O sistema viário foi um elemento estruturante da organização espacial e também

de sua articulação regional em um período em que a cidade se espalhava rumo a novas áreas que pudessem ser ocupadas.

Em um planejamento pioneiro, nessa mesma década foi elaborado o plano EPUCS, sob coordenação do Eng. Mário Leal Ferreira, que abrangeu diagnósticos da cidade desde acerca de condições de meio físico, topografia, arquitetura e estética urbana até abastecimento de alimentos, finanças e economia urbana. Essa leitura abrangente do território resultou em um plano que elencou diferenciação de zonas de uso, potenciais centros cívicos, centros de abastecimento, criação de vias de tráfego livre nos vales da cidade e outros aspectos.

Entre muitos elogios e algumas críticas, o plano começou a ser implantado ainda nos anos 1940, mas a conclusão do sistema viário estrutural se deu apenas em 1970 que destaca-se como algo que não deve ser visto de forma muito crítica, devido ao caráter do plano, que era de longo prazo e deveria ser implantado em função do crescimento da cidade mas, também, da necessidade de superar a estagnação econômica baiana, que se deu com a reaceleração decorrente dos eventos atrelados às atividades do setor petrolífero e os impactos decorrentes destas

Conforme citado anteriormente, como forma de superar o entrave devido às características topológicas da cidade de Salvador, as avenidas de fundo de vale surgem num contexto de reformulação da lógica de expansão da cidade no qual o sistema viário estrutural, incorporou novos espaços ao tecido urbano, invertendo a lógica de circulação, impactando o valor da terra e tornando acessíveis porções que não estavam incorporadas ao mercado de terras.

Assim, os efeitos da implantação das primeiras avenidas de vale foram significativos, particularmente para o vetor de expansão da Orla Atlântica que, com a implantação da Av. Octávio Mangabeira e Av. Luís Viana Filho em 1971, se valeu das potencialidades topológicas desta porção da cidade, que é menos acidentada, atrelada às transformações viárias e também à realocação de importantes equipamentos urbanos, como o Centro Administrativo da Bahia – CAB, a Rodoviária e a implantação do Shopping Iguatemi, conformando uma nova centralidade para a cidade e, por consequência, uma área atrativa para a expansão urbana.

No que se refere às ligações regionais cita-se o papel das importantes vias longitudinais: BR-324, Av. Luís Viana (Paralela) no centro da península e os eixos das bordas marítimas representadas pelas Av. Octávio Mangabeira e Av. Afrânio Peixoto (Suburbana), na estruturação de caráter urbano/metropolitano, privilegiando o caráter mercantil do solo urbano, diferente da lógica anterior, de atuar apenas enquanto um elemento estruturante da organização espacial.

Assim, verifica-se que estes eixos viários foram fundamentais para suscitar novas áreas de expansão na cidade, fornecendo estímulos para a formação de novas centralidades, junto a dois relevantes eixos de ligação: a Via Expressa da Baía de Todos-os-Santos que, permite uma ligação direta da zona portuária da cidade com a BR-324 e o suporte do Acesso Norte que a conecta com

a Av. Luís Viana, estabelecendo conexão com a zona aeroportuária e também ressaltando sua relevância regional, devido sua conexão direta com o município de Lauro de Freitas.

Nesse contexto, a década de 70 marcou também o fim da estrutura mononuclear de Salvador, definida pelo Centro Tradicional (formado pelas Cidades Alta e Baixa), e que concentrava até então, os locais de trabalho, negócios, compras e lazer, fazendo com que todo o sistema de transporte coletivo por ônibus fosse constituído de linhas radiais com destino ao Centro.

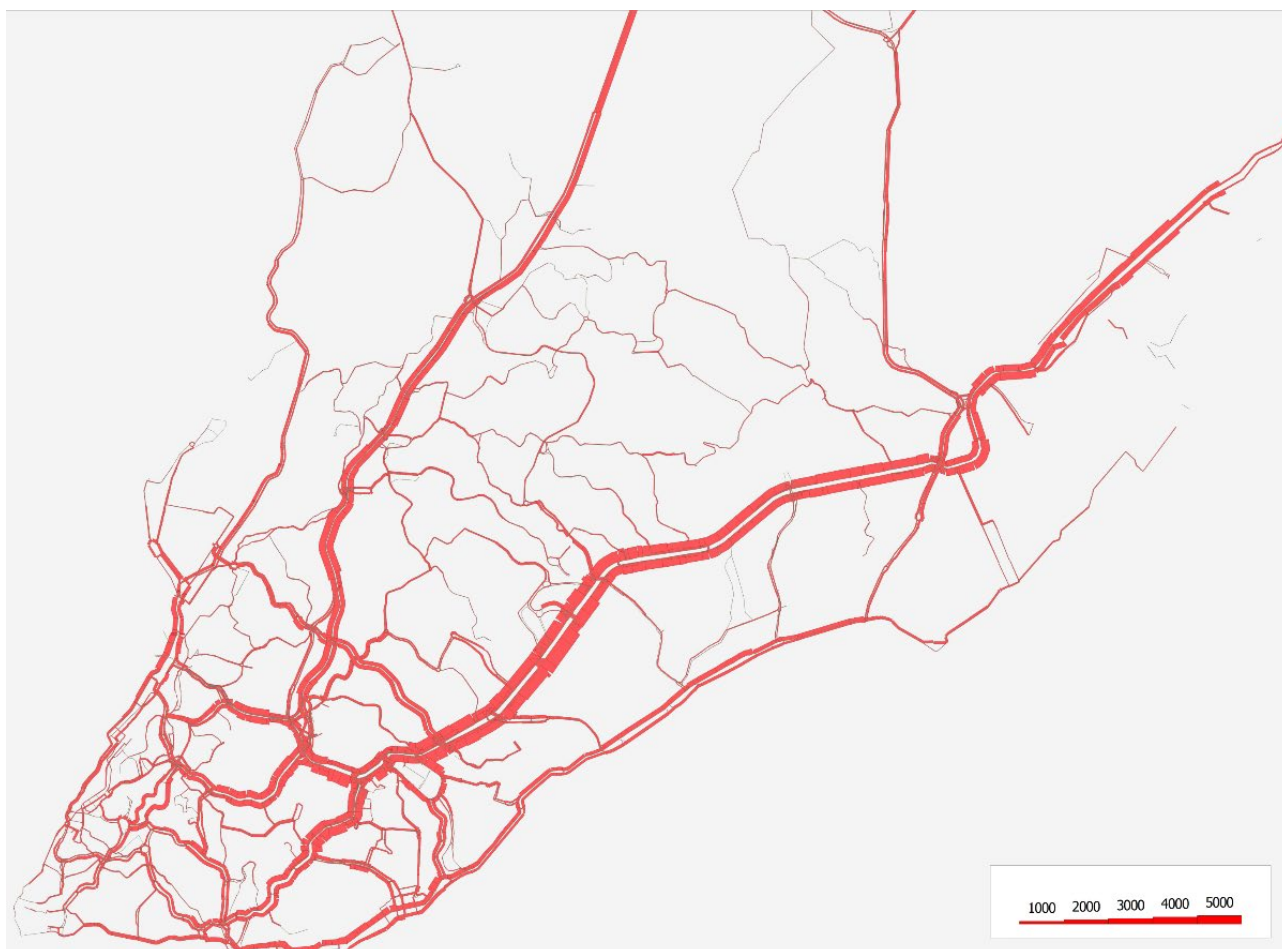
Esta estrutura foi, portanto, fundamental para alavancar o desenvolvimento urbano-regional em Salvador, o qual permitiu uma melhor articulação entre porções distintas da cidade, criando ligações estratégicas tanto do ponto de vista da expansão urbana para fins de atendimento a demandas habitacionais mas, sobretudo, para criar novos territórios de potencialidades econômicas de caráter metropolitano, que foi o caso da centralidade na região do Iguatemi, na qual se indicava uma área dinâmica por conter 45% das construções destinadas a comércio e serviços de porte regional e, em grande parte, à base de edifícios modernos ou shoppings centers.

No entanto, devido ao forte crescimento da população ocorrido desde a década de 1970, principalmente na região do Miolo, houve um descompasso entre a demanda de transporte, tanto por modo individual quanto pelo coletivo, e o crescimento da malha viária nesta região, o que provoca grandes dificuldades na circulação viária do município de Salvador.

Soma-se a este quadro o crescimento populacional acima da média nos municípios da RM Salvador, tais como Camaçari e Lauro de Freitas, como visto no capítulo de Aspectos Urbanísticos e Socioeconômicos, o que pressiona o sistema viário predominantemente radial deste território, sobrecarregado com a forte demanda pendular de viagens entre esses municípios e Salvador.

Assim sendo, através da figura do carregamento do transporte individual apresentada a seguir, nota-se claramente esta pressão nos eixos radiais estruturais dentro do município de Salvador, com parte significativa das viagens com destino a Área Urbana Consolidada (AUC).

Figura 81: Carregamento do sistema viário de Salvador e municípios limítrofes na Hora Pico Manhã



Fonte: Planmob Salvador (2017)

2.2.3 Conclusões sobre o aspecto operacional

Da análise operacional da RMS, pode-se destacar:

- A Pesquisa OD 2012 mostra a predominância do modo coletivo sobre os demais modos de transporte, com 44% das viagens dos modos coletivos, contra 33% mobilidade ativa e 23% dos modos individuais;
- Estratos de renda mais altos possuem índices de mobilidade maiores e concentrados nos modos individuais. Por sua vez, estratos mais baixos de renda possuem maiores índices de mobilidade nos modos coletivo e de mobilidade ativa;
- Maior tempo de escolaridade significa menores índices de imobilidade. Adicionalmente, menores índices de escolaridade significam maiores taxas de imobilidade;
- As mulheres possuem índices de mobilidade mais baixos comparado aos dos homens e predominam nas viagens por modos coletivos e a pé;

- Redução da produtividade do sistema de transporte coletivo, com queda persistente da demanda transportada, acentuada no período da pandemia COVID-19, com maior intensidade na demanda de passageiros do Sistema STCO (-20% entre 2019 e 2023) e menor intensidade no Sistema SMSL (-5,1% no mesmo período);
- O Índice de Passageiro por Quilômetro – IPK apresentou uma queda de -10,5% entre 2013 e 2023, sendo um indicador adicional da redução da produtividade do sistema;
- A análise de um horizonte temporal mais longo, de 2011 a 2023, mostra que a queda da demanda de passageiros vem ocorrendo historicamente, sendo que, no Sistema STCO, houve uma redução de 29,4% de passageiros totais no período. Com relação aos passageiros equivalentes, a queda é quase o dobro, com -56,5%;
- A demanda do BRT corresponde a apenas 2,27% do sistema STCO, apesar de ser um sistema recentemente implantado que vem apresentando um curva de demanda ascendente.;
- Bom nível de integração tarifária, principalmente entre os sistemas municipais de Salvador (STCO e STEC), Sistema Metropolitano e o Sistema SMSL. No entanto, a integração não é completa, como exemplo a ser citado é a falta de integração tarifária entre o Sistema Metropolitano e os sistemas municipais de Salvador;
- Ponto positivo para alta utilização de pagamento através de cartões transporte (baixo índice de pagamentos em espécie), o que acelera o processo de embarque de passageiros;
- Sistema viário com índice de fatalidades em queda histórica entre 2005 e 2022, principalmente em Salvador, que teve uma redução de vítimas fatais de 490 no ano de 2005 para 158 no ano de 2022.

3 Apêndice VI – Aspecto financeiro

3.1 Aspectos Econômico-Financeiros do TPC

3.1.1 Receita pública e arrecadação

A política tarifária do sistema de ônibus na RMS, vigente em julho/2024, concentrando as informações na Capital e no sistema metropolitano são as seguintes:

- A tarifa pública do Metrô, definida pelo Governo do Estado da Bahia: R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos);
- Tarifa pública integrada do Metrô com ônibus urbanos, STCO, STEC e BRT: R\$ 5,20 (cinco reais e vinte centavos);
- Tarifa pública exclusiva dos ônibus urbanos, do STCO, STEC e do BRT, definida pela Prefeitura de Salvador: R\$ 5,20 (cinco reais e vinte centavos);
- Tarifa pública integrada do Metrô com ônibus metropolitanos e exclusiva nos ônibus metropolitanos: a partir de R\$ 5,20 (cinco reais e vinte centavos) + valor da diferença da tarifa metropolitana do anel correspondente, se houver. Caso a integração também seja feita com os ônibus urbanos e/ou BRT, o valor da diferença também será cobrado.
- Tarifas públicas metropolitanas, definidas pelo Governo do Estado da Bahia:
 - Anel 1 – tarifa R\$ 5,20.
 - Anel 2 – tarifa R\$ 7,40.
 - Anel 3 – tarifa R\$ 10,40.

As análises aqui apresentadas foram realizadas com base apenas em dados disponibilizados pela Prefeitura e pelo Estado para STCO e para o SMSL, dado que, do STEC, do Sistema Metropolitano e dos demais municípios não foram fornecidos dados suficientes.

A política tarifária do SMSL seguia a política tarifária do Município de Salvador, sendo descolados somente nos últimos dois reajustes tarifários.

O valor das tarifas de ônibus contribuiu para a perda de competitividade dos sistemas de transportes coletivos. Em Salvador, de junho de 1995 a novembro de 2023, o valor nominal da tarifa pública aumentou 940% e o valor da tarifa pública corrigido pelo IPCA aumentou 76% no mesmo período.

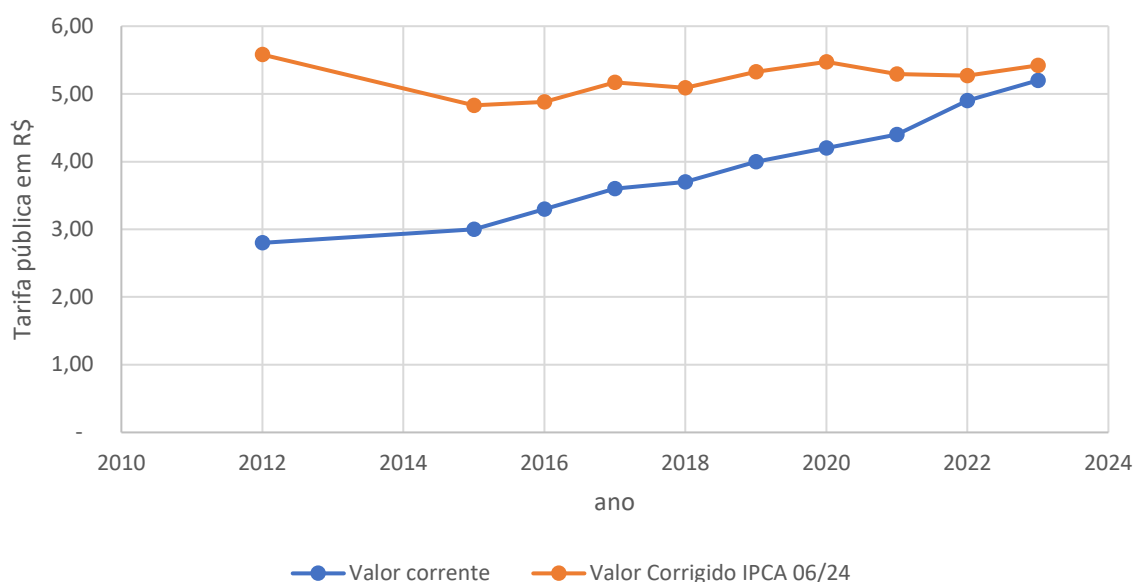
A Tabela 79 mostra a evolução dos valores de tarifas desde 2005 até 2023, a Figura 82 mostra a evolução a partir de 2012, período de maior estabilidade tarifária em valores atuais.

