CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL

COMISSÃO DE FINANÇAS, ORÇAMENTO E FISCALIZAÇÃO

COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS PÚBLICOS

VOTO EM SEPARADO AO PROJETO DE LEI Nº 172/2026

Autor: Poder Executivo Municipal.

Ementa: Autoriza a concessão de subsídio orçamentário ao serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus convencional e ao subsistema de transporte especial complementar, referente ao exercício de 2026, e dá outras providências.

> ***Projeto de Lei.*** *Subsídio ao transporte coletivo no exercício de 2026, até R$ 80 milhões. Ausência da identificação do déficit tarifário exigida pelo art. 1º da Lei nº 9.872/2025. Ausência do estudo de revisão e/ou reajuste concluído (art. 3º) e dos cálculos do art. 4º. Coexistência de subsídio e reajuste tarifário. Ausência de contrapartidas e de transparência. Compensação (renúncia de receita disfarçada. Inadequação à Lei de Responsabilidade Fiscal e delegação orçamentária genérica.* ***Rejeição.***

Relatório

Trata-se do Projeto de Lei nº 172/2026, de iniciativa do Poder Executivo Municipal, submetido, em análise conjunta, às Comissões de Constituição, Justiça e Redação Final, de Finanças, Orçamento e Fiscalização e de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais. A proposição autoriza a concessão de subsídio orçamentário ao serviço de transporte público coletivo por ônibus convencional e ao Subsistema de Transporte Especial Complementar (STEC), no exercício de 2026, no valor máximo total de R$ 80.000.000,00, sendo até R$ 75 milhões às concessionárias e até R$ 5 milhões aos delegatários do STEC, por todos os serviços prestados da data-base do reajuste e/ou revisão tarifária até 31 de dezembro de 2026.

Segundo a Mensagem nº 07/2026 e o Parecer da Relatoria, a proposição visa dar cumprimento ao art. 1º da Lei Municipal nº 9.872/2025[1], que condiciona a concessão do subsídio à prévia autorização legislativa específica. O art. 2º do projeto autoriza, ainda, o Chefe do Executivo a promover modificações no PPA e na LOA de 2026, inclusive abertura de créditos adicionais, remanejamentos, transposições e transferências.

As Edis acompanham o relatório quanto à descrição do objeto. Dele divergem, contudo, quanto à adequação financeira e ao mérito, apresentando voto em separado pelos fundamentos a seguir. É o relatório. Passa-se a opinar.

I. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

A análise da proposição não pode ser dissociada do seu contexto. O subsídio ao transporte coletivo, embora instrumento legítimo de política pública, vem sendo empregado em Salvador de forma reiterada e crescente, sem que se demonstre a correspondente melhoria do serviço. A fixação de aportes sucessivos, na ausência de estudos técnicos conclusivos e de contrapartidas exigíveis, converte o erário em garantidor da operação privada, e não da qualidade do serviço prestado ao cidadão.

Não se trata, registre-se desde logo, de rejeitar a ideia do subsídio público. Compreendido o transporte coletivo como direito social, e não como mercadoria, é razoável que o custo do serviço seja partilhado entre usuários e não usuários, por meio de política universalizante. O que não se admite é que o empenho de recursos públicos sirva de garantia de rentabilidade à concessionária, desvinculado de metas de qualidade e de mecanismos de controle e de participação social. É sob essa perspectiva, e à luz dos requisitos da própria Lei nº 9.872/2025 invocada pelo Executivo, que se examina a matéria.

II. ANÁLISE

II.1. Do histórico das autorizações de subsídio e da ausência de resultados

[1] **Art. 1º** Fica o Poder Executivo autorizado a conceder, se necessário, subsídio orçamentário ao serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus convencional e complementar, por exercício, com lei específica aprovada pela Câmara de Vereadores, calculado com base na modelagem econômico-financeira das contratações, com o objetivo de assegurar a modicidade tarifária, a universalização do serviço e o equilíbrio econômico-financeiro dos instrumentos de delegação, sempre que identificado déficit tarifário de responsabilidade do Poder Concedente nos estudos de revisão e/ou reajuste tarifário.

