**PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR - BAHIA**

# MENSAGEM Nº 14/2025

Salvador, 05 de agosto de 2025.

Exmo. Sr.
Vereador **CARLOS MUNIZ**
DD. Presidente da Câmara Municipal de Salvador
Nesta

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, para apreciação dessa veneranda Câmara Municipal, o incluso Projeto de Lei que “Dispõe sobre a concessão de subsídio orçamentário ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus convencional e ao subsistema de transporte especial complementar no Município de Salvador e dá outras providências”.

A presente proposição tem por objetivo assegurar a manutenção da prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros em Salvador, especialmente se vier a ocorrer a possibilidade de elevação substancial no valor da tarifa pública paga pelos usuários, observando-se os princípios, diretrizes e regras legais e contratuais, notadamente os previstos na Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12), a modicidade tarifária, a universalização do serviço, a modelagem estrutural, inclusive econômica e financeira, dos contratos de concessão nos moldes acordados nos Termos de Compromisso e Ajustamento de Condutas (TACs) nºs 034 e 035/2019, firmados com o Ministério Público do Estado da Bahia, e a preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão nº 05/2014 e nº 06/2014.

Nos termos do art. 30, inciso V, da Constituição Federal, compete aos Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte público coletivo, que tem caráter essencial.

Em Salvador, o serviço de transporte público coletivo de passageiros é explorado pelas concessionárias PLATAFORMA TRANSPORTES SPE S/A e ÓTIMA TRANSPORTES DE SALVADOR SPE S/A, selecionadas por meio da Concorrência Pública nº 001/2014. É dever do Poder Concedente, portanto, garantir a adequada prestação e continuidade do serviço, fiscalizando e promovendo medidas que assegurem seu equilíbrio econômico-financeiro.

# MENSAGEM Nº 14/2025

O sistema de transporte público coletivo por ônibus encontra-se atualmente em fase de revisão extraordinária dos contratos de concessão, conduzida pela Agência Reguladora e Fiscalizadora dos Serviços Públicos de Salvador – ARSAL, com apoio técnico especializado, diante da concretização de eventos supervenientes com impactos relevantes sobre sua estrutura econômico-operacional. Dentre esses eventos, destacam-se:

(i) a entrada em operação da Estação Águas Claras do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas;
(ii) a necessidade de recomposição da prestação de serviços na região da orla/centro (área C), diante da atuação indevida de empresas de transporte metropolitano e da definição administrativa quanto à modalidade, contratualização e responsabilidade pela continuidade da prestação dos serviços após decretação de caducidade do Contrato de Concessão nº 07/2014, então firmado com a empresa CSN Transportes Urbanos SPE S/A;
(iii) o prosseguimento do processo de implantação gradativa do modal BRT/BRS no Município, incluindo o período que durar a prestação precária no âmbito do STCO pelas concessionárias remanescentes, e as decisões administrativas correlatas quanto à modalidade, contratualização e responsabilidade pela prestação dos serviços;
(iv) a ocorrência e a iminência de alterações substanciais em elementos e parâmetros que influenciaram significativamente na formação da tarifa quadrienal atualmente em vigor, impondo a necessidade de sua adequação e recomposição, dentro do ciclo tarifário vigente, de forma a evitar o descompasso entre a tarifa projetada e aquela efetivamente necessária para fazer frente aos custos efetivos.

Esse cenário local se insere em um contexto nacional e estadual de instabilidade no setor de transporte público, agravado pela ausência de uma política federal estruturante, pela incidência de carga tributária estadual incompatível com a essencialidade do serviço e pelas pressões crescentes sobre os custos operacionais e a demanda de passageiros.

Todos esses fatores, reunidos ou isoladamente, além de notícias públicas e notórias da gestação de políticas públicas nacionais para o setor, possuem a capacidade de afetar a estruturação do transporte público coletivo por ônibus de Salvador para o futuro próximo e distante, de forma a recomendar ao Poder Concedente a adoção de cautelas em defesa dos direitos e interesses públicos envolvidos, assim como do erário e dos interesses, direitos e créditos dos usuários.