Tabela 79: Evolução da tarifa pública das linhas municipais de Salvador entre 1995 e 2023

Data	Valor nominal da Tarifa (R\$)	Valor da Tarifa corrigida pelo IPCA (R\$)	Data	Valor nominal da Tarifa (R\$)	Valor da Tarifa corrigida pelo IPCA (R\$)
03/06/95	0,50	3,04	16/01/10	2,30	5,25
04/06/96	0,60	3,14	02/01/11	2,50	5,39
21/07/97	0,70	3,42	04/06/12	2,80	5,58
11/03/99	0,80	3,70	02/01/15	3,00	5,07
06/01/01	0,90	3,60	02/01/16	3,30	5,03
02/09/01	1,00	3,91	02/01/17	3,60	5,21
19/05/02	1,10	4,11	02/01/18	3,70	5,21
13/01/03	1,30	4,33	02/04/19	4,00	5,33
31/08/03	1,50	4,79	12/03/20	4,20	5,45
01/10/05	1,70	4,70	26/04/21	4,40	5,37
20/01/07	2,00	5,29	04/06/22	4,90	5,27
01/01/09	2,20	5,25	13/11/23	5,20	5,36

Fonte: SEMOB, 2023

Figura 82: Histórico de tarifa do STCO em valores correntes e em valores corrigidos pelo IPCA

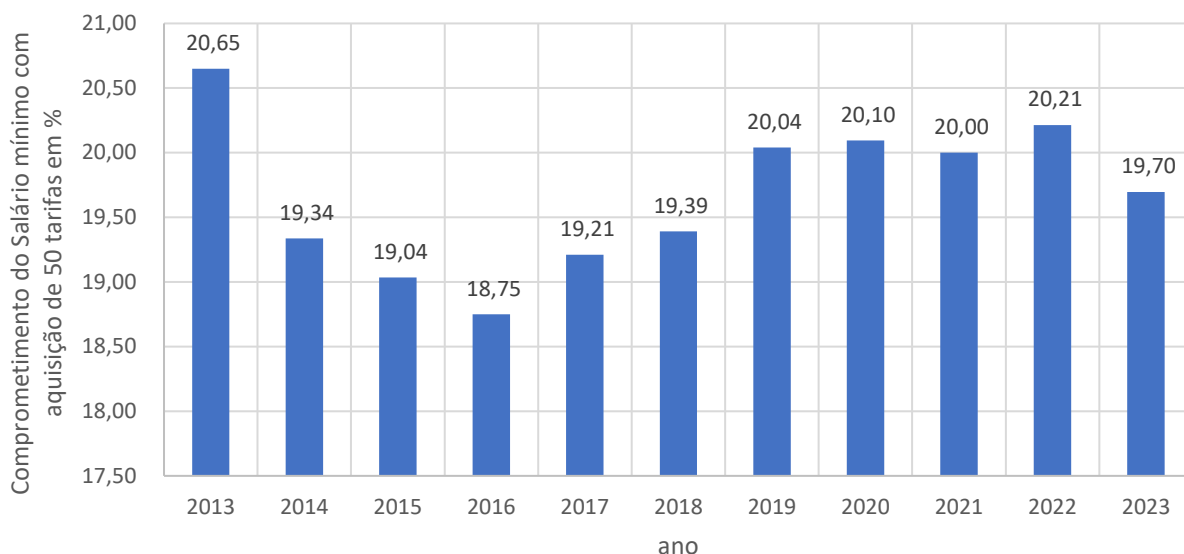


Fonte: SEMOB, 2023

Na análise da evolução do valor da tarifa pública indexado com salário-mínimo¹⁵, verifica-se uma forte redução do comprometimento do salário-mínimo com gasto de transporte até 2016, seguido de um aumento de 2017 a 2022, em especial no período da pandemia, quando o gasto ficou acima dos 20%, voltando a cair em 2023 para 19,70%, como pode ser constatado no gráfico da Figura 83.

¹⁵ Para análise desse indicador usou-se o valor de 50 tarifas públicas vigentes mensais no município de Salvador, como referência de gasto com transporte, comparado ao valor do salário-mínimo vigente à época.

Figura 83: Comprometimento em percentual do salário-mínimo com a aquisição de 50 tarifas em Salvador



Fonte: Elaboração própria

No Brasil, estudos¹⁶ apontam que o comprometimento com o custo do transporte fica entre 15% e 20% da renda das pessoas que recebem um salário-mínimo, considerando as populações que vivem nas Capitais e nas regiões metropolitanas, onde predominam tarifas públicas mais altas.

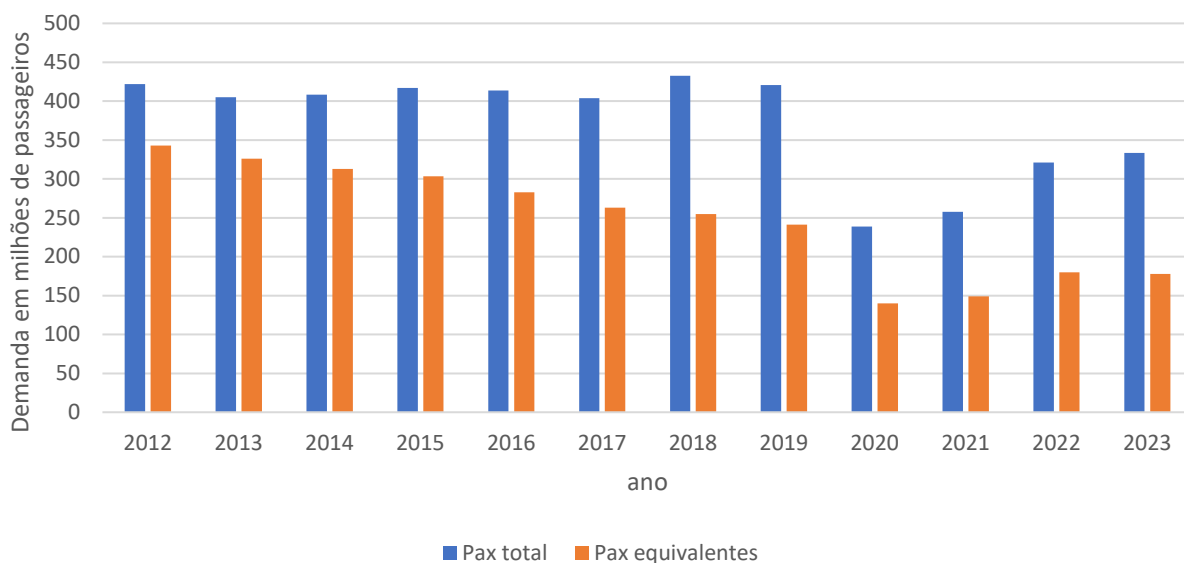
No caso de Salvador, este comprometimento em média, no período de 2012 a 2023, chega a 19,67%. Quando analisado o comprometimento com transporte sobre a renda média da RMS chega-se a um percentual de 9,57%¹⁷.

O diagnóstico já apresentou o comportamento da demanda nos últimos anos na RMS, todavia, vale resgatar essa reflexão para que seja mais bem analisado o reflexo disso na arrecadação do sistema. Por meio da Figura 84 é possível constatar que a demanda de passageiros do sistema STCO apresenta quedas de 27% e 93% em passageiros totais e equivalentes, respectivamente, ocorrendo de maneira mais drástica no período da pandemia, decorrente das necessárias medidas de distanciamento social. Em 2020 a queda em relação ao ano de 2012 foi de 77% e 153% em passageiros totais e equivalentes, respectivamente. A diferença entre passageiros totais e equivalentes cresce acentuadamente devido a política tarifária, com destaque para a intensa integração entre linhas de ônibus e do sistema STCO e SMSL.

¹⁶ <https://summitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/brasileiros-gastam-ate-20-do-orcamento-com-transporte-publico/>

¹⁷ 50 tarifas públicas pela renda média RM Salvador SIDRA/IBGE - Tabela 6405 3º trimestre/2024 - Rendimento médio mensal real das pessoas de 14 anos ou mais de idade ocupadas na semana de referência com rendimento de trabalho, habitualmente e efetivamente recebidos no trabalho principal e em todos os trabalhos, por cor ou raça: R\$ 2.717,00. (<https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6405>)

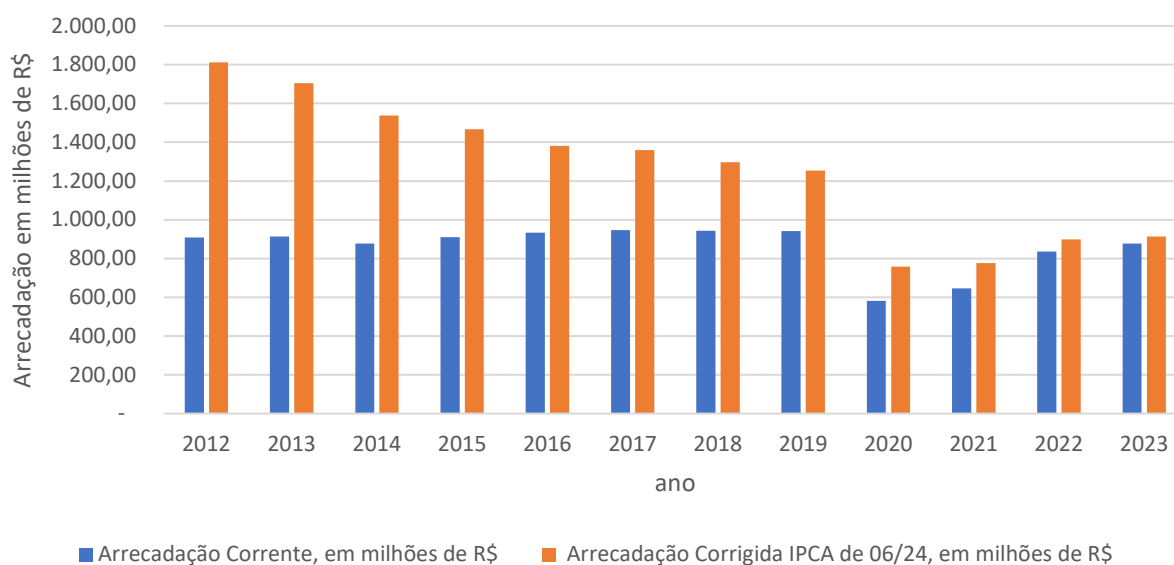
Figura 84: Evolução da demanda do STCO entre 2012 e 2023



Fonte: Elaboração própria

A Figura 85, apresenta o histórico de arrecadação em valores correntes e corrigidos pelo IPCA para junho de 2024, onde seria esperado um crescimento significativo no valor da arrecadação, pois a tarifa pública variou de R\$ 2,80 para R\$ 5,20, entre 2012 e 2023. No entanto, devido à queda relevante da demanda equivalente (938% no mesmo período), o valor nominal arrecadado em 2023 (R\$ 877 milhões) é ainda menor do que o valor de arrecadação de 2012 (R\$ 909 milhões). Ou seja, houve uma queda do valor da arrecadação tarifária, em termos correntes de 4% e de 50% em valores corrigidos, se comparada a arrecadação atual com a de 2012.

Figura 85: Evolução da arrecadação tarifária do STCO (em milhões de R\$)



Fonte: SEMOB, elaboração própria

No caso do SMSL, a arrecadação média mensal da tarifa pública, em 2023, foi de R\$ 19,1 milhões a valores correntes, e de R\$ 19,9 milhões a valores corrigidos pelo IPCA de junho de 2024. A contraprestação devido ao déficit tarifário, pago pelo estado, foi de R\$ 8,6 milhões a valores correntes, e de R\$ 9,0 milhões a valores corrigidos. Na Figura 86, é possível observar a evolução da receita tarifária entre janeiro/2021 e dezembro/2023 e na Figura 87, os valores corrigidos pelo IPCA/2024.

Figura 86: Arrecadação tarifária mensal do SMSL entre janeiro/2021 e dezembro/2023

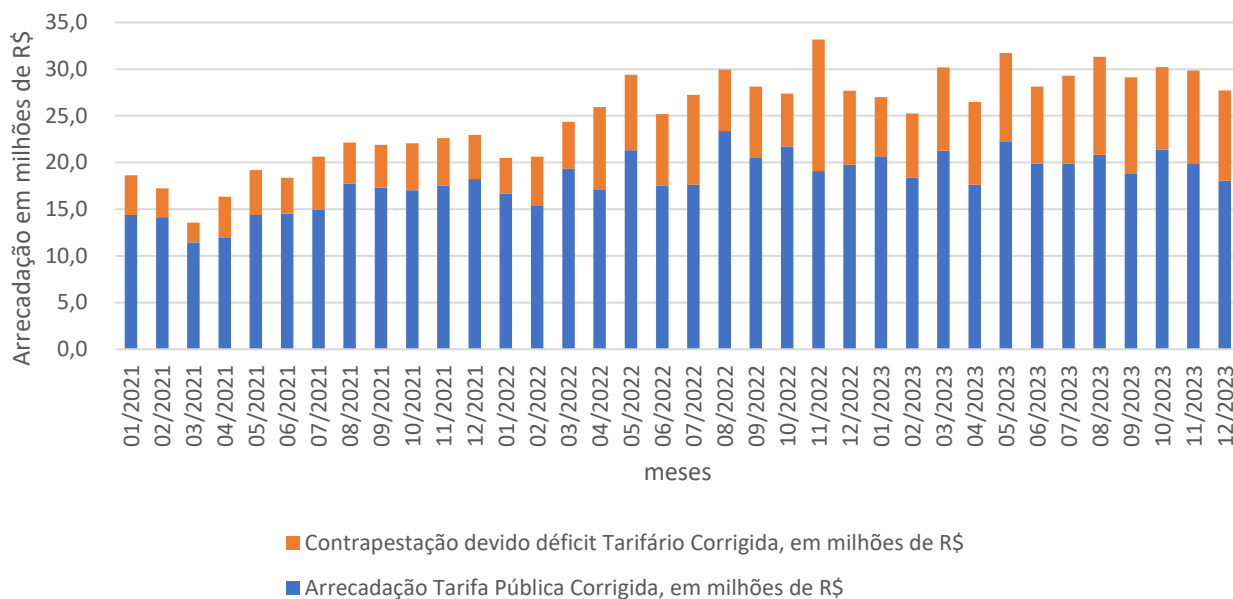
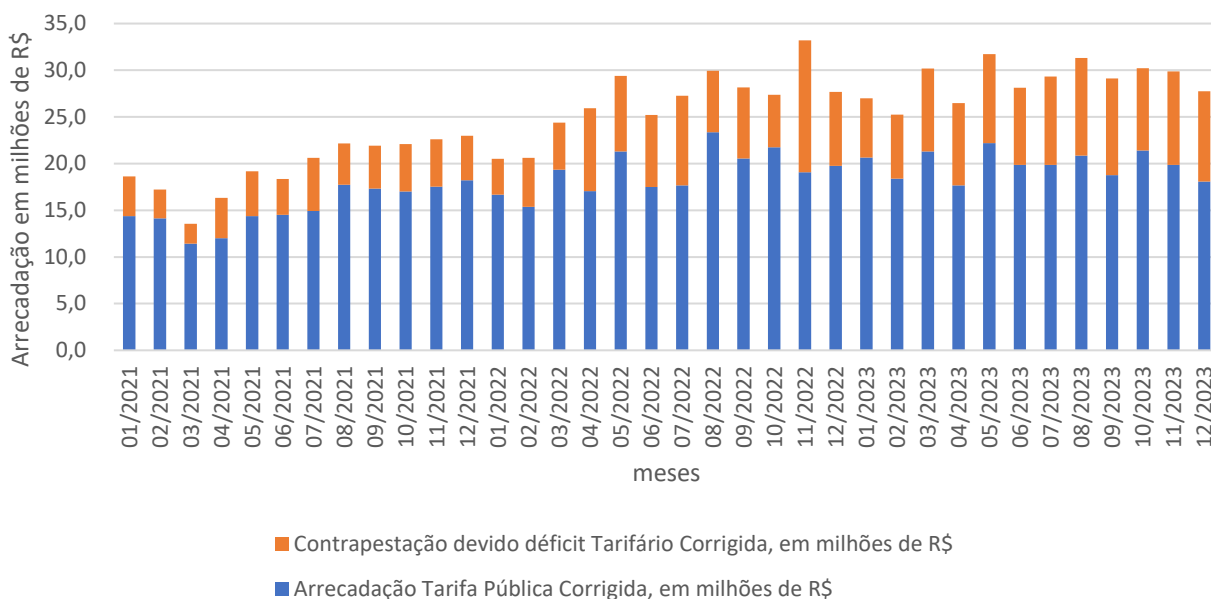


Figura 87: Arrecadação tarifária mensal do SMSL entre janeiro/2021 e dezembro/2023, corrigida pelo IPCA (2024)



A arrecadação de créditos de viagens na RMS é realizada por meio da operação de três sistemas de bilhetagem: (i) Salvador Card, gerenciado pela Integra que representa os Concessionários do STCO de Salvador; (ii) Metropasse / ABEMTRO, gerenciada pelo Sindicato dos operadores dos ônibus metropolitanos; e (iii) Metrô Bahia, gerenciado pela CCR Metrô Bahia.

Cada operador é responsável pela comercialização de créditos de viagens a serem carregados em seu respectivo cartão. Apesar de existirem três diferentes emissores de cartões, foi realizado um acordo operacional em 2018, com anuência dos governos Estadual e Municipal para garantir a interoperabilidade entre esses cartões e entre todos os três modos de transporte. Apoiado por esse acordo, os usuários do transporte público da RMS podem acessar qualquer modo com qualquer um dos cartões.