O subsídio ao transporte de Salvador não é fato novo, e seu histórico recomenda cautela. O primeiro subsídio regular foi autorizado pela Lei nº 9.762/2023 (PL nº 294/2023), no valor de até R$ 205 milhões (R$ 190 milhões ao sistema de ônibus e R$ 15 milhões ao STEC), com vigência até 31 de dezembro de 2024 e regulamentação pelo Decreto nº 37.812/2023. Seguiu-se a Lei nº 9.904/2025 (PL nº 522/2025), que fixou até R$ 67 milhões para 2025. Antes deles, registrara-se ainda o PLE-150/2022, retirado de pauta pelo próprio Executivo. Agora, propõe-se até R$ 80 milhões para 2026, incremento de aproximadamente 19,4% sobre o exercício anterior.

QUADRO 1: HISTÓRICO DAS AUTORIZAÇÕES DE SUBSÍDIO AO TRANSPORTE

Exercício	Base legal	Valor autorizado	Vigência	Destinação
2023/2024	Lei nº 9.762/2023	Até R$ 205 milhões	Até 31/12/2024	R$ 190 mi ônibus; R$ 15 mi STEC
2025	Lei nº 9.904/2025	Até R$ 67 milhões	Até 31/12/2025	R$ 63 mi ônibus; R$ 4 mi STEC
2026	PL nº 172/2026	Até R$ 80 milhões	Exercício de 2026	R$ 75 mi ônibus; R$ 5 mi STEC

Todavia, a experiência recente evidencia que a política de subsídios não foi acompanhada de melhorias proporcionais e perceptíveis na prestação do serviço público. Apesar dos sucessivos aportes financeiros realizados pelo Município, persistem reclamações recorrentes da população relacionadas à superlotação dos veículos, longos intervalos entre viagens, supressão de linhas, insuficiência da frota em horários de pico, dificuldades de integração entre modais e deficiência na cobertura de determinadas regiões da cidade.

Em outras palavras, embora os recursos públicos destinados ao sistema tenham aumentado significativamente nos últimos anos, os indicadores de qualidade percebidos pelos usuários não apresentaram evolução equivalente. Ao contrário, observa-se que o debate público acerca da mobilidade urbana em Salvador continua marcado por queixas relativas ao tempo excessivo de espera nos pontos de ônibus, à imprevisibilidade das viagens e à redução da atratividade do transporte coletivo em comparação ao transporte individual e aos serviços por aplicativos.

Esse cenário revela um problema estrutural: os sucessivos aportes financeiros vêm sendo realizados sem a demonstração objetiva de metas, indicadores de desempenho ou mecanismos eficazes de aferição de resultados. Não se verifica, no âmbito da proposição em análise, a exigência de contrapartidas concretas por parte das concessionárias, tampouco a vinculação do subsídio a parâmetros mínimos de qualidade, regularidade, conforto, acessibilidade ou expansão da oferta do serviço.

A questão assume especial relevância quando se observa que os usuários do sistema vêm suportando, simultaneamente, reajustes tarifários e aportes crescentes de recursos públicos. Em tese, o subsídio tem como uma de suas finalidades mitigar os impactos do custo operacional sobre a tarifa e garantir a modicidade tarifária. Entretanto, a coexistência de aumentos tarifários sucessivos com a ampliação dos aportes públicos suscita legítimos questionamentos acerca da efetividade da política pública adotada e da real destinação dos recursos empregados.

Não se ignora a importância do transporte coletivo como serviço público essencial e instrumento de concretização do direito à mobilidade urbana. Tampouco se desconhecem os desafios econômicos enfrentados pelo setor após a pandemia e a redução do número de passageiros transportados. Contudo, justamente por se tratar de serviço essencial e financiado, em parte, por recursos da coletividade, impõe-se ao Poder Público o dever de demonstrar que cada novo aporte financeiro produzirá resultados mensuráveis e benefícios concretos à população.

A mera ampliação do subsídio, desacompanhada de estudos técnicos detalhados, metas de desempenho, indicadores de qualidade e mecanismos transparentes de fiscalização, tende a perpetuar um modelo que socializa custos sem assegurar a correspondente melhoria do serviço. Em vez de funcionar como instrumento de reestruturação do sistema, o subsídio corre o risco de converter-se em mecanismo permanente de cobertura de déficits operacionais, sem atacar as causas estruturais da perda de eficiência e da insatisfação dos usuários.