Cumpre registrar que a modelagem econômico-financeira das concessões leva em consideração diversos aspectos relevantes, que orientam a definição da tarifa pública aplicável aos serviços delegados, dentre os quais se destacam: a ocorrência ou a iminência de alterações substanciais em elementos ou parâmetros que influenciem, de modo relevante, a formação da tarifa calculada para o ciclo quadrienal da respectiva revisão ordinária, hipótese na qual, quando tais alterações exigirem adequação ou recomposição tarifária, busca-se corrigir eventuais descompassos entre a tarifa calculada e aquela necessária à cobertura dos custos

efetivos do serviço, tanto em caso de insuficiência quanto de excesso e o cumprimento das obrigações legais, contratuais e regulatórias por parte de cada delegatário cuja remuneração esteja vinculada à tarifa pública, bem como os investimentos previstos e efetivamente realizados, ou não realizados, por esses mesmos delegatários.

Outro aspecto relevante é a tutela, proteção e preservação dos interesses, direitos e créditos do Poder Concedente e dos usuários do transporte público coletivo urbano, assegurando que a política tarifária reflita o equilíbrio entre a sustentabilidade econômica da concessão e a modicidade tarifária.

Além disso, a modelagem considera a inexistência de outros mecanismos ou instrumentos com igual ou maior eficiência, eficácia, modicidade ou economicidade, capazes de promover o equilíbrio tarifário dentro do período quadrienal alcançado pela respectiva revisão ordinária, a formalização de todas as alterações legais, contratuais e regulatórias eventualmente necessárias à consolidação da hipótese adotada, garantindo segurança jurídica à revisão realizada e a existência de créditos líquidos, certos e exigíveis devidos por delegatários com remuneração vinculada à tarifa, os quais sejam passíveis de extinção por compensação com créditos do Poder Concedente ou dos usuários, como forma legítima de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Diante disso, os estudos técnicos preliminares no âmbito da revisão tarifária extraordinária apontam que, para preservar a modicidade tarifária, a universalidade do serviço e o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos, a tarifa quadrienal deverá ser afetada e, em virtude disto, é medida acautelatória necessária que a Administração Pública Municipal esteja preventivamente autorizada a atuar na complementação da tarifa se isto for necessário para o equilíbrio do sistema nesta ou em situação futura, hipótese que demanda prévia autorização legislativa. Tal autorização é indispensável para que o Poder Concedente possa agir de forma célere, preventiva e eficiente, evitando prejuízos irreversíveis ao sistema, cujos custos de reparação, *a posteriori*, não se revertem necessariamente em benefícios diretos ao usuário, ao contrário.

Importa destacar que o Projeto de Lei ora apresentado estabelece que o subsídio orçamentário, se for o caso de vir a ser necessário, poderá ser concedido por meio de compensação financeira direta, por dação em pagamento de veículos e equipamentos adquiridos com recursos públicos ou por meio da realização de investimentos na aquisição de veículos e equipamentos com recursos públicos a serem cedidos às concessionárias ou permissionários mediante instrumento específico, com contrapartida onerosa, sempre, precedidas, em qualquer caso, das alterações legais, contratuais e regulatórias que se fizerem necessárias para cada hipótese, sem prejuízo do emprego destes bens na melhoria da concessão de outras formas que sejam referendadas por estudos técnicos visando o atendimento dos princípios da lei de mobilidade, notadamente os da modicidade e da universalidade.

Adicionalmente, a proposta condiciona o recebimento do subsídio, se for o caso de ser necessário, ao estrito cumprimento das obrigações legais, contratuais e regulatórias pelas concessionárias, bem como à prestação de garantias reais

idôneas, efetivas, suficientes e capazes de proteger integralmente os interesses, direitos e recursos econômicos e financeiros do Poder Concedente e dos usuários, notadamente aqueles em posse ou detenção das concessionárias, assegurando a regularidade, a continuidade e a segurança da operação.