Para a gestão e distribuição dos recursos arrecadados, existe na RMS uma Câmara de Compensação Tarifária (CCT), responsável pela repartição dos recursos provenientes da integração entre o SMSL, o STCO (incluindo o STEC) e os ônibus metropolitanos.

Com relação à arrecadação de recursos provenientes da venda de créditos de viagem, a totalidade da arrecadação de vendas de créditos de viagem realizada pela CCR Metrô Bahia é depositada na CCT, enquanto no caso do STCO e do Sistema de Ônibus Metropolitanos, apenas os créditos de viagem utilizados em viagens com integração com o SMSL são depositados na CCT.

Os créditos de viagem arrecadados pelo STCO e pelo Sistema de Ônibus Metropolitanos, utilizados em viagens exclusivas no STCO ou no Sistema de Ônibus Metropolitanos, são depositados diretamente nas respectivas câmaras de compensação, conforme detalhado a seguir:

1. Os usos exclusivos nos ônibus municipais ou metropolitanos com o cartão Metro Passe tem seus valores depositados diretamente na câmara de compensação do operador emissor – ABEMTRO.
2. Os usos exclusivos nos ônibus municipais ou metropolitanos com o cartão Salvador Card tem o valor destinado diretamente à câmara de compensação do operador emissor – INTEGRA.

O cálculo do repasse dos recursos depositados na CCT aos operadores dos três sistemas é realizado pelo processo de *Clearing* do Sistema de Bilhetagem, no qual são apurados diariamente os usos, os tipos de integração e as regras de pagamento. O Contrato de Programa traz as seguintes regras:

- o cálculo do repasse para os operadores dos sistemas de ônibus é baseado no percentual dos valores de suas vendas de crédito/bilhetes, de acordo com o uso que cada operador transporta em relação ao transporte de toda a RM.

- o cálculo do repasse para o operador do SMSL é baseado na divisão tarifária apresentada na Tabela 80.

Tabela 80: Divisão de valores tarifários no sistema integrado da RMS

Tipo de Integração		partição da tarifa de R\$5,20				
		O	B	S	M	R
Integração Urbana	OM	39,4%	0,0%	0,0%	60,6%	0,0%
	MO	39,4%	0,0%	0,0%	60,6%	0,0%
	OMB	39,4%	39,4%	0,0%	21,2%	0,0%
	OMO	78,8%	0,0%	0,0%	21,2%	0,0%
	BMO	39,4%	39,4%	0,0%	21,2%	0,0%
	BM	0,0%	39,4%	0,0%	60,6%	0,0%
	SM	0,0%	0,0%	39,4%	60,6%	0,0%
	OMS	39,4%	0,0%	39,4%	21,2%	0,0%
Integração Metropolitana	RMB	0,0%	39,4%	0,0%	21,2%	39,4%
	MR	0,0%	0,0%	0,0%	60,6%	39,4%
	RM	0,0%	0,0%	0,0%	60,6%	39,4%
	RMO	39,4%	0,0%	0,0%	21,2%	39,4%
	OMR	39,4%	0,0%	0,0%	21,2%	39,4%

Legenda: O (STCO) – B (BRT Salvador) – S (STEC) – M (SMSL) – R (Rodoviário/metropolitano)

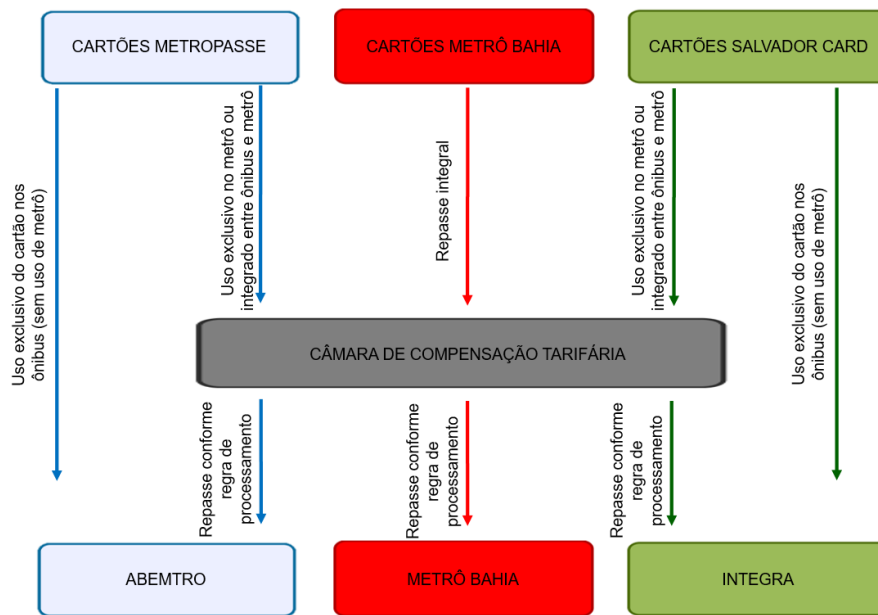
Fonte: CCR Metrô Bahia

O processo de pagamento dos repasses aos operadores dos três sistemas ocorre mensalmente e segue a ordem definida no Contrato de Concessão do SMSL e Contrato de Programa:

- Paga-se aos operadores dos ônibus municipais (STCO, BRT e STEC);
- Paga-se aos operadores dos ônibus metropolitanos (Metropolitano);
- e, por último, a Concessionária do Sistema Metroviário (Metrô Bahia).

A Figura 88 apresentada a seguir ilustra, esquematicamente, o processo de movimentação de valores tarifários dos passageiros integrados e exclusivos que utilizam os sistemas de transporte da RMS.

Figura 88: Esquemático da Câmara de Compensação Tarifária

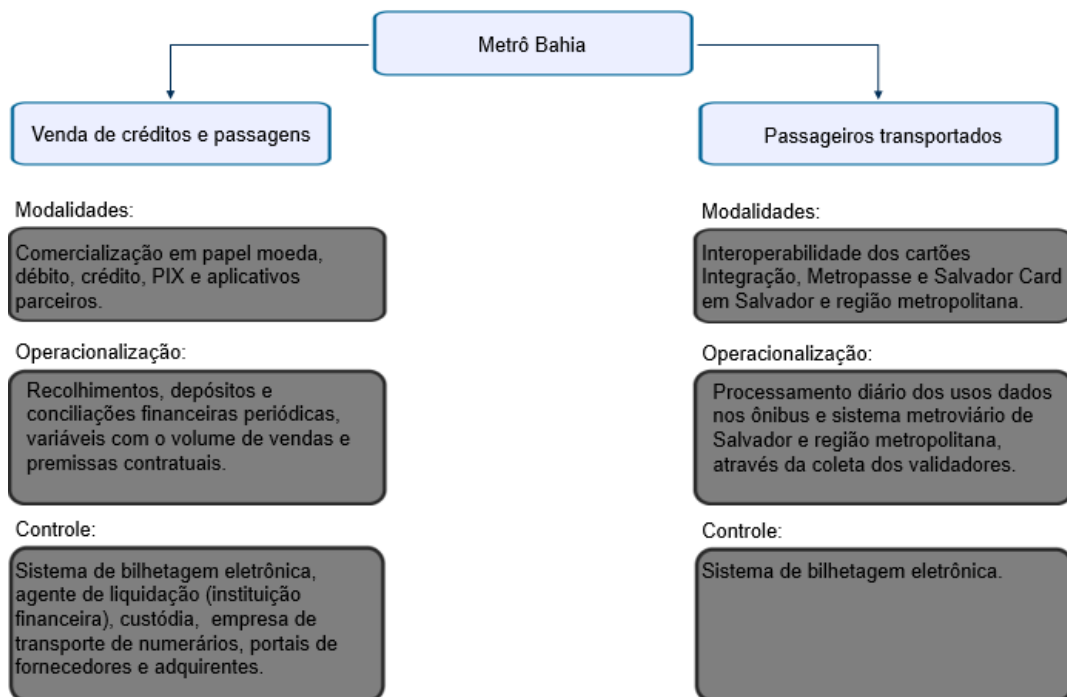


Fonte: CCR Metrô Bahia

Frente a tal estrutura, a Concessionária do sistema metroviário, por ser a última a receber, acaba não tendo necessariamente o repasse integral de sua remuneração. Como previsto no Contrato de Concessão do SMSL, apura-se o déficit na CCT cujo valor é trimestralmente aportado pelo Poder Concedente na Concessionaria. Os valores pagos trimestralmente são apurados por um Verificador Independente, o qual tem o papel de validar os números apresentados pela CCR Metrô Bahia.

A figura abaixo apresenta a arquitetura básica do mapeamento financeiro do Metrô Bahia.

Figura 89: Mapeamento financeiro Metrô Bahia



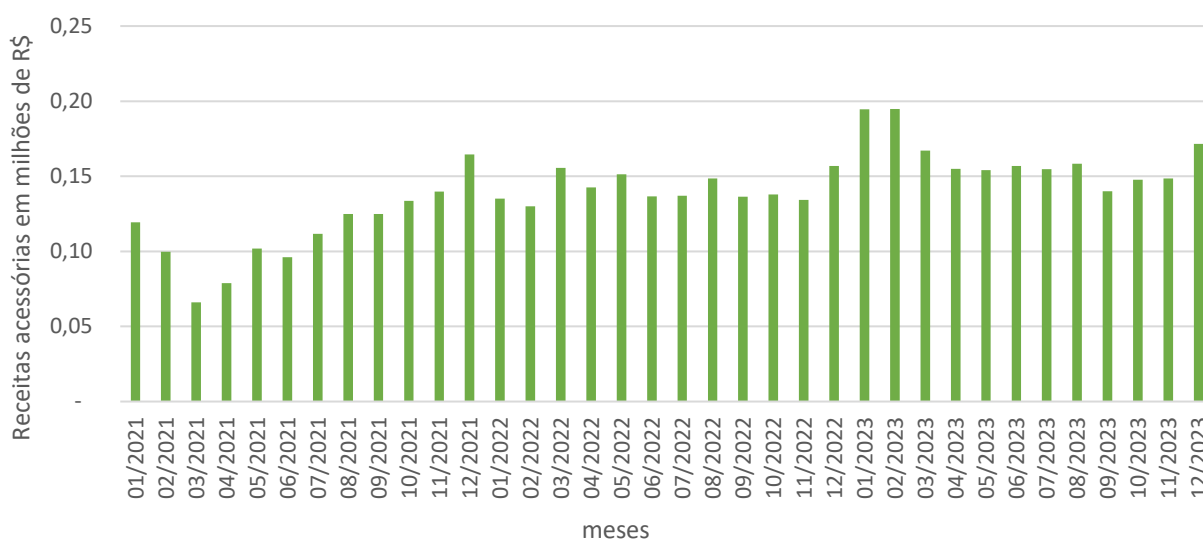
Fonte: CCR Metrô Bahia

3.1.2 Receitas extratarifárias

Receitas Extratarifárias ou receitas acessórias são ganhos que o concessionário pode obter em razão da exploração de outros serviços, para além do serviço de transporte público, desde que prevista nos termos do Contrato de Concessão. É o caso de publicidade em ônibus, locação de imóveis disponíveis em terminais urbanos, exploração de publicidade em abrigos, venda de *naming rights* etc.

O SMSL tem como receitas acessórias as vendas dos cascos de cartões (cartões do tipo *Mifare* para usos no transporte público como moedeiro eletrônico), além de aluguéis de espaço e exploração de espaços publicitários dentro do sistema; enquanto o STCO tem como receita acessória as vendas dos cascos de cartões (cartões do tipo *Mifare* para usos no transporte público como moedeiro eletrônico) e propaganda em veículos. A Figura 90 apresenta os valores extratarifários arrecadados pelo SMSL entre janeiro/2021 e dezembro/2023, sobre a venda dos cascos de cartões. A média mensal em 2023 foi cerca de R\$ 162.000,00, o que corresponde a 0,74% da arrecadação tarifária mensal.

Figura 90: Arrecadação extratarifária mensal do SMSL entre janeiro/2021 e dezembro/2023¹⁸



Fonte: CCR, elaboração própria

Não foram recebidas informações sobre as outras fontes de receitas acessórias do SMSL.

O Sistema Metropolitano tem como receita acessória as vendas dos cascos (cartões do tipo *Mifare* para usos no transporte público como moedeiro eletrônico) e propaganda em veículos, todavia não foram recebidas informações para sua análise.

No que se refere aos Sistemas dos demais municípios, não foram obtidas informações.

¹⁸ Valores referentes à comercialização de cascos de cartões informados pela CCR

3.1.3 Remuneração

Para o SMSL, as regras de remuneração estão definidas e suportadas por três documentos de consulta pública: Contrato de Concessão, Contrato de Programa e Convênio Interfederativo. Os dois últimos, foram assinados pelo Governo do Estado da Bahia, Governo Municipal de Salvador e Governo Municipal de Lauro de Freitas.

A equação de remuneração do SMSL, considera o custo operacional do serviço calculado pelo Estado, subtraída a arrecadação tarifária e a parcela de risco assumida pela Concessionária no contrato de concessão do metrô. Desse resultado obtém-se a parcela de contraprestação a ser assumida pelo Estado.

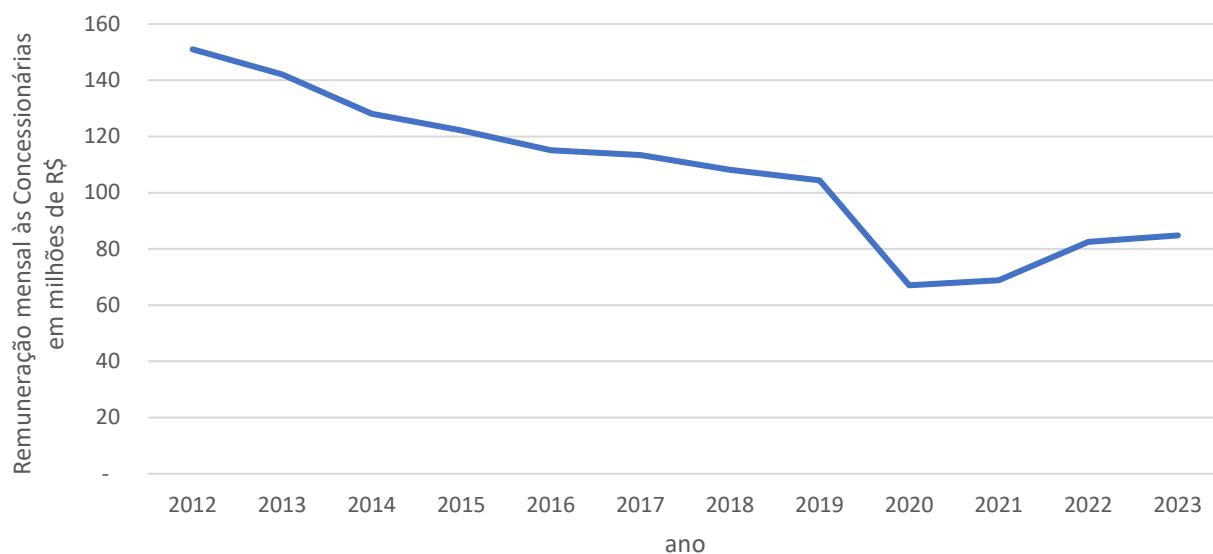
Para o STCO, as regras de remuneração estão definidas e suportadas pelos contratos de concessão firmados com os atuais dois operadores, com diferenciação de tarifa entre tarifa pública e tarifa técnica de remuneração. Desde 2015, há conflitos de entendimento entre as partes quanto ao conceito de tarifa pública e tarifa de remuneração contratada e, assim, dificuldades para garantir o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de concessão. Independente desses conflitos, a remuneração é resultante do valor de tarifa técnica multiplicado pelo número de passageiros equivalentes transportados no mês, a diferença entre a arrecadação tarifária e a remuneração devida às concessionárias é custeada por meio de subsídio.

3.1.4 Custos

As informações disponíveis enviadas pela SEMOB – Salvador apontam que, a despeito da acentuada redução da oferta de ônibus do STCO, a exemplo da queda de 34% da frota em operação (que pode ser vista no item 2.1.1.2.1), a remuneração recebida pelos operadores, supostamente igual ao custo médio mensal do serviço, sofreu uma queda de 41%, em valores corrigidos pelo IPCA de junho de 2024. Esse montante em 2012 girava em torno de R\$ 151 milhões por mês, chegando a R\$ 85,7 milhões mensais em 2023, já considerando um subsídio pago pela prefeitura de cerca de R\$ 9 milhões mensais, totalizando em 2023 no aporte de R\$ 103,4 milhões¹⁹ em subsídio, como pode ser visto na Figura 91.