Dessa forma, a aprovação de novo aporte financeiro, superior ao autorizado no exercício anterior, sem a demonstração clara dos resultados alcançados pelos subsídios já concedidos e

sem a previsão de contrapartidas efetivas, revela-se incompatível com os princípios da eficiência, da economicidade, da transparência e da boa gestão dos recursos públicos.

II.2. Da coexistência entre subsídio e reajuste tarifário

A fundamentação de modicidade tarifária não se confirma na prática. O subsídio de R$ 67 milhões de 2025 foi aprovado sob a promessa de conter a tarifa; ainda assim, em janeiro de 2026 a passagem foi reajustada de R$ 5,60 para R$ 5,90[2]. O aporte público, portanto, não evitou o aumento, apenas coexistiu com ele. O PL nº 172/2026 repete a mesma justificativa já desmentida pelos fatos e, sobre ela, eleva o teto do subsídio.

QUADRO 2: EVOLUÇÃO DA TARIFA DO TRANSPORTE COLETIVO EM SALVADOR

Ano	Valor da Tarifa	Reajuste
2023	R$ 5,20 (a partir de nov./2023)	+6,12% (de R$ 4,90)
2024	R$ 5,20 (mantida)	0%
2025	R$ 5,60	+7,69%
2026	R$ 5,90	+5,3%

Entre 2023 e 2026, a tarifa subiu de R$ 4,90 para R$ 5,90 (alta nominal de cerca de 20,4%), colocando Salvador entre as passagens mais caras do País e do Nordeste, acima de capitais como São Paulo (R$ 5,30) e Rio de Janeiro (R$ 5,00)[3]. Paralelamente, os subsídios cresceram. O usuário soteropolitano é, assim, onerado em dupla via: como passageiro, pelo aumento da tarifa, e, como contribuinte, pelo subsídio custeado com recursos do orçamento municipal. A promessa de que o aporte conteria o preço não se realizou.

Mais do que ineficaz, a sistemática revela um paradoxo: mesmo após centenas de milhões de reais em aportes desde 2023, a tarifa de Salvador segue entre as mais altas do País. Os recursos públicos, portanto, não se converteram em modicidade relativa para o usuário, o que compromete o próprio fundamento invocado pelo Executivo e recomenda, no mínimo, a reavaliação do modelo antes da aprovação de novo e maior subsídio.

---

[2]DIÁRIO DO TRANSPORTE. Tarifa de ônibus em Salvador (BA) é reajustada para R$ 5,90 a partir de segunda-feira (5). 2 jan. 2026. Disponível em: https://diariodotransporte.com.br/2026/01/02/tarifa-de-onibus-em-salvador-ba-e-reajustada-para-r-590-a-partir-de-segunda-feira-5/. Acesso em: 14 jun. 2026.

[3]CNN BRASIL. Salvador passa a ter uma das tarifas de ônibus mais caras do país; veja. 3 jan. 2026. Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/nordeste/ba/salvador-passa-a-ter-uma-das-tarifas-de-onibus-mais-caras-do-pais-veja/. Acesso em: 14 jun. 2026.

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

II.3. Da ausência dos pressupostos legais: arts. 1º, 3º e 4º da Lei nº 9.872/2025

O art. 1º da Lei nº 9.872/2025 autoriza a concessão de subsídio apenas se e quando necessário, isto é, sempre que identificado déficit tarifário de responsabilidade do Poder Concedente nos estudos de revisão e/ou reajuste tarifário. A concessão do subsídio pressupõe, portanto, a existência de um fato concreto, qual seja, o déficit apurado na forma da lei, e não mera conveniência administrativa.

Ocorre que a proposição não traz a informação de que tal déficit tenha sido efetivamente identificado. A Mensagem nº 07/2026 limita-se a referir uma *estimativa do montante projetado*, expressão que não se confunde com a apuração de déficit exigida pelo art. 1º. Falta, assim, o próprio pressuposto de fato da autorização: a proposição parte da conveniência do aporte, e não da demonstração de sua necessidade na forma legal.

A isso soma-se a inobservância do art. 3º, segundo o qual o cálculo do déficit somente pode ser realizado após a conclusão do respectivo processo de revisão e/ou reajuste tarifário previsto nos instrumentos de delegação[4]. Não há nos autos a comprovação de que esse processo tenha sido concluído, tampouco o envio do estudo correspondente. Sem a conclusão da revisão e/ou reajuste, o déficit não pode sequer ser calculado, e o subsídio carece de lastro técnico e jurídico. Trata-se de exigência que a própria lei estabelece como condição lógica e cronológica do aporte.