O texto legal também atribui à Agência Reguladora (ARSAL) a responsabilidade de calcular, anualmente, a estimativa do eventual subsídio orçamentário necessário à cobertura do déficit tarifário, acaso existente, com base em estudos técnicos e dados operacionais auditados por entidade independente. Essa previsão reforça os princípios da eficiência, da transparência, da isonomia e do controle na gestão dos recursos públicos vinculados à operação do transporte coletivo.

A proposição apresentada por esta legislação é imprescindível para que o Poder Concedente detenha efetivamente os poderes de regulação e efetivação de que necessita para manter o sistema de transporte comprometido com as regras e princípios legais, normativos e contratuais que regulam a relação e promovem os objetivos desta política pública essencial.

Diante desse contexto, notadamente da essencialidade do serviço e da natural variação, para cima ou para baixo, dos custos operacionais em função de fatores externos, incluindo incidências tributárias de outros entes federados, reestruturações organizacionais dos serviços fruto ou não da integração, ampliação ou redução de encargos ou custos específicos, entre outros, muitos além da competência e vontade do Poder Concedente e das concessionárias e permissionários, torna-se medida necessária de prevenção voltada para a eficiência da atuação da Administração Pública Municipal na defesa dos interesses públicos incidentes sobre o serviço de transporte público coletivo, a concessão preventiva de autorização para que o Poder Concedente, se for comprovado ser o caso, após a conclusão dos estudos técnicos prévios necessários, possa conceder subsídio orçamentário ao serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus convencional e complementar, destinado a cobrir, total ou parcialmente, eventual déficit tarifário apurado nos estudos técnicos de revisão ou reajuste tarifário, nos termos do presente projeto, sendo esta autorização meio necessário e suficiente para, se for o caso, o Poder Concedente atuar de forma a prevenir danos aos usuários e ao sistema, manter a continuidade do serviço e a modicidade tarifária no âmbito das concessões do serviço público.

Cumpre pontuar que a concessão de subsídio se encontra plenamente adequada à legislação vigente, uma vez que está positivada no art. 9º, §3º e §5º, da Lei Federal nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Destaca-se, ainda, que o Projeto de Lei inclui autorização para que o Município, se for preciso e recomendado, e na forma das recomendações técnicas adequadas e mediante a adoção prévia das medidas normativas, contratuais e regulatórias necessárias, possa adquirir, com recursos públicos, veículos e equipamentos voltados à operação do serviço de transporte público coletivo. Tal medida se insere no esforço de aprimoramento da política pública de mobilidade

**MENSAGEM Nº 14/2025**

urbana, conferindo maior racionalidade à estrutura de financiamento da frota, especialmente nos corredores de maior demanda.

A proposta prevê também a possibilidade de que os referidos bens, devidamente incorporados ao patrimônio público municipal, poderão ser objeto de cessão onerosa às concessionárias e permissionários do sistema, mediante a celebração de instrumentos próprios, com previsão de contrapartida financeira, regras de manutenção e conservação.

A possibilidade de arrendamento observa análises resultado de estudos técnicos realizados pela ARSAL com apoio da Fundação Instituto de Pesquisas Contábeis, Atuariais e Financeiras – FIPECAFI, que demonstraram que a aquisição pública de veículos – especialmente com tecnologia elétrica – e sua posterior cessão onerosa às concessionárias, adotadas as condicionantes e premissas legais, contratuais, econômicas, financeiras e gerenciais necessárias, podem contribuir para mitigar os impactos tarifários ao usuário, ampliar a previsibilidade operacional do sistema, reduzir os riscos regulatórios e possibilitar o acesso a linhas de crédito públicas em condições mais vantajosas, contribuindo, ao mesmo tempo, para aumentar a sustentabilidade econômico-financeira das concessões e para melhoria da qualidade do serviço prestado à população.

Com isso, neste modelo específico, condicionado à previa adoção das medidas legais, contratuais e regulatórias necessárias, busca-se viabilizar a possibilidade alternativa de implementar um modelo híbrido de financiamento da frota, em que parte dos investimentos necessários ao adequado dimensionamento e modernização da operação seja viabilizada com recursos orçamentários públicos, assegurando-se, por outro lado, se este for o modelo, o retorno patrimonial ao Município, se a hipótese mais adequada for o arrendamento às concessionárias prestadoras do serviço, atuais ou outras que venham a ser contratadas, mediante o pagamento pela cessão e a reversibilidade dos bens ao fim do contrato ou na hipótese de inadimplência do operador.