¹⁹ Valores aportados no sistema pela Prefeitura de Salvador, por meio de aquisição de passagens: 2020 (R\$ 47 milhões), 2021 (R\$ 50 milhões) e 2022 (R\$ 91 milhões)

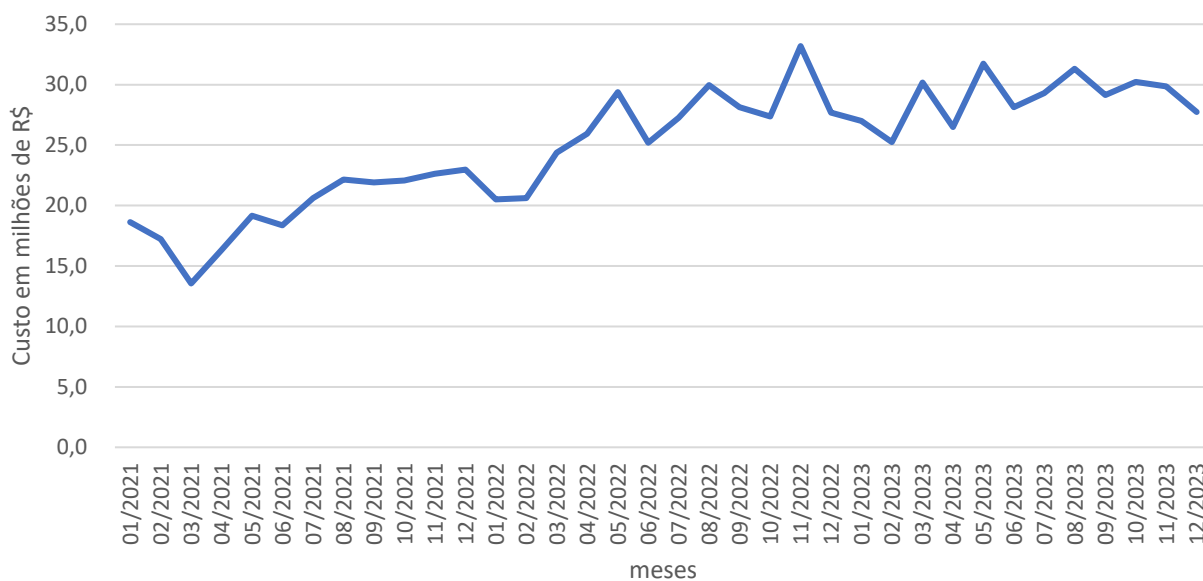
Figura 91: Evolução dos valores médios mensais recebidos pelas concessionárias do STCO a valores atuais (em milhões de R\$)



Fonte: SEMOB, elaboração própria

Para o SMSL, foram analisados os custos operacionais entre janeiro/2021 e dezembro/2023. O custo médio para operação mensal do metrô em 2023 foi de R\$ 32,6 milhões.

Figura 92: Evolução do custo operacional mensal do SMSL, e valores corrigidos para junho de 2024



Fonte: CCR, elaboração própria

Além dos dados já apresentados, não foram obtidos dados mais detalhados acerca dos custos dos sistemas de transporte público coletivo intermunicipal da RM Salvador e dos demais municípios.

3.1.5 Resultados e Subsídios

A Prefeitura de Salvador tem estabelecido tarifas públicas menores que as tarifas técnicas de remuneração, mas até novembro de 2023 não existiam mecanismos de subsídios aprovados em lei para cobrir as diferenças existentes. Para os anos de 2020, 2021 e 2022 os aportes da Prefeitura de Salvador para complementar a arrecadação foram realizados com compras de passagens.

No curso do ano de 2023, foram realizados pela Prefeitura os estudos de revisão tarifária contratual ordinária para o quadriênio 2023-2026, que deveriam ter sido concluídos até 31 de dezembro de 2022.

Em novembro de 2023, com base em resultados parciais da revisão, evidenciou-se que a tarifa de remuneração necessária para o equilíbrio econômico-financeiro das concessões seria em patamar superior à capacidade de pagamento da imensa maioria da população que utiliza o transporte público. Os estudos da revisão indicavam um valor de tarifa de remuneração necessária ao equilíbrio da ordem de mais de R\$ 5,50 (cinco reais e cinquenta centavos) por passageiro, porém, estudos das Concessionárias apontavam para um valor mínimo de R\$ 6,00 (seis reais).

Diante da situação, a Prefeitura encaminhou à Câmara de Vereadores de Salvador projeto de lei para a concessão de subsídios públicos ao sistema de transporte público, no valor anual limite de R\$ 205 milhões, sendo R\$ 190 milhões para o STCO e R\$ 15 milhões para o STEC, como forma de garantir a modicidade tarifária necessária em favor da população, mitigando os efeitos do custo elevado da prestação de serviço calculado nos estudos da revisão patrocinados pela Prefeitura.

O projeto de lei encaminhado pelo Executivo foi aprovado pelo legislativo e sancionado, convertendo-se na Lei Municipal nº 9.762 de 14 de novembro de 2023 que autorizou a concessão, por tempo e valor máximo determinados, de subsídio orçamentário ao STCO e ao STEC, por meio do emprego de recursos do tesouro municipal, permitiu, adicionalmente, a desoneração do débito da outorga prevista na cláusula quinta dos Contratos de Concessão nº 05/2014 e nº 06/2014. O subsídio autorizado pelo legislativo abrange apenas os anos de 2023 e 2024.

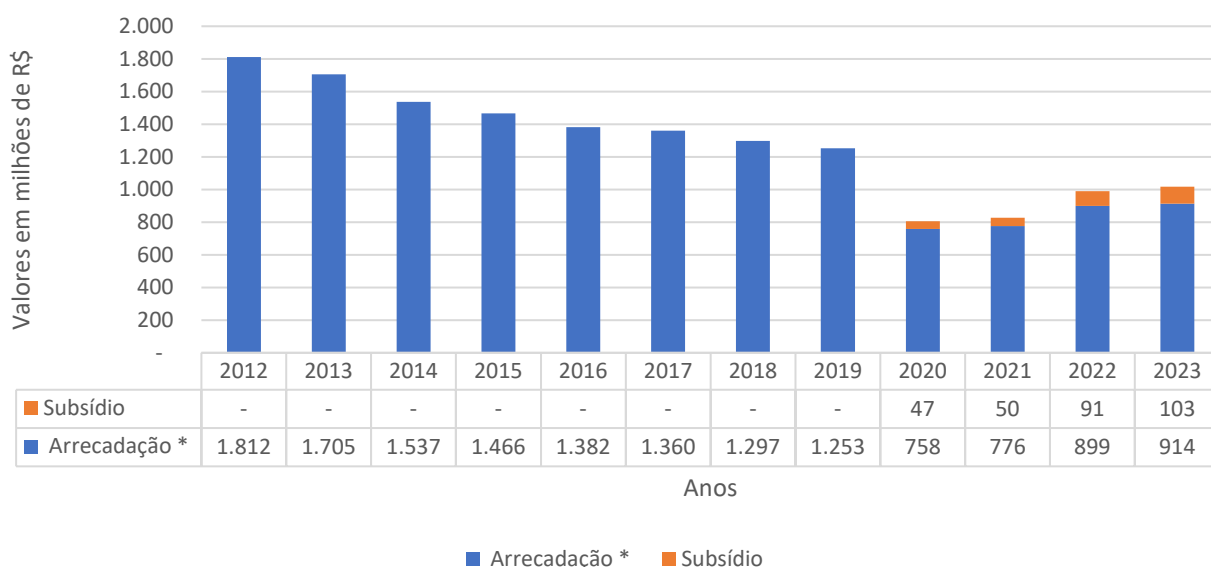
Em 10 de novembro de 2023, a Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador – ARSAL – publicou a Portaria nº 026/2023 que reajustou a tarifa pública do STCO, a partir do dia 13 de novembro, para o valor de R\$ 5,20 (cinco reais e vinte centavos), com efeito retroativo desde 1º de janeiro do mesmo ano.

Somente em 30 de novembro de 2023 o Poder Público Municipal realizou o pagamento da diferença entre a tarifa pública praticada (R\$ 4,90) e tarifa pública determinada na Portaria nº 026/2023 e, ainda assim, apenas referente ao período entre 1º de janeiro e 31 de outubro de 2023. Esse valor representou apenas 44% do valor do subsídio devido às empresas, ficando o restante pendente de pagamento.

Em abril de 2024, após novas rodadas de discussões foi assinada Ata de reunião entre Prefeitura e Concessionárias em que foram estabelecidas as tarifas de remuneração devidas às empresas nos anos de 2023 e 2024. Com base nesses valores ajustados, foram calculados os valores finais dos subsídios relativos ao ano de 2023, porém o pagamento do saldo devido pelo Município ainda encontra entraves relativos à constituição de garantias exigidas pela Lei Municipal nº 9.762/2023.

Este quadro mostra que a estrutura de governança institucional das concessões para operação do STCO é bastante frágil. A situação do STEC é ainda mais frágil, dada a inexistência de contratos de concessão que regulem a operação do sistema. A situação do Sistema de ônibus Metropolitano apresenta igual fragilidade, dado que é operado de forma precária, sem estrutura de governança institucional.

Figura 93: Evolução da arrecadação e subsídio do STCO, em milhões de R\$



* em valores corrigidos pelo IPCA para junho de 2024

Fonte: SEMOB, elaboração própria

Comparado com a arrecadação municipal, o montante de subsídio correspondeu, em 2023, a 1,13% da Receita Corrente Líquida do município.

Tabela 81: Participação do subsídio na receita municipal de Salvador

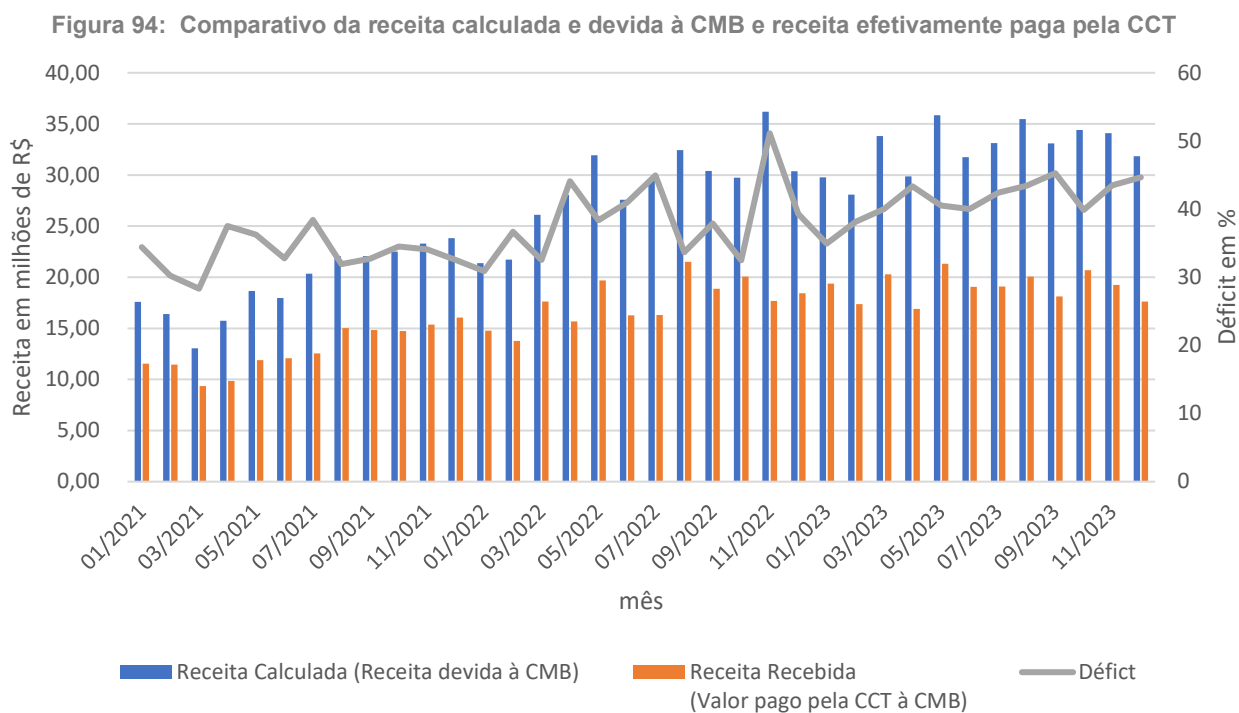
2023	
Subsídio anual (R\$)	103.456.550,60
RCL município (R\$)	9.119.567.392,43
% subsídio na RCL	1,13%

Fonte: Elaboração própria

Para os Sistemas de TPC dos demais municípios, não foram obtidas informações oficiais que possibilitassem uma análise mais aprofundada.

No SMSL, conforme já mencionado, as regras de remuneração estão previstas no contrato de concessão e resultam numa equação que considera os custos contratuais, a receita tarifária obtida, a parcela de risco assumida pela CMB²⁰ e a contraprestação do Poder Concedente em função do déficit.

No gráfico da Figura 94 é possível observar os resultados do SMSL no período entre janeiro/2021 e dezembro/2023.

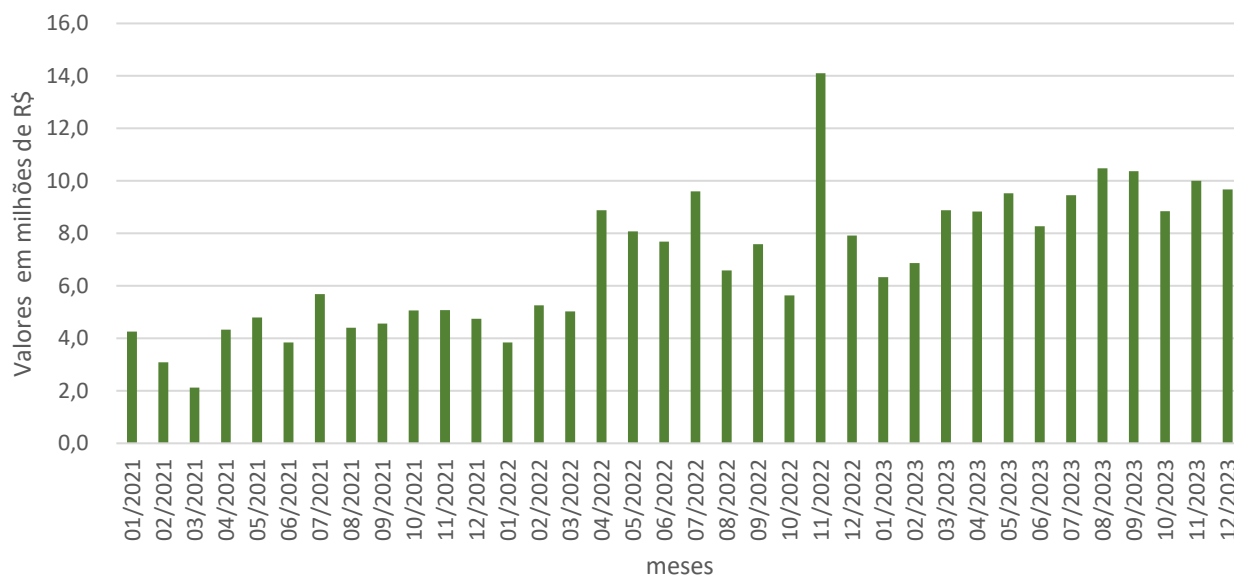


Fonte: CCR, elaboração própria

O déficit médio apurado em 2023 foi na ordem de 41,4%, caso seja descontada dessa diferença o percentual de risco assumido pela Concessionária, conforme contrato de concessão, esse déficit passa a ser de cerca de 31%, com isso, o valor médio da contraprestação mensal do Poder Concedente em 2023, já corrigido pelo IPCA para junho de 2024, foi, em média, de R\$ 9,0 milhões ao mês, totalizando no ano R\$107,5 milhões, em valores correntes, esse montante foi de R\$ 103,3 milhões. Na Figura 95 é possível observar os valores de contraprestação mensal.

²⁰ Percentual de risco da Concessionária CCR – Metrô Bahia: 15%

Figura 95: Pagamento mensal da contraprestação do Poder Concedente ao SMSL em milhões de R\$



Fonte: CCR, elaboração própria

Comparado com a arrecadação do Estado, o montante de subsídio correspondeu, em 2023, a 0,18% da Receita Corrente Líquida do município.

Tabela 82: Participação do subsídio na receita do Estado

	2023
Subsídio anual (R\$)	103.313.004,41
RCL Estado da Bahia (R\$)	57.229.420.000,00
% subsídio na RCL	0,18%

Fonte: Elaboração própria

3.2 Aspectos Financeiros dos entes públicos

3.2.1 Metodologia de Cálculo das Despesas dos Entes – Históricas e Projetadas

A metodologia adotada neste estudo foi elaborada para permitir uma comparação robusta e coerente entre as RMs, levando em consideração suas especificidades, mas também buscando identificar padrões e diferenças significativas nos gastos públicos destinados à mobilidade urbana.