Por fim, verifica-se a ausência dos elementos técnicos e financeiros exigidos pelo art. 4º[5] da Lei nº 9.872/2025, notadamente a estimativa do montante projetado para cada exercício compreendido no ciclo quadrienal da revisão ordinária, a memória de cálculo necessária à

[4] **Art. 3º** O cálculo do déficit tarifário de que trata o art. 1º. desta Lei somente poderá ser realizado após a conclusão do respectivo processo de revisão e/ou reajuste tarifário previstos nos instrumentos de delegação dos serviços de transporte público coletivo de passageiros por ônibus, observadas as disposições desta Lei, no que couber.

[5] **Art. 4º** Sempre que identificado déficit tarifário de responsabilidade do Poder Concedente nos estudos de revisão ou reajuste tarifário, a ARSAL, com a cooperação da Secretaria Municipal de Mobilidade - SEMOB e com a análise jurídica da Procuradoria Geral do Município de Salvador - PGMS, submetendo necessária e previamente à Secretaria da Fazenda do Município de Salvador para verificação da disponibilidade financeira específica, para atendimento do previsto no art. 1º. desta lei, deverá: **I** - calcular a estimativa do montante projetado do subsídio para cada exercício fiscal impactado, dentro do respectivo ciclo quadrienal da revisão ordinária, para fins de planejamento orçamentário, financeiro e contábil; **II** - apurar, mensalmente, o valor exato do subsídio de que trata o art. 1º. desta Lei; **III** - a Secretaria da Fazenda emitir, na forma dos incisos I e II antecedentes, relatório conclusivo da disponibilidade financeira, enviando-o aos órgãos dispostos neste artigo e à Comissão Permanente de Finanças, Orçamento e Fiscalização da Câmara Municipal de Salvador. **Parágrafo único.** Os cálculos e apurações referidos neste artigo serão realizados com base nas disposições legais, contratuais e regulatórias aplicáveis, bem como na modelagem econômico-financeira das contratações vigentes, considerando, ainda, as alternativas operacionais necessárias à manutenção da continuidade do serviço essencial.

apuração mensal do valor do subsídio e o relatório conclusivo da Secretaria Municipal da Fazenda acerca da disponibilidade financeira para suportar a despesa pretendida.

A omissão é particularmente relevante porque o próprio § 2º do art. 1º do Projeto de Lei remete expressamente aos arts. 4º, 5º e 6º da Lei nº 9.872/2025, reconhecendo que a concessão do subsídio deve observar os requisitos, critérios e procedimentos ali estabelecidos. Contudo, a documentação indispensável para demonstrar o efetivo atendimento dessas exigências não acompanha a proposição.

Em outras palavras, pretende-se autorizar a destinação de até R$ 80 milhões de recursos públicos sem que tenham sido apresentados os estudos técnicos, os cálculos de apuração do déficit, a metodologia utilizada para definição do montante proposto e a demonstração da correspondente disponibilidade orçamentária e financeira. A ausência desses elementos impede estas Vereadoras de avaliar adequadamente a real necessidade da medida, sua adequação financeira e sua compatibilidade com os princípios da transparência, da responsabilidade fiscal e da boa gestão dos recursos públicos.

Não basta que o projeto faça referência formal à Lei nº 9.872/2025; é imprescindível que venha acompanhado dos documentos e estudos que a própria legislação exige como condição para a concessão do subsídio. A mera remissão normativa não tem o condão de suprir a ausência dos pressupostos materiais indispensáveis à análise da matéria, sobretudo quando se trata da autorização para o emprego de expressivo volume de recursos do orçamento municipal.

II.4. Ilegalidade na Modalidade de Compensação (Renúncia de Receita Disfarçada)

O segundo ponto de análise é a legalidade de usar o subsídio para compensar créditos que o próprio município possui contra as concessionárias. Essa modalidade de subsídio se demonstra como uma forma de renúncia de receita, vejamos.

A Lei nº 9.872/2025, em seu art. 6º, § 3º, prevê expressamente a possibilidade que: *"(...) o Poder Concedente avaliará a possibilidade de compensação de créditos certos, líquidos e exigíveis de sua titularidade, ou de titularidade dos usuários, em face dos delegatários do serviço (...)"*. O Projeto de Lei nº 172/2026 reitera essa permissão em seu art. 1º, § 3º.