A legislação proposta prevê que o valor da cessão onerosa, se vier a ser adotado, considerará os custos de aquisição e depreciação dos bens, conforme critérios objetivos a serem definidos em regulamento, de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do sistema e garantir transparência e segurança jurídica para todos os envolvidos, assim como mecanismos de segurança e garantia da efetivação integral dos pagamentos pelos arrendatários na receita da concessão, enquanto preservam a natureza de recursos públicos, antes de se caracterizarem como recebíveis pelas concessionárias após a prestação dos serviços de transporte.

Trata-se, portanto, de medida inovadora no âmbito da política de transporte público urbano, alinhada às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que prioriza o transporte coletivo e orienta o uso racional de recursos públicos em favor da população, promovendo o acesso à cidade com qualidade, regularidade e modicidade tarifária.

**MENSAGEM Nº 14/2025**

Por outro lado, a proposição também apresenta alterações pontuais à Lei nº 9.283, de 19 de outubro de 2017, que regula e disciplina a prestação do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Táxi (SETAX) no município de Salvador.

As modificações ora sugeridas resultam da necessidade de atualização e aprimoramento normativo da legislação vigente, com vistas a adequar os requisitos técnicos, operacionais e procedimentais aplicáveis à prestação do serviço à nova realidade da mobilidade urbana, às evoluções tecnológicas no setor automotivo, bem como à melhoria da eficiência administrativa da gestão pública municipal.

Dentre os principais pontos de destaque do presente Projeto de Lei, encontram-se:

- A unificação da idade máxima dos veículos vinculados ao SETAX, limitada a 10 anos, com a ampliação desse prazo para até 12 anos exclusivamente para veículos elétricos, estimulando o uso de tecnologias mais sustentáveis e de menor impacto ambiental;
- O ajuste nos requisitos técnicos dos veículos, como motorização mínima, capacidade do porta-malas, classificação quanto à espécie e tração, e potência mínima, visando à melhoria da qualidade, do conforto e da segurança oferecidos aos usuários do serviço;
- A adequação do procedimento de inspeção técnica anual, permitindo que sua realização se dê de forma direta ou indireta pela unidade gestora do SETAX, o que viabiliza a descentralização da atividade, nos moldes da legislação de trânsito, conferindo agilidade e economicidade ao processo;
- A atualização da política tarifária, com previsão de reajuste anual preferencialmente em janeiro, mediante ato da Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB, assegurando maior transparência e previsibilidade aos usuários e operadores do sistema;
- A racionalização de dispositivos quanto ao ingresso de veículos no sistema e aos procedimentos de cadastramento, substituição e fiscalização, a fim de conferir maior clareza, uniformidade e coerência normativa ao texto legal.

As alterações propostas foram precedidas de análises técnicas conduzidas pela Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB, com respaldo dos órgãos competentes, e visam garantir a prestação de um serviço adequado, eficiente e compatível com os interesses da coletividade, sem descurar da segurança jurídica e dos direitos dos atuais operadores.

Diante do exposto, tendo em vista que a manutenção da prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus e da modicidade tarifária são medidas de notório interesse público, é que espero contar com o apoio dessa augusta Casa Legislativa para aprovação do presente Projeto de Lei e, considerando a relevância do assunto aqui tratado, solicito a Vossa Excelência ainda, que, ao fazer tramitar a presente proposta, faça-o sob o regime de urgência previsto no art. 47 da Lei Orgânica do Município.

**PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR - BAHIA**

## MENSAGEM Nº 14/2025

Na certeza de que a presente proposição sera apreciada, votada e aprovada por essa augusta Câmara Municipal, valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência e, por seu intermédio, aos seus ilustres pares, a expressão do meu mais alto apreço e consideração.

Atenciosamente,

**BRUNO SOARES REIS**
Prefeito