Definições Contábeis Fundamentais

Para uma melhor compreensão da metodologia, é importante esclarecer alguns termos contábeis frequentemente utilizados no estudo. São eles:

- **Dotação Inicial**: Refere-se ao valor previsto no orçamento para determinado programa ou ação, no início do exercício financeiro. Essa dotação é determinada com base nas projeções orçamentárias e no planejamento do governo para o ano seguinte. Ela representa o montante que foi inicialmente alocado para uma determinada despesa.
- **Dotação Atualizada**: É o valor da dotação orçamentária após ajustes e modificações ao longo do exercício financeiro, como revisões de metas, transferências de recursos ou novos créditos adicionais. A dotação atualizada reflete os valores mais recentes e, portanto, mais precisos para a execução da despesa.
- **Despesa Empenhada**: Quando a administração pública assume o compromisso de realizar uma despesa, é gerado o empenho, que corresponde à reserva do valor necessário para o pagamento do fornecedor. Este é o primeiro passo no processo de execução de uma despesa pública, formalizando o compromisso de pagamento. Vale destacar que um empenho não necessariamente implica em liquidação ou pagamento. Ou seja, o fato de um valor ser empenhado não garante que o bem ou serviço será efetivamente entregue ou pago.
- **Despesa Liquidada**: Refere-se ao momento em que a despesa foi efetivamente realizada, ou seja, o bem ou serviço foi entregue ou prestado, e a administração pública tem certeza da obrigação de pagamento. Nesse estágio, é apurado o valor exato a ser pago e o credor tem direito a receber.
- **Despesa Paga**: Representa a fase final do processo de execução da despesa pública, quando o pagamento efetivo é realizado ao fornecedor ou prestador de serviço. Após o pagamento, a obrigação da administração pública é considerada cumprida.

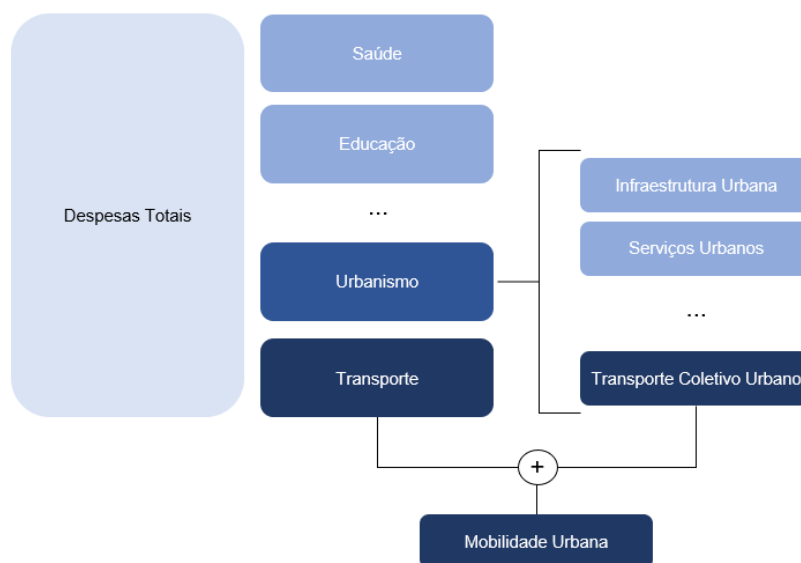
Valores Históricos

Para os valores históricos, foram usadas informações do Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro (Siconfi). Para a categorização das despesas totais, considerou-

se a soma de todos os valores nominais classificados como “despesas”. No caso específico de mobilidade urbana, foram somados os valores nominais relacionados à subfunção “transporte coletivo urbano” e a função “transporte”.

Para maior clareza, a metodologia de cálculo está representada de forma esquemática na figura abaixo.

Figura 96: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana



Fonte: elaboração própria

O uso de programas e ações para categorizar os valores históricos seria a escolha que oferece maior precisão na análise, pois permite associar diretamente os gastos aos objetivos e metas do governo, identificando claramente a destinação dos recursos. No entanto, essa metodologia apresenta desafios quando aplicada em comparação e replicabilidade entre as RMs, principalmente devido à indisponibilidade e diferença na disponibilidade de dados entre as diferentes regiões. Muitas vezes, os dados necessários para uma comparação justa e precisa não estão acessíveis ou não são apresentados de forma padronizada nos relatórios oficiais, o que torna o processo de replicação e comparabilidade mais complexo. Essa dificuldade é apresentada também no estudo Gastos Públicos em Mobilidade Urbana²¹.

Valores Projetados

²¹ Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/gastos-publicos-em-mobilidade-urbana-no-brasil.pdf#:~:text=Este%20trabalho%20%C3%A9%20resultado%20de,iCS%29%2C%20para%20levantar>. Acesso em: abril de 2025.

Para os valores programados, o processo é feito em duas etapas. Na primeira, é realizado um estudo do último PPA para identificar os programas relacionados a mobilidade urbana e o valor dos recursos que foi alocado para cada um deles.

Em seguida, é feito um somatório dos valores programados para esses programas nas LOAs de 2024 e 2025 dos respectivos entes.

É importante ressaltar que existe uma diferença metodológica entre a composição dos valores históricos e os valores projetados. Essa diferença pode gerar grandes discrepâncias entre os valores históricos e os valores programados.

3.2.2 Metodologia de Mapeamento das Parcerias Público-Privadas (PPPs)

A etapa de levantamento e sistematização das iniciativas de Parcerias Público-Privadas (PPPs), nos âmbitos estadual e municipal, foi orientada por uma estratégia metodológica baseada em quatro fontes complementares de dados e evidências. O objetivo foi identificar projetos contratados, em estruturação ou em fase de estudo. A metodologia adotada pode ser sintetizada nos seguintes eixos:

1. Análise dos Relatórios Resumidos da Execução Orçamentária (RREO): Foram consultados os RREOs publicados pelos entes subnacionais. Essa etapa permitiu identificar os contratos de PPP efetivamente firmados e em execução, bem como seus impactos fiscais projetados. A informação foi utilizada para verificar a existência de parcerias formalizadas e aferir sua materialidade orçamentária, além de servir como validação cruzada de outras fontes.

2. Levantamento em Portais Oficiais dos Entes Subnacionais: Foi realizada uma varredura nos sites institucionais dos estados e municípios selecionados, especialmente nas seções de Unidades de PPP, Comissões Gestoras, Secretarias de Planejamento, Infraestrutura ou afins. Nessas páginas, buscou-se documentação relativa a chamamentos públicos, Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMIs), estudos de viabilidade, minutas de edital e contratos já celebrados.

3. Consulta a Bases Especializadas – Radar PPP e Hub de Projetos do BNDES: Foram utilizados dados consolidados do Radar de Projetos, base de dados mantida pela Radar PPP, que realiza monitoramento contínuo de concessões e PPPs no Brasil, em todos os níveis federativos. Também foram analisados os dados disponíveis no Hub de Projetos do BNDES, que reúne as iniciativas apoiadas pelo banco.

4. Complementação por Fontes Acessórias: Quando necessário, as informações obtidas nas fontes principais foram complementadas por notícias jornalísticas, relatórios de tribunais de contas e outros materiais de domínio público, com o objetivo de esclarecer contextos, prazos ou desdobramentos não explicitados nos documentos oficiais. Ressalta-se, entretanto, que essas fontes acessórias

foram utilizadas apenas de forma complementar, não sendo consideradas fontes primárias para fins de caracterização dos projetos ou comprovação documental.

Área/Setor

Para fins de padronização e coerência na apresentação dos projetos de PPPs, adotou-se uma classificação por área/setor baseada nas finalidades principais dos empreendimentos. Essa categorização permite organizar os projetos de maneira comparável, facilitando a análise por tema e por política pública envolvida. A tabela a seguir apresenta os principais setores utilizados na análise, acompanhados de breves descrições e exemplos típicos de projetos enquadrados em cada categoria.

Tabela 83: Classificação de Área/Setor

Área/Setor	Descrição	Exemplos
Mobilidade Urbana	Projetos que visam melhorar o deslocamento de pessoas dentro dos centros urbanos e metropolitanos, promovendo acessibilidade, integração modal e transporte público de qualidade.	Corredores de ônibus (BRT), VLTs, terminais urbanos, ciclovias, bilhetagem eletrônica, teleféricos urbanos.
Saneamento	Projetos voltados à universalização e melhoria dos serviços de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, drenagem urbana e resíduos sólidos.	Abastecimento de água, esgotamento sanitário, aterros sanitários, coleta seletiva, drenagem urbana
Saúde	Parcerias para construção, gestão e manutenção de unidades de saúde e serviços de apoio ao SUS.	Hospitais, unidades de pronto atendimento (UPAs), centros de diagnóstico por imagem, laboratórios
Educação	Implantação e operação de unidades escolares, creches e centros educacionais, com serviços de apoio.	Creches, escolas públicas, centros de educação infantil, universidades
Transportes	Projetos de infraestrutura voltados à movimentação de cargas e passageiros entre regiões, com foco em integração territorial, logística e escoamento da produção.	Rodovias estaduais e federais, ferrovias, portos, aeroportos regionais, hidrovias.
Iluminação Pública	Projetos para modernização, operação e manutenção da rede de iluminação pública.	LEDs em vias públicas, telegestão, manutenção de luminárias
Gestão Pública / Infraestrutura Administrativa	Implantação e manutenção de unidades administrativas para funcionamento da máquina pública.	Centros administrativos, fóruns, delegacias, quartéis, sede de secretarias

Área/Setor	Descrição	Exemplos
Turismo / Cultura / Esportes	Aproveitamento de ativos culturais e esportivos para uso turístico, cultural e recreativo.	Estádios, centros de convenções, mercados públicos, museus
Tecnologia / Telecomunicações / Conectividade	Implantação e operação de redes de dados, comunicação e soluções tecnológicas para o setor público.	Infovias, conectividade de escolas e hospitais, centrais de dados, centros de comando e controle
Energia	Geração e fornecimento de energia para consumo público, com foco em eficiência e sustentabilidade.	Miniusinas solares, sistemas fotovoltaicos, cogeração
Habitação / Urbanização	Projetos voltados à produção habitacional de interesse social e requalificação urbana.	Conjuntos habitacionais, reurbanização de favelas, habitação popular
Sistema Prisional / Socioeducativos	Projetos voltados para a construção, operação e manutenção de unidades prisionais, incluindo presídios, centros de detenção e penitenciárias.	Complexos prisionais, unidades de reabilitação, presídios de segurança máxima.
Infraestrutura	Projetos voltados à implantação ou modernização de obras estruturantes de uso coletivo, que não se enquadram em setores específicos como saúde ou educação, mas que são essenciais ao funcionamento urbano, institucional ou produtivo.	Obras de contenção, centros de abastecimento, infraestrutura hídrica, mercados públicos, centros logísticos urbanos.
Logística	Projetos voltados à operação, apoio e integração de cadeias produtivas, com foco em armazenagem, transporte de mercadorias e apoio ao escoamento de produção local, regional ou nacional.	Plataformas logísticas, portos, entrepostos, centros de distribuição, terminais intermodais, polos de carga

Fonte: elaboração própria

Modalidade da PPP

As PPPs no Brasil, são reguladas pela Lei Federal nº 11.079/2004, que institui normas gerais para a contratação de parcerias entre a administração pública e a iniciativa privada na prestação de serviços públicos. A lei estabelece dois tipos principais de PPPs: concessão patrocinada e concessão administrativa.

A concessão patrocinada (art. 2º, inciso III) é aquela em que o parceiro privado recebe remuneração proveniente tanto da exploração do serviço junto aos usuários quanto de uma contraprestação pecuniária paga pelo poder público. Esse modelo é geralmente utilizado em projetos que geram receitas parciais com os usuários (como rodovias pedagiadas, metrô ou arenas esportivas), mas

que necessitam de um aporte complementar do Estado para garantir a viabilidade econômico-financeira do contrato.

Já a concessão administrativa (art. 2º, inciso IV) é aquela em que a remuneração do parceiro privado advém exclusivamente do poder público, ou seja, não há cobrança direta dos usuários finais. Esse modelo é comum em setores como educação, saúde, iluminação pública e infraestrutura administrativa, onde não é viável ou permitido cobrar tarifas dos usuários.

Ente Responsável

De acordo com a legislação brasileira, as Parcerias Público-Privadas (PPPs) podem ser contratadas diretamente pelos entes federativos — União, estados, Distrito Federal e municípios — ou por suas entidades da administração indireta, como autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista. A responsabilidade pela PPP, nesses casos, recai sobre o ente contratante, sendo ele o responsável por assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, inclusive os pagamentos de contraprestações.

No caso de empresas estatais, a Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF) estabelece uma distinção importante entre empresas dependentes e não dependentes. Segundo o art. 2º, inciso III, uma empresa estatal dependente é aquela que recebe recursos do ente controlador para custeio de despesas com pessoal ou de custeio em geral ou para investimentos. Por outro lado, empresas não dependentes são aquelas que operam com receitas próprias, não necessitando de aportes orçamentários do ente público controlador.

Essa distinção tem implicações diretas no cálculo do limite de comprometimento da Receita Corrente Líquida (RCL) com contratos de PPP. Conforme previsto no art. 28 da Lei nº 11.079/2004, a soma das contraprestações anuais dos contratos de PPP não pode ultrapassar 5% da RCL do ente federativo contratante. No entanto, os contratos celebrados por empresas estatais não dependentes não são contabilizados dentro desse limite, já que não geram obrigações diretas para o orçamento fiscal do ente federativo.

Essa interpretação é respaldada pela Nota Técnica SEAE nº 02/2018, do Ministério da Economia, e por manifestações do Tribunal de Contas da União (TCU), que reconhecem que os contratos de PPP assinados por empresas estatais não dependentes, com receitas autônomas e sustentabilidade financeira, não impactam o limite de 5% da RCL do ente controlador.

3.2.3 Cálculo do CAPAG

Cálculo atual da CAPAG: A metodologia vigente (definida pela Portaria MF nº 1.583/2023, com detalhes conceituais na Portaria STN nº 217/2024) baseia-se em três indicadores principais. São avaliados o nível de endividamento, a poupança corrente e a liquidez de curto prazo do ente, que

juntos permitem um diagnóstico amplo das finanças públicas. Cada indicador gera uma nota parcial, e da combinação desses resultados obtém-se a nota final da CAPAG (A, B, C ou D). A seguir, detalham-se os três indicadores e seus critérios:

- Endividamento (DC) – Mede o grau de dívida consolidada em relação à capacidade de arrecadação do ente. É calculado pela razão entre a Dívida Consolidada Bruta e a Receita Corrente Líquida (RCL) do último exercício encerrado. Por definição legal, Estados não podem exceder 200% e municípios 180% da RCL em dívida consolidada (Limite da LRF), mas a CAPAG adota limites bem mais prudenciais. Atualmente, se o indicador de endividamento for inferior a 60% da RCL, o ente recebe nota A; entre aproximadamente 60% e 100%, recebe B; e acima de 100% da RCL, recebe nota C.
- Poupança Corrente (PC) – Avalia a situação do resultado corrente do ente, isto é, se as receitas correntes são suficientes para cobrir as despesas correntes e gerar sobra de recursos (superávit corrente). Na prática, corresponde à razão entre Despesas Correntes e Receitas Correntes ajustadas, muitas vezes calculada como média ponderada dos últimos três anos (para mitigar oscilações anuais). Na metodologia atual houve um endurecimento desse critério: somente entes com despesas correntes inferiores a 85% da receita obtêm nota A em poupança corrente. Se o PC ficar entre ~85% e 95%, a nota parcial é B; e valores a partir de 95% indicam situação muito próxima do desequilíbrio, recebendo nota C. Esse indicador demonstra o espaço orçamentário para pagar investimentos e dívida com recursos próprios – quanto mais próxima de C (despesas correntes muito altas), menos fôlego financeiro o ente tem, indicando necessidade de ajuste (corte de gastos ou aumento de receitas).
- Liquidez Relativa (LR) – Apura a capacidade de pagamento de obrigações de curto prazo com os recursos de caixa disponíveis. É calculada com base na diferença entre as disponibilidades de caixa bruta e as obrigações financeiras exigíveis no curto prazo, dividida pela RCL. Em termos intuitivos, verifica se o ente possui caixa suficiente para honrar as despesas e compromissos imediatos (restos a pagar, fornecedores, salários etc.). Na metodologia atual, a liquidez relativa passa a ter três faixas: entes com superávit de caixa (caixa excedente positivo em relação às obrigações) continuam sendo classificados com A; entes com pequeno déficit de caixa de curto prazo (obrigação ligeiramente superior ao caixa, indicando liquidez quase equilibrada) podem receber B; e entes com déficit de caixa significativo permanecem com C. Em suma, uma LR muito baixa (negativa) alerta para risco de atrasos de pagamentos, enquanto uma liquidez folgada contribui positivamente na nota final.