Embora a compensação de créditos esteja prevista na mencionada lei municipal, essa modalidade de subsídio por compensação é ilegal. O Município, ao usar o dinheiro do subsídio (recurso público) para quitar uma dívida que a empresa tem com a prefeitura, estaria, na prática, deixando de receber um valor que lhe é devido, o que caracterizaria uma renúncia de receita indireta.

O cerne deste argumento de ilegalidade, portanto, é que a operação de "compensar" o subsídio devido às concessionárias com créditos que o próprio Município tem a receber delas não é uma mera operação contábil, mas sim uma renúncia de receita disfarçada, executada sem o cumprimento das rigorosas exigências da legislação de finanças públicas.

A Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF - Lei Complementar nº 101/2000) impõe regras rígidas para a renúncia de receita, exigindo, por exemplo, a estimativa do impacto orçamentário-financeiro e a demonstração de que a renúncia foi considerada na meta de resultados fiscais. Assim, nesse caso, a operação de "compensação" via subsídio estaria burlando essas exigências.

O Art. 14, § 1º[6], da LRF, define renúncia de receita de forma ampla, abrangendo *"anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral [...] e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado"*.

A operação de compensação pode ser enquadrada como uma remissão (perdão de dívida) ou, no mínimo, como um *"outro benefício"* que resulta em tratamento diferenciado e na não entrada de recursos nos cofres públicos. Ao invés de o Município receber o que lhe é devido e *depois* pagar o subsídio (duas operações distintas e transparentes), ele efetivamente perdoa a dívida da empresa a título de pagamento do subsídio.

[6] **Art. 14.** A concessão, ampliação ou prorrogação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos 2 (dois) exercícios subsequentes e atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos 1 (uma) das seguintes condições:(...) **§ 1º** A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

Para que um governante possa conceder um benefício que se configure como renúncia de receita, a LRF exige que o ato esteja acompanhado de:

1. Estimativa do Impacto Orçamentário-Financeiro: O projeto deve demonstrar qual será o valor da perda de arrecadação no ano em que a medida entra em vigor e nos dois anos seguintes.

2. Atendimento a pelo menos uma de duas condições:

   - Demonstração de Medidas de Compensação: O governante deve provar que a perda de receita será compensada pelo aumento de outras receitas, seja pela criação ou majoração de outros tributos, seja pela ampliação da base de cálculo. Basicamente: *"de onde virá o dinheiro que estamos deixando de arrecadar?"*.

   - Prova de que a renúncia não afetará as metas fiscais: Alternativamente, o projeto deve comprovar que a perda de arrecadação já estava prevista e não comprometerá o cumprimento das metas de resultado fiscal estabelecidas na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO).

Assim, o PLE 172/2026, ao prever a compensação, está efetivando uma renúncia de receita sem apresentar a estimativa de impacto e, principalmente, sem indicar as medidas de compensação ou a compatibilidade com as metas fiscais, violando frontalmente o Art. 14 da LRF.

Em resumo, a autorização de compensação, embora contida na lei municipal, é em si mesma ilegal por burlar o Art. 14 da LRF, que é uma norma geral de hierarquia superior (Lei Complementar), ao promover uma renúncia de receita sem cumprir os requisitos de estimativa de impacto e compensação financeira.

Vale registrar mais uma vez que com o presente argumento de ilegalidade não se está impugnando a possibilidade de o Município conceder um subsídio, mas a forma escolhida para fazê-lo que é um atalho ilegal que desrespeita normas cogentes de responsabilidade fiscal.

Somente para deixar mais evidente e ilustrativo a ilegalidade ora apontada, importante apresentar dois cenários para uma mesma situação em que uma concessionária de ônibus deve R$ 10 milhões em multas para a Prefeitura. Ao mesmo tempo, a Prefeitura calcula que deve pagar R$ 10 milhões de subsídio para essa mesma empresa.

Cenário 1: A Forma Transparente (sem compensação)

1. A empresa vai aos cofres públicos e paga sua dívida de R$ 10 milhões. O caixa do Município registra: + R$ 10 milhões.

2. O Município, usando o dinheiro de seus tributos (que agora inclui esses R$ 10 milhões), realiza o pagamento do subsídio à empresa. O caixa do Município registra: - R$ 10 milhões.

Resultado: As duas obrigações foram cumpridas de forma clara e rastreável. A dívida da empresa foi paga, e o subsídio foi concedido com dinheiro público.

Cenário 2: A Forma Proposta (com compensação)

1.O Município simplesmente diz à empresa: "Você não precisa me pagar os R$ 10 milhões que me deve, e eu considero que já paguei os R$ 10 milhões de subsídio que eu lhe devia".

Resultado: O caixa do Município nunca recebe os R$ 10 milhões que eram seus por direito. Na prática, é como se a Prefeitura tivesse pego esse dinheiro (que ainda não tinha entrado, mas era um crédito seu) e o usado para quitar a dívida que a empresa tinha com ela mesma.

Portanto, ao renunciar a uma receita para extinguir a obrigação de pagar o subsídio, o Município está, efetivamente, utilizando um recurso público (o seu direito de crédito) para saldar uma dívida da empresa para com ele mesmo.

Do ponto de vista do Direito Financeiro, esse *"perdão"* da dívida da empresa é tecnicamente uma remissão, que, como vimos, é uma das modalidades de renúncia de receita e que exige o cumprimento de todas as formalidades do Art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal.

A justificativa formal para essa operação seria a de *"economia processual"* ou um *"encontro de contas"*. Contudo, para o Direito Público, essa simplificação é juridicamente questionável porque ela burla os controles orçamentários e fiscais criados justamente para impedir que o gestor público renuncie a receitas sem um motivo muito forte e sem medidas de compensação.

II.5. Da inexistência de licitação concluída do STEC

Quanto à parcela de até R$ 5 milhões destinada ao STEC, o aporte recai sobre subsistema que sequer teve a sua licitação concluída. O subsistema, regulamentado em 1997 para atender áreas de menor cobertura, atravessa crise estrutural: a última grande renovação da frota ocorreu há mais de uma década, em 2014[7]. O serviço é prestado de forma precária, por autorizações a pessoas físicas e sob Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta firmado com o Ministério Público estadual, exatamente enquanto não concluídos os estudos técnicos necessários à licitação[8].

Até o momento, não há licitação concluída do STEC, permanecendo pendente a licitação das autorizações[9], e a renovação da frota encontra-se apenas anunciada. Subsidiar serviço ainda não licitado, sem definição de regras, de metas e de contrapartidas, agrava a insegurança jurídica e não encontra amparo na exigência de prévia conclusão da revisão e/ou

[7]SOMOB. Crise no STEC: os desafios que podem decretar o fim dos amarelinhos em Salvador (frota com idade média de 11 anos; última grande renovação em 2014). 22 maio 2025. Disponível em: https://somob.com.br/2025/05/22/crise-no-stec-os-desafios-que-podem-decretar-o-fim-dos-amarelinhos-em-salvador/ . Acesso em: 14 jun. 2026.

[9]PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. Determina renovação da frota de micro-ônibus do sistema complementar; registra que a licitação das autorizações do STEC permanece pendente. Disponível em: https://comunicacao.salvador.ba.gov.br/prefeitura-determina-renovacao-da-frota-de-micro-onibus-do-sistema-complementar/. Acesso em: 14 jun. 2026.

reajuste do art. 3º da Lei nº 9.872/2025. O aporte ao subsistema, tal como proposto, antecipa-se ao próprio ordenamento do serviço.

Não se ignora a relevância social do STEC, que atende, sobretudo, bairros periféricos e do Subúrbio Ferroviário, transportando dezenas de milhares de passageiros por dia. Justamente por isso, a requalificação do serviço reclama, antes do aporte, a definição de regras, a conclusão dos estudos e a realização da licitação, sob pena de se consolidar, com recursos públicos, um arranjo precário e sem contrapartidas, em prejuízo da população que mais depende desse modal.

II.6. Da ausência de contrapartidas, de resultados e de transparência

O subsídio é instrumento destinado a assegurar a continuidade e a melhoria do serviço público em benefício dos usuários, não podendo se converter em mera garantia financeira às concessionárias. Sua legitimidade depende da existência de resultados concretos e verificáveis para a população.