Após o cálculo dos três indicadores acima, cada um com sua nota parcial, determina-se a nota final da CAPAG do ente conforme a combinação desses resultados, de acordo com a tabela abaixo.

Tabela 84: Classificação CAPAG final

Classificação Parcial do Indicador			Classificação Final da Capacidade de Pagamento
Endividamento	Poupança Corrente	Liquidez Relativa	
A	A	A	A
A	B	A	
A	A	B	
B	A	A	B
C	A	A	
B	B	A	
C	B	A	
B	A	B	
C	A	B	
A	B	B	
B	B	B	
C	B	B	
C	C	C	D
Demais combinações de classificações parciais			C

Fonte: Portaria Normativa MF Nº 1.583, de dezembro de 2023²²

Inicialmente, o capítulo financeiro utilizava outra metodologia, porém, não foi possível replicá-la para todas as RMs do estudo. Dessa forma, os capítulos que foram produzidos com a metodologia inicial foram trazidos para o apêndice. A seguir, estão replicados os capítulos da primeira versão.

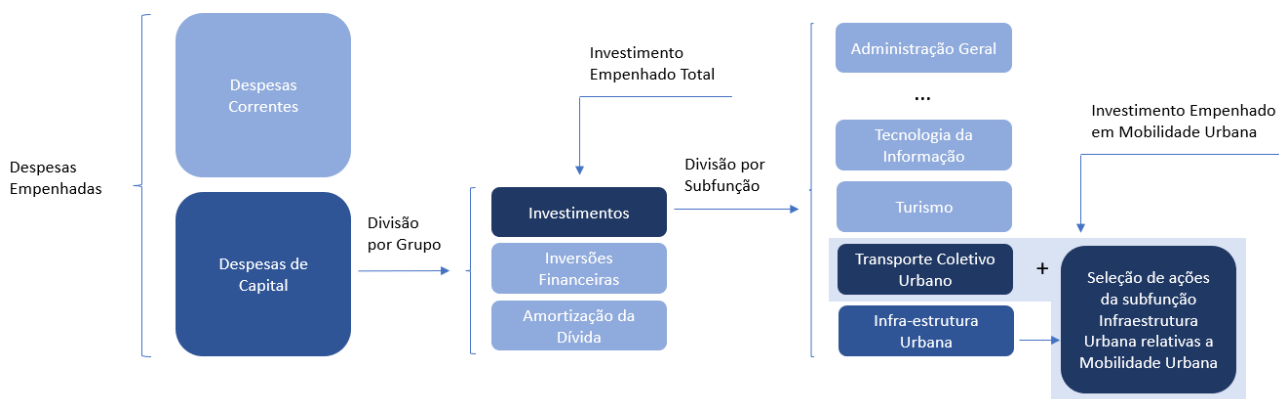
3.2.4 Investimentos

Neste capítulo, utilizou-se como base os valores empenhados ao longo do período analisado, conforme registrados em fontes oficiais. Para a categorização dos investimentos totais, considerou-se a soma de todos os valores nominais empenhados classificados como “investimentos”. No caso específico de mobilidade urbana, foram somados os valores nominais empenhados classificados como “investimentos” relacionados à subfunção "transporte coletivo urbano" e ações selecionadas da subfunção "infraestrutura urbana". Os mesmos critérios foram usados para calcular os valores liquidados, tanto totais, quando para mobilidade urbana.

Para maior clareza, a metodologia de cálculo está representada de forma esquemática na Figura 58.

²² Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-normativa-mf-n-1.583-de-13-de-dezembro-de-2023-530597625>. Acesso em: abril de 2025.

Figura 97: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana



Fonte: elaboração própria

Já para os investimentos projetados, utilizou-se os valores previstos nas Leis Orçamentárias Anuais (LOAs), aplicando os mesmos critérios adotados na análise histórica.

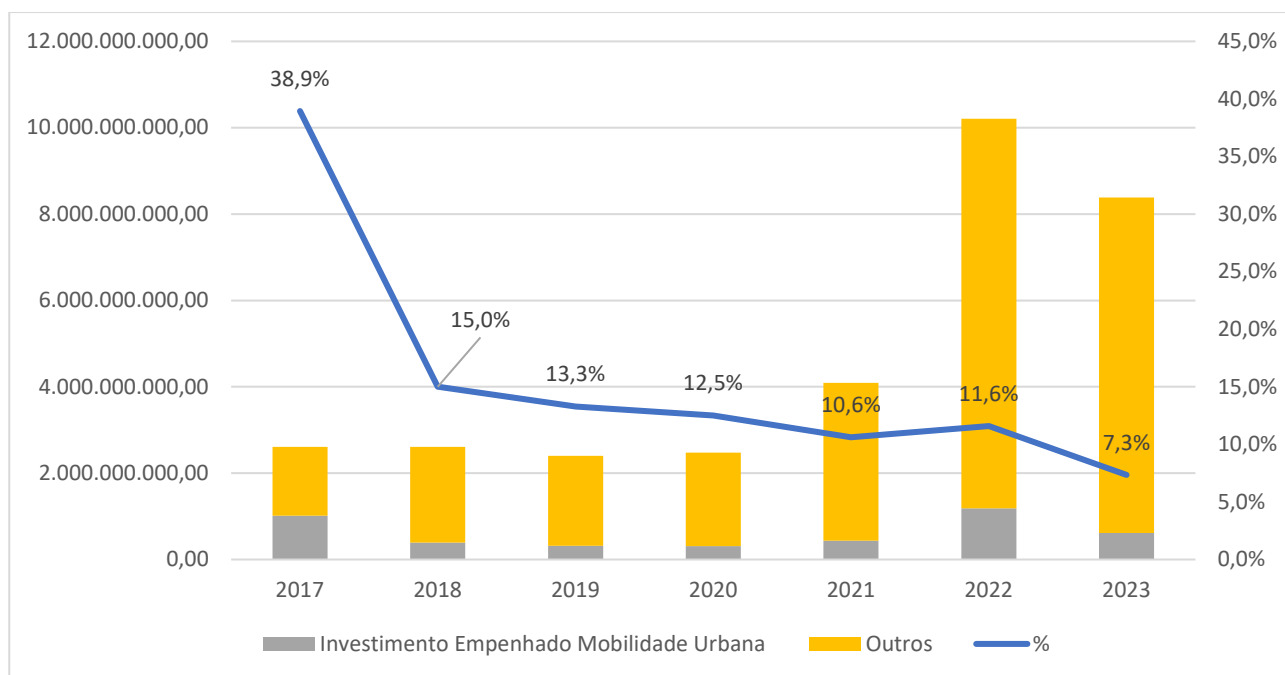
3.2.4.1 Governo do Estado da Bahia

3.2.4.1.1 Histórico de Investimentos Realizados

O Governo da Bahia investiu em grandes obras de mobilidade urbana, destacando-se o Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas, que se consolidou como um dos principais modos de transporte da RMS. Outros projetos incluem a expansão de corredores viários, como a Linha Azul e Linha Vermelha, que conectam áreas estratégicas da cidade.

O gráfico a seguir ilustra a proporção dos investimentos empenhados em mobilidade urbana em comparação ao volume total de investimentos empenhados pelo Governo do Estado da Bahia entre 2017 e 2023, destacando anos de maior ou menor concentração de recursos.

Figura 98: Gráfico dos Investimentos Empenhados Anuais do Governo da Bahia em Mobilidade Urbana vs. Investimento Empenhados Total



Fonte: Portal Transparência Bahia

Entre 2017 e 2023, os investimentos empenhados em mobilidade urbana foram compostos pelas seguintes ações²³:

- Ampliação da Infraestrutura do Sistema Metroviário
- Fiscalização de Infraestrutura Ferroviária e Metroviária
- Elaboração de Estudo e Projeto de Mobilidade Urbana e Interurbana
- Implantação do Veículo Leve sobre Trilhos Comércio - São Luiz
- Implantação de Infraestrutura do Sistema Metroviário
- Implantação de Infraestrutura Viária nos Municípios
- Implantação de Infraestrutura da Mobilidade Urbana e Interurbana
- Implantação de Infraestrutura Viária em Áreas Urbanas
- Implantação do Corredor de Transporte Transversal I - Lobato-Pirajá /Avenida Gal Costa
- Implantação do Corredor de Transporte Transversal II - Avenida Orlando Gomes/Avenida 29 de Março
- Requalificação de Infraestrutura Viária Urbana
- Construção de Terminal Rodoviário

Em 2017, houve um investimento empenhado de R\$ 820 milhões em mobilidade urbana para a ação “implantação de infraestrutura do sistema metroviário”. Já em 2021 e 2022, a ação “ampliação do sistema metroviário” representou 70% e 91% respectivamente dos investimentos empenhados

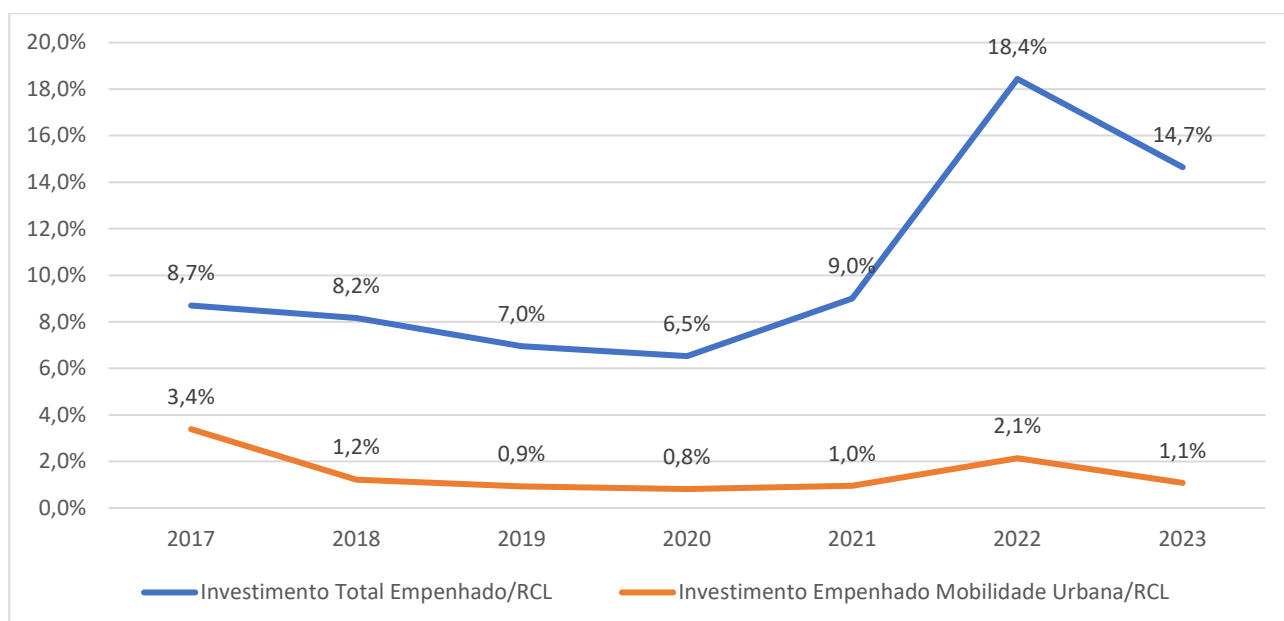
²³ Na contabilidade pública, uma ação é uma unidade de planejamento que compõe o orçamento público e é utilizada para organizar e executar as políticas públicas. Trata-se de um instrumento que especifica as atividades ou projetos necessários para alcançar os objetivos de um programa governamental. Foram listados os nomes das ações da mesma forma que elas constam no portal da transparência do ente.

em mobilidade urbana. Além disso, de 2017 a 2023 as duas ações de implantação dos corredores de transporte transversal I e II, somaram um valor empenhado de mais de R\$1,3 bilhão.

Em 2022 e 2023, os valores de investimentos totais empenhados foram respectivamente 149% e 105% maiores que em 2021, pois houve um aumento dos investimentos empenhados em Educação, Urbanismo e Transporte pelo Governo do Estado da Bahia.

Outro aspecto relevante é a relação entre investimento empenhado total e em mobilidade urbana e Receita Corrente Líquida (RCL) do Estado, que mede a capacidade financeira para realizar investimentos. O gráfico a seguir mostra essa comparação, permitindo visualizar o esforço do governo em alocar recursos para a mobilidade urbana dentro de suas possibilidades fiscais.

Figura 99: Gráfico dos Investimentos Empenhados Totais e em Mobilidade Urbana vs. Receita Corrente Líquida do Governo da Bahia

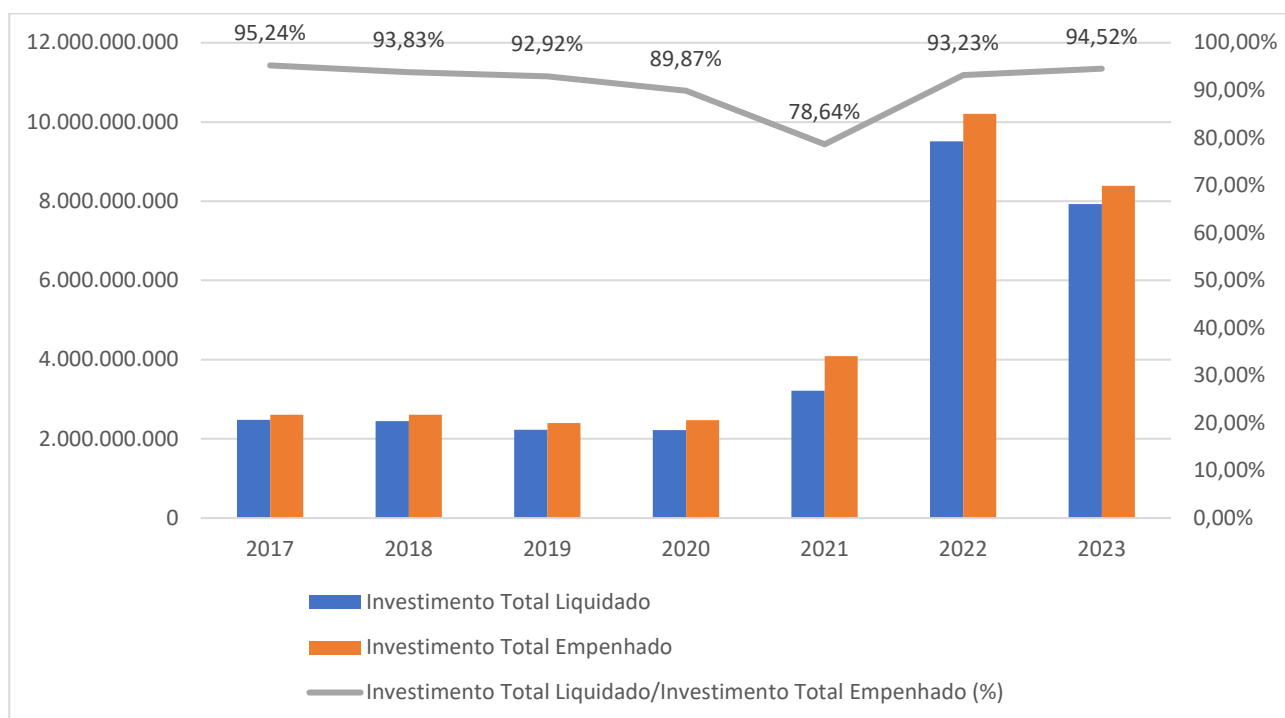


Fonte: Portal Transparência Bahia

Este gráfico destaca como o investimento empenhados em mobilidade urbana se posiciona em relação à RCL, oferecendo uma perspectiva sobre a sustentabilidade fiscal desses investimentos.

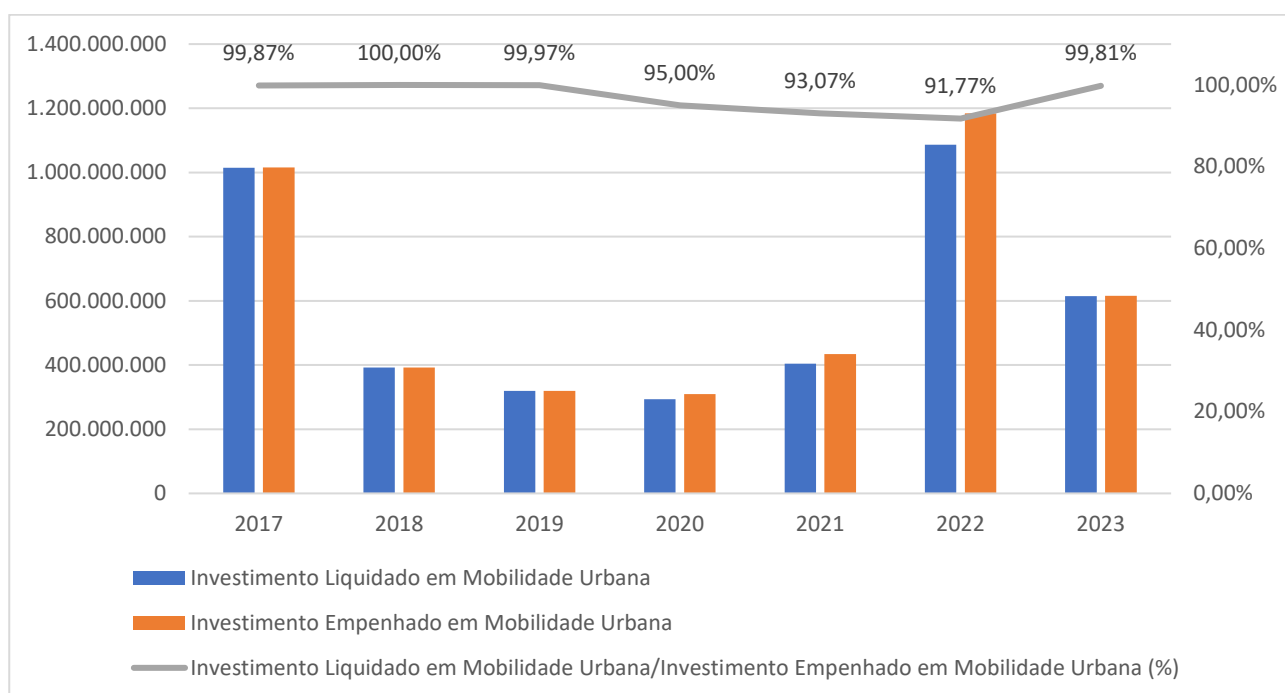
Para avaliar a capacidade de execução do Governo da Bahia, realizou-se uma análise comparativa entre os valores empenhados e os liquidados ao longo dos anos, considerando tanto o montante total quanto os recursos destinados à mobilidade urbana. Os dados estão representados nos gráficos apresentados abaixo. Observa-se que, na maioria dos anos, os valores empenhados e liquidados são bastante próximos. A exceção ocorre em 2020 e 2021, anos marcados pela pandemia, quando o montante total liquidado foi inferior a 90% do valor empenhado. Ainda assim, em nenhum ano do período analisado, os investimentos liquidados em mobilidade urbana ficaram abaixo de 90% dos valores empenhados, demonstrando a capacidade do Governo da Bahia em efetivar os investimentos planejados.

Figura 100: Gráfico Comparativo Entre Investimentos Totais Empenhados e Liquidados pelo Governo da Bahia



Fonte: Transparência Bahia

Figura 101: Gráfico Comparativo Entre Investimentos em Mobilidade Urbana Empenhados e Liquidados pelo Governo da Bahia



Fonte: Transparência Bahia

3.2.4.1.2 Investimentos projetados

O Plano Plurianual Participativo (PPA) 2024-2027 da Bahia destina atenção significativa ao transporte e mobilidade urbana, enfatizando a expansão e modernização da infraestrutura de mobilidade para promover acessibilidade e sustentabilidade.

O PPA inclui o programa Mobilidade Bahia, que reconhece que a mobilidade é essencial para garantir o direito à cidade, e, com isso, orienta-se pela intenção de ampliar e qualificar as possibilidades de deslocamento e acesso a infraestruturas, serviços, equipamentos, bens e oportunidades de trabalho. Para tanto, o programa visa aprimorar a integração metropolitana e as conexões urbano-regionais no estado, por meio da implementação de novas infraestruturas e da elaboração de planos e projetos estratégicos. Além disso, o plano busca responder às necessidades de melhoria nas vias de centros urbanos de médio e pequeno porte, promovendo uma distribuição espacial mais equitativa dos equipamentos públicos urbanos e fortalecendo as funções das cidades que atuam como polos regionais importantes.

O programa possui R\$ 5.291.411.000 em recursos programados, representando 3,5% dos recursos totais programados, e os seguintes compromissos:

- Aprimorar a integração dos municípios do Território Metropolitano de Salvador;
- Aperfeiçoar as condições de mobilidade intraurbana e intra e inter-regionais;
- Garantir o serviço de transporte intermunicipal regular de passageiros com qualidade e segurança; e
- Ampliar a disponibilidade de equipamentos públicos urbanos.

Além disso, o PPA apresenta o programa Bahia em Movimento: Logística para o Crescimento que trabalha a necessidade de fortalecimento da economia baiana e maior inserção nas cadeias de produção globais a partir da dinamização de áreas de grande potencial produtivo. O Programa tem como objetivo a ampliação, qualificação, diversificação e integração das cadeias logísticas no estado da Bahia, nos seus diversos modais. Em adição a isso, visa contribuir para o desenvolvimento regional, a atração de novos investimentos, a redução de custos, e a geração de maiores oportunidades para os empreendedores locais. Foram destinados R\$ 3.695.818.000 ao programa, representando 2,5% dos recursos programados, que tem como compromissos:

- Promover a expansão e melhoria da qualidade da infraestrutura rodoviária em todo o território baiano;
- Promover a diversificação nos modos de transporte e a integração logística da Bahia.

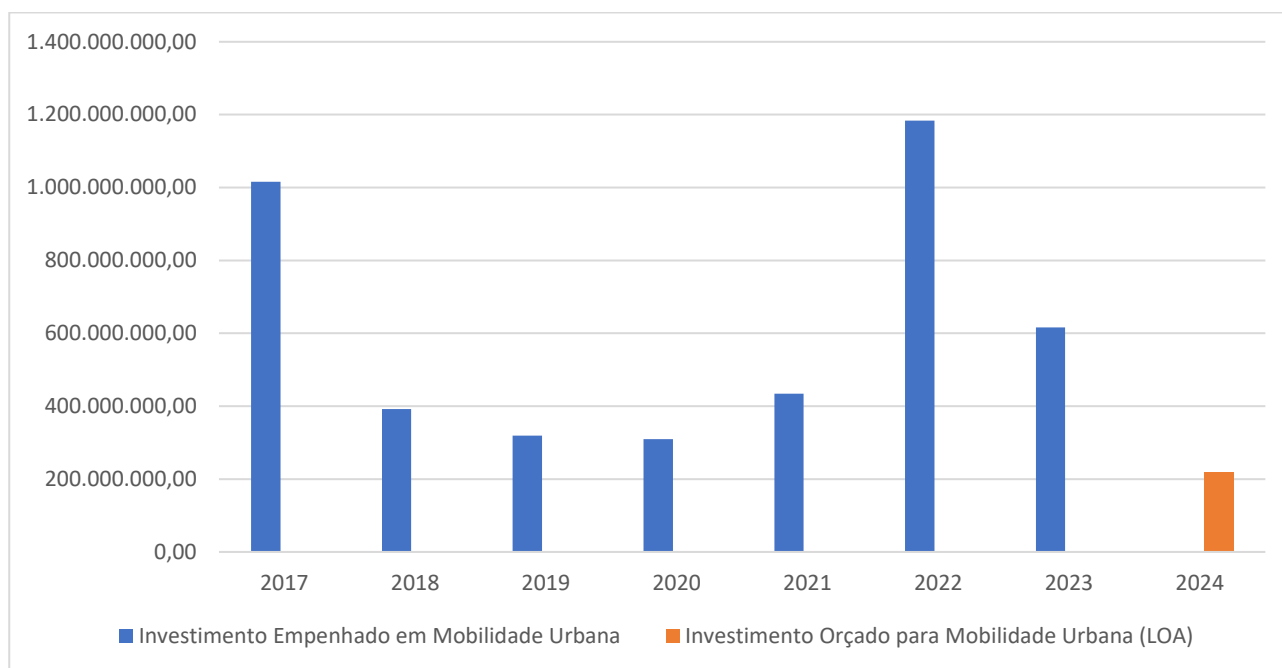
Na Proposta Orçamentária (PLOA) de 2025 o Governo Estadual da Bahia se comprometeu a priorizar os seguintes projetos de cada programa:

- Mobilidade Bahia
 - Sistema de Veículo Leve de Transporte – VLT;
 - Metrô – Linha 1 Sentido Sul: estudo para expansão;
 - Acesso na Rodovia BA 526 (CIA/Aeroporto) – Avenida 29 de Março (Contorno de São Cristóvão): Implantação.
- Bahia em Movimento: Logística para Crescimento
 - Obras rodoviárias – contorno Norte de Ilhéus/Entroncamento BA 262 – Entroncamento BR 415;

- Pavimentação da Rodovia na BA 959/Entroncamento da BR 116 (José Gonçalves) – Caetanos;
- Implantação da Rodovia na BA 001, Belmonte – Canavieiras;
- Aeroporto de Barreiras: ampliação;
- Ponte Salvador Itaparica.

O Gráfico a seguir mostra o histórico dos investimentos empenhados em mobilidade urbana de 2017 a 2023 e a projeção de orçamento para o ano de 2024.

Figura 102: Gráfico dos Investimentos em Mobilidade Urbana e o valor projetado no LOA (2024) do Governo da Bahia



Fonte: Portal Transparência Bahia

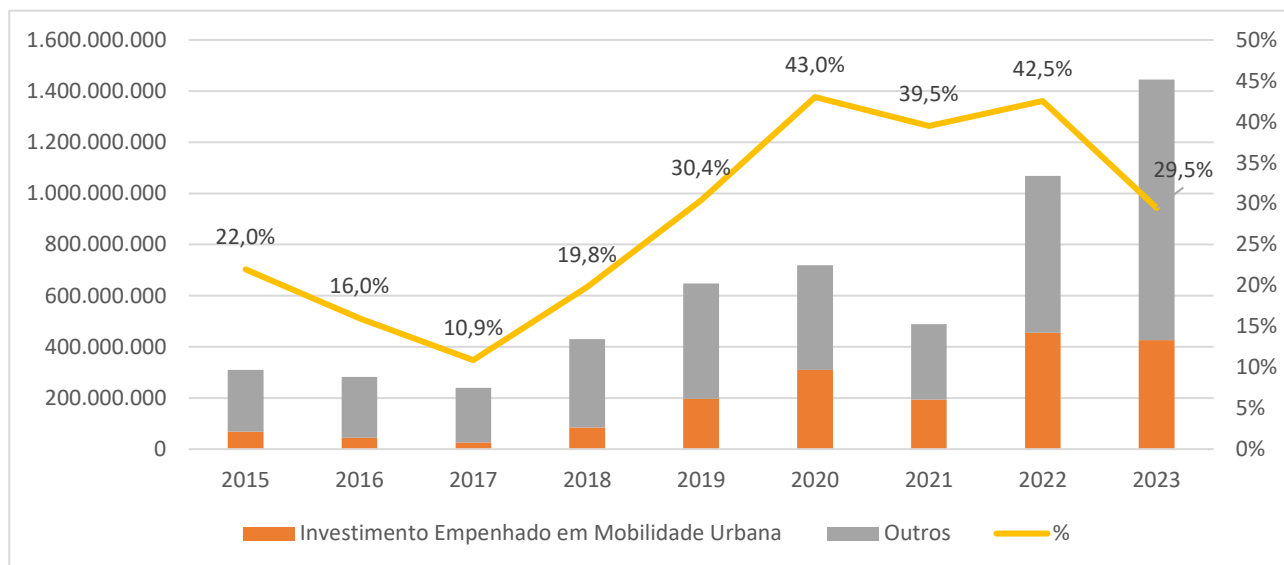
3.2.4.2 Salvador

3.2.4.2.1 Investimentos Realizados

A Prefeitura de Salvador também contribuiu com investimentos em mobilidade urbana, principalmente com a implementação do sistema BRT e a melhoria dos corredores de ônibus. O foco tem sido na redução de congestionamentos e na melhoria da qualidade do serviço oferecido aos passageiros.

Na figura a seguir, comparamos o montante destinado a mobilidade urbana com o total de investimentos da Prefeitura de Salvador de 2015 a 2023.

Figura 103: Gráfico dos Investimentos Anuais da Prefeitura de Salvador em Mobilidade Urbana vs. Investimento Total



Fonte: Transparência Salvador

De 2015 a 2023, os investimentos empenhados em mobilidade urbana foram compostos pelas seguintes ações²⁴:

- Aquisição de Equipamentos para Controle e Fiscalização do Tráfego
- Implantação do Projeto de Engenharia da Mobilidade Urbana
- Manutenção do Sistema de Fiscalização de Trânsito e Transporte
- Manutenção do Sistema de Transporte Vertical
- Implantação de Corredores de Transportes Públicos e Integrados
- Manutenção de Tecnologia da Informação e Comunicação
- Implantação de Corredores de Transportes Públicos Integrados - BRT Salvador
- BRT Salvador - Modernização e Investimento na Estrutura e Infraestrutura de Mobilidade Urbana
- Pedala Salvador - Movimento Salvador Vai de Bike
- Requalificação e Modernização do Sistema de Transporte Vertical
- Transporte Seguro e Confortável - Implantação e Revitalização de Equipamentos Públicos de Transporte
- Implantação da Infraestrutura Viária
- Intervenção em Pontos Críticos de Congestionamento - Trânsito Livre
- Manutenção do Sistema de Fiscalização de Trânsito

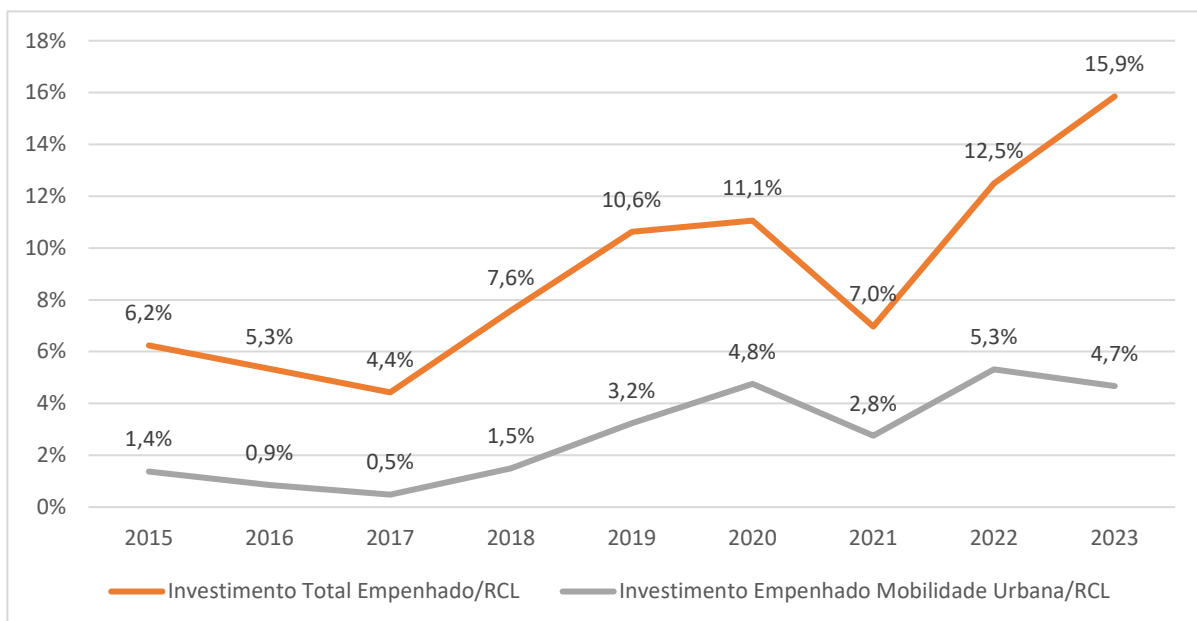
²⁴ Na contabilidade pública, uma ação é uma unidade de planejamento que compõe o orçamento público e é utilizada para organizar e executar as políticas públicas. Trata-se de um instrumento que especifica as atividades ou projetos necessários para alcançar os objetivos de um programa governamental. Foram listados os nomes das ações da mesma forma que elas constam no portal da transparência do ente.

- Repavimentação de Vias
- Manutenção do Sistema Semafórico e Sinalização de Trânsito
- Modernização do Sistema de Estacionamentos Rotativos Fechados e Zona Azul
- Requalificação de Calçadas Públicas
- Ampliação e Fortalecimento do Sistema de Monitoramento e Fiscalização de Trânsito
- Ampliação da Rede de Semáforos Inteligentes.
- Ampliação e Modernização da Rede Semafórica - Trânsito Seguro
- Construção e Recuperação de Pontes e Viadutos - Melhoria de Conexões Viárias
- Eu Curto Meu Passeio - Requalificação de Calçadas
- Novas Vias - Requalificação e Repavimentação de Vias
- Sistema Viário Moderno - Implantação de Infraestrutura Viária
- Pare. Olhe. Siga. Ações Educativas para um Trânsito Seguro
- Trânsito Seguro - Sistema de Monitoramento e Fiscalização de Trânsito

Além dos investimentos em infraestrutura, vale destacar que a Prefeitura de Salvador possui programas voltados à segurança, ao incentivo do uso de bicicletas e à promoção de uma cidade mais caminhável.