Entretanto, os sucessivos aportes realizados pelo Município não foram acompanhados de metas objetivas de qualidade, frequência, renovação de frota, acessibilidade ou confiabilidade do sistema. Ao contrário, persistem problemas estruturais, como a supressão de linhas, especialmente em áreas periféricas, além de recorrentes relatos de espera entre 30 e 40 minutos, situação agravada nos períodos noturnos e finais de semana. Tais circunstâncias indicam que os recursos públicos investidos ainda não se traduziram em melhorias proporcionais na prestação do serviço.

A inexistência de indicadores oficiais, auditáveis e periodicamente divulgados impede que esta Casa Legislativa afira, com a necessária objetividade, quais resultados foram efetivamente alcançados e qual a contrapartida do gasto público que se pretende autorizar.

Sem dados confiáveis, critérios verificáveis e instrumentos adequados de fiscalização, resta comprometida a própria finalidade do controle legislativo, em desacordo com os princípios da transparência, da eficiência e da publicidade que devem orientar a política tarifária e a concessão de subsídios financiados com recursos públicos

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

II.7. Da delegação genérica do art. 2º e do controle legislativo

Merece ressalva o disposto no art. 2º da proposição, que autoriza, de forma ampla, alterações no Plano Plurianual (PPA) e na Lei Orçamentária Anual (LOA), inclusive mediante abertura de créditos adicionais, remanejamentos, transposições e transferências de recursos. Tal previsão confere elevada margem de discricionariedade ao Poder Executivo, sem delimitação suficientemente precisa dos limites, finalidades e fontes dos recursos envolvidos.

A medida suscita preocupação sob a ótica do controle orçamentário e da separação de competências entre os Poderes, uma vez que a Constituição Federal condiciona a transposição, o remanejamento e a transferência de recursos de uma categoria de programação para outra ou de um órgão para outro à prévia autorização legislativa, conforme dispõe o art. 167, inciso VI[10]. Da mesma forma, o inciso VII[11] do mesmo dispositivo veda a concessão ou utilização de créditos ilimitados, reforçando a necessidade de que as autorizações orçamentárias observem critérios claros e previamente definidos.

A Lei Federal nº 4.320/1964, por sua vez, consagra os princípios da especificação e da discriminação da despesa pública, exigindo que a alocação dos recursos orçamentários seja suficientemente detalhada para permitir o adequado acompanhamento e fiscalização pelo Poder Legislativo e pela sociedade.

Nesse contexto, a autorização genérica prevista no art. 2º fragiliza a transparência orçamentária e reduz a capacidade de controle desta Casa Legislativa sobre a destinação dos recursos públicos. Compete ao Poder Legislativo não apenas autorizar despesas, mas também examinar, discutir e fiscalizar as alterações promovidas nas peças orçamentárias. A concessão de autorização excessivamente ampla acaba por deslocar para o Executivo decisões que a Constituição reservou à apreciação legislativa, esvaziando, na prática, o controle parlamentar que justifica a submissão da matéria ao processo legislativo.

[10] **Art. 167.** São vedados: (...) **VI** - a transposição, o remanejamento ou a transferência de recursos de uma categoria de programação para outra ou de um órgão para outro, sem prévia autorização legislativa;
[11] **Art. 167.** (...) **VII** - a concessão ou utilização de créditos ilimitados;

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

III. VOTO

A proposição não demonstra o pressuposto fático que autoriza a concessão do subsídio, qual seja, a efetiva apuração do déficit tarifário, tampouco está instruída com o estudo conclusivo de revisão e/ou reajuste tarifário, os cálculos de apuração do montante pretendido e o respectivo relatório de disponibilidade financeira. Além disso, no que se refere ao STEC, o aporte incide sobre serviço cuja licitação ainda não foi concluída, ao mesmo tempo em que amplia os recursos públicos destinados ao sistema sem a previsão de contrapartidas verificáveis, mecanismos adequados de transparência ou demonstração de compatibilidade fiscal. Reúnem-se, assim, óbices de legalidade, juridicidade, adequação financeira e mérito administrativo que, a juízo destes edis, impedem a aprovação da matéria na forma proposta.

Pelo exposto, sem prejuízo do respeito à finalidade declaradamente perseguida pela proposição, estes edis divergem da Relatoria e manifestam-se, na qualidade de membra da Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização, pela **REPROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 172/2026.

É o nosso voto.

Salvador, 15 de junho de 2026.

ALADILCE SOUZA
VEREADORA

MARTA RODRIGUES
VEREADORA