Assim como no nível estadual, é importante analisar a relação entre os investimentos em mobilidades urbana e a RCL do município de Salvador. O gráfico a seguir mostra essa relação e permite uma análise da capacidade da Prefeitura em continuar a investir em mobilidade urbana.

Figura 104: Gráfico dos Investimentos em Mobilidade Urbana vs. Receita Corrente Líquida da Prefeitura de Salvador

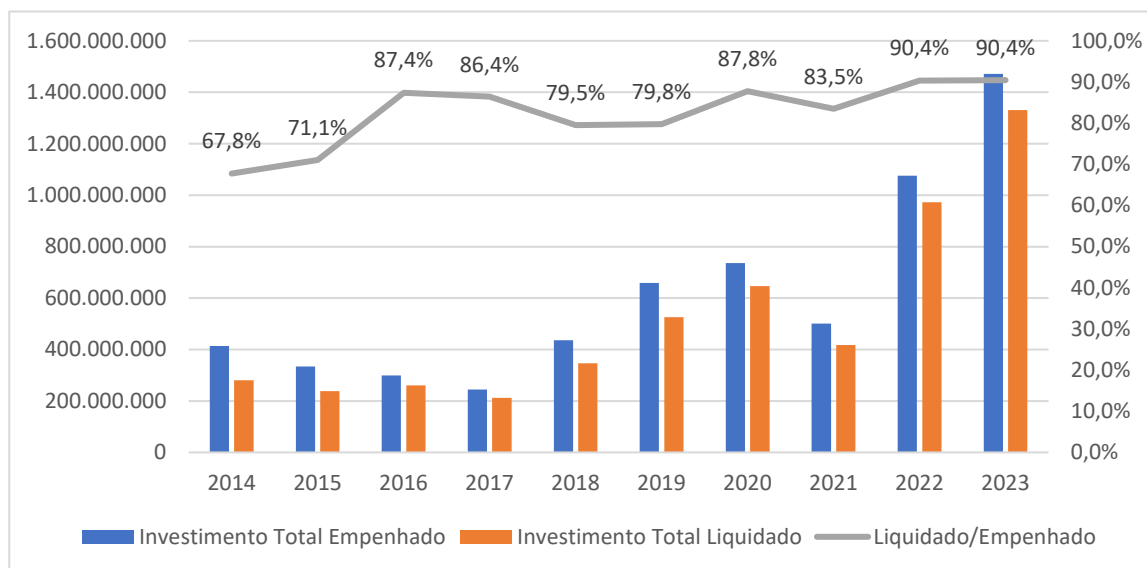


Fonte: Transparência Salvador

Esse gráfico oferece uma visão do esforço fiscal da Prefeitura para garantir os investimentos em mobilidade urbana.

Para avaliar a capacidade de execução do Prefeitura de Salvador, realizou-se uma análise comparativa entre os valores empenhados e os liquidados ao longo dos anos, considerando tanto o montante total quanto os recursos destinados à mobilidade urbana. Os dados estão representados nos gráficos apresentados abaixo.

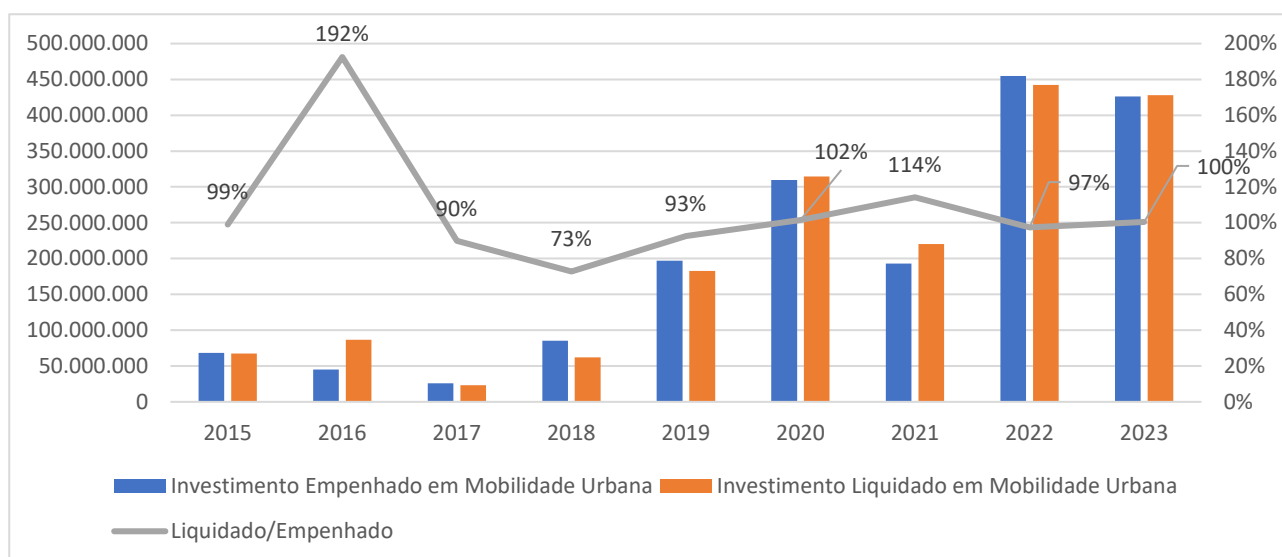
Figura 105: Gráfico Comparativo Entre Investimentos Totais Empenhados e Liquidados pela Prefeitura de Salvador



Fonte: Siconfi

A análise dos dados permite observar que a Prefeitura de Salvador, com exceção de 2014, manteve uma relação superior a 70% entre os valores de investimento liquidado e empenhado. Entre 2020 e 2023, essa relação foi ainda maior, ultrapassando 80%, o que indica que, mesmo durante a pandemia, a execução das ações propostas não foi comprometida.

Figura 106: Gráfico Comparativo Entre Investimentos em Mobilidade Urbana Empenhados e Liquidados pela Prefeitura de Salvador



Fonte: Transparência Salvador

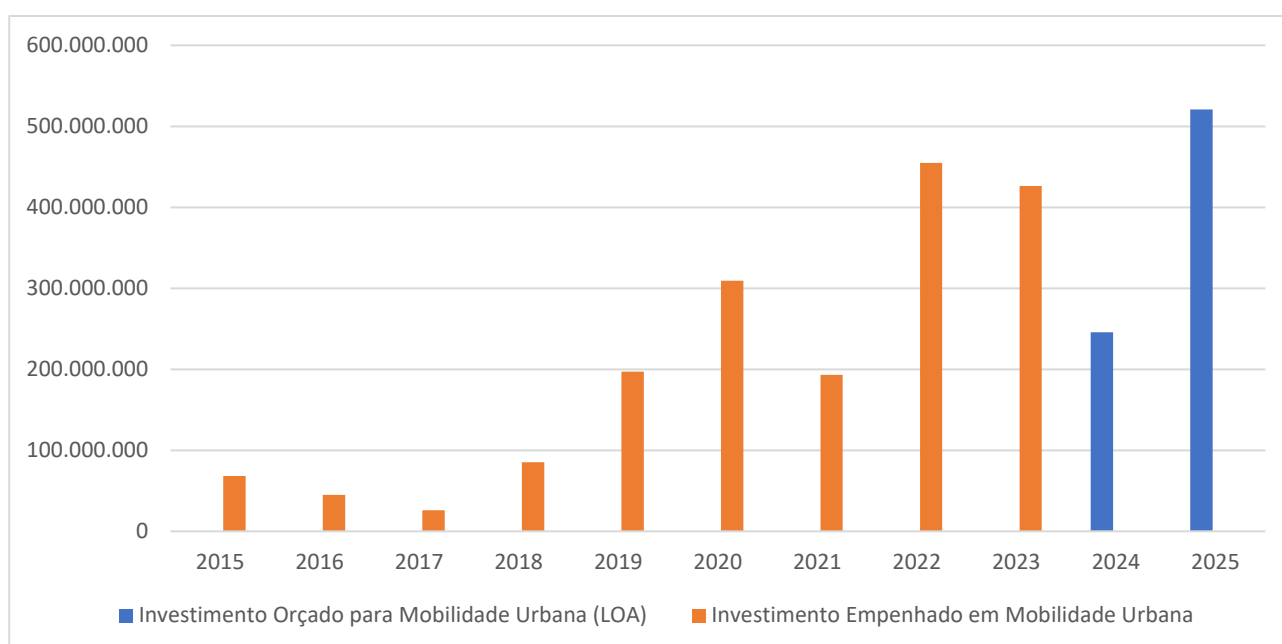
Na comparação entre os valores liquidados e empenhados para a mobilidade urbana pela Prefeitura de Salvador, observa-se que, em todos os anos, a razão supera 70%, o que indica uma boa capacidade de execução dos investimentos propostos. Em alguns anos, o percentual de liquidação ultrapassa 100%, devido à liquidação de empenhos realizados em exercícios anteriores.

3.2.4.2.2 Investimentos projetados

O Plano Plurianual (PPA) 2022-2025 da cidade de Salvador propõe uma série de iniciativas voltadas à mobilidade urbana, com destaque para o aprimoramento da infraestrutura viária e do transporte público. Com esse objetivo, o PPA apresenta o programa Mobilidade Urbana Integrada, Segura e Acessível. Para alcançar o objetivo, o programa envolve iniciativas como a conclusão das obras do BRT Lapa-Iguatemi/ Pituba, do BRS Orla Pituba-Piatã, das intervenções na região da Avenida Tancredo Neves, BRTs Transversais nos trechos das avenidas Gal Costa/Pinto de Aguiar e 29 de Março/Orlando Gomes, além de obras que viabilizem a micromobilidade nos bairros, ampliação da rede cicloviária e intervenções de requalificação e ampliação no sistema viário, além da promoção de uma eficiente gestão do trânsito. No total, o plano aloca recursos significativos para tornar o sistema de transporte mais eficiente e integrado, de modo a oferecer maior segurança e comodidade para a população, sendo R\$ 1.337.446.000 de recursos orçamentários e R\$ 2.894.000.000 de recursos extraorçamentários.

Para o ano de 2024, foi orçado R\$ 870.609.000 para manutenção e ampliação do programa. O Plano Orçamentário de 2025 ainda está em fase de aprovação. O Gráfico a seguir mostra o histórico dos investimentos empenhados em mobilidade urbana de 2015 a 2023 e a projeção de orçamento para o ano de 2024 e 2025.

Figura 107: Gráfico dos Investimentos empenhados em Mobilidade Urbana e o valor projetado no LOA (2024/2025) do Governo de Salvador



3.2.5 Aspectos complementares à estrutura de governança da RMS: Fundos

3.2.5.1 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 EMRMS, possuindo 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).

A administração e gestão do FMRS deve ser exercida 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. 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 aplicável, desde sua idealização por meio da LC nº 41/14. Em síntese, o FRMS possui finalidades que poderão instrumentalizar a concretização dos objetivos metropolitanos, em atuação conjunta à EMRMS. No entanto, a LC nº 41/14 somente autoriza a criação do FRMS, de maneira que, de acordo com as informações disponibilizadas para o presente estudo, não constam informações sobre a efetiva atuação do FMRS.

3.2.5.2 Fundo de Mobilidade Urbana e de Modicidade Tarifária do Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Salvador

A LC nº 41/14 também instituiu o Fundo de Mobilidade e de Modicidade Tarifária do Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Salvador (“FMTC-RMS”), cuja finalidade se alinha às competências da EMRMS relativas à integração da organização, do planejamento e da execução de serviços de interesse metropolitano no âmbito dos municípios integrantes da RMS, notadamente a mobilidade urbana, ou, mais amplamente, o transporte público de qualquer natureza.

O FMTC-RMS é um fundo público, 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).

Deve-se notar, ainda, que a aplicação dos recursos deve ser supervisionada^[1], 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, de acordo com as informações disponibilizadas para o presente estudo, não constam informações acerca de integralização de cotas pelo FMTC-RMS.

3.2.5.3 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 as Administrações Públicas Direta e Indireta a participar do FGBP, no limite global de R\$ 750.000.000,00 (setecentos e cinquenta milhões de reais).

Conforme o art. 1º da Lei Estadual nº 12.610, o FGBP tem a 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 com patrimônio próprio, de maneira que esse mesmo fundo está sujeito a direitos e obrigações disciplinadas em contrato.

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, à qual também cabe a representação judicial e extrajudicial, como disposto no art. 2º da Lei Estadual nº 12.610^[2]^[3].

Atualmente, o FGPB faz parte do sistema garantidor designado para o Contrato de Parceria Público-Privada do Metrô de Salvador e Lauro de Freitas, sendo o poder concedente o estado da Bahia. Nesse sentido, conforme se verá adiante, as cotas do FGPB são utilizadas como instrumento de garantia das obrigações pecuniárias assumidas pelo estado no âmbito dessa mesma PPP. Para além desse exemplo prático, de acordo com as informações disponibilizadas para o presente estudo, não constam outros precedentes de utilização do FGPB na estrutura de garantia de obrigações pecuniárias assumidas pelo estado da Bahia.

3.2.5.4 Conclusões sobre os Fundos

3.2.5.4.1 Fundos Especiais ou Contábeis

O arranjo institucional da RMS, conforme a LC nº 41/14, conta com a existência de 2 (dois) fundos: (i) o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da RMS (FRMS) e (ii) o Fundo de Mobilidade Urbana e Modicidade Tarifária do Transporte Coletivo da RMS (FMTC-RMS). Ocorre que, como referido, nenhum dos fundos em referência possui atuação prática na estruturação de projetos de transporte público coletivo. No caso do FRMS, não constam informações acerca de sua efetiva criação, a qual

apenas foi autorizada por meio da LC nº 41/14. Já no âmbito do FMTC-RMS, embora também não tenha contado, até o momento, com atuação prática, deve-se notar que se trata de fundo público (ou fundo especial), 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. Assim, uma eventual atuação desse mesmo fundo com vistas à viabilização de projetos de transporte público de interesse metropolitano, deverá observar os dispositivos da Lei nº 4.320/1964, arts. 71 e seguintes^[4].

Tais fundos são meras segregações na contabilidade da Administração Pública direta, criadas por lei, na mesma condição orçamentária dos demais recursos mantidos em conta única e universal do tesouro público. A diferença é que os recursos alocados a fundo público estão afetados e vinculados a determinada finalidade, não podendo ser destinados a uso estranho àquele estabelecido na lei de sua criação, sob pena de responsabilidade funcional. Não obstante, para sua utilização, precisam da respectiva dotação orçamentária^[5]. Não se teve notícia sobre a utilização de recursos desses fundos, sendo que, para tanto, deverá ser sopesada a capacidade e a possibilidade de endividamento do Estado, o que é dificultado pela ausência de regulamentação dos fundos, como indicado.

3.2.5.4.2 Outros Fundos

O FGBP foi o único mecanismo financeiro utilizado para a operacionalização do sistema garantidor da PPP referente ao metrô Salvador-Lauro de Freitas (SMSL), contando com recursos oriundos do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal, os quais são, originalmente, de titularidade do estado da Bahia.

^[4] 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.

^[2] 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.

^[3] Conforme art. 4º do seu Estatuto Social, são os objetivos da Desenhahia 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 Desenhahia. Disponível em: <https://www.desenhahia.ba.gov.br/wp-content/uploads/2023/04/estatuto-social-desenhahia-site-abr23.pdf>

^[4] “Art. 71. Constitui fundo especial o produto de receitas especificadas que por lei se vinculam à realização de determinados objetivos ou serviços, facultada a adoção de normas peculiares de aplicação.”

^[5] Embora a instituição de fundo público e a alocação a ele de recursos orçamentários para garantia de contratos de PPP possam oferecer algum conforto ao parceiro privado e seus financiadores, tal conforto limita-se à existência de recursos “carimbados” e vinculados à satisfação de obrigações pecuniárias no âmbito de uma ou mais PPPs. A mera existência do fundo especial não assegura que a Administração Pública ordenará o empenho, liquidação e pagamento efetivo das obrigações garantidas pelo fundo. Tal medida dependeria de ato voluntário do Poder Concedente para viabilizar a dotação orçamentária, de maneira semelhante a qualquer dotação de receita do tesouro público – portanto, se o ente público não o fizer voluntariamente, a Concessionária privada, e seus financiadores, ficariam sujeitos à execução pela via do precatório.