CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL
COMISSÃO DE FINANÇAS, ORÇAMENTO E FISCALIZAÇÃO
VOTO EM SEPARADO AO PROJETO DE LEI Nº 340/2025

Autor: Executivo Municipal
Ementa: Dispõe sobre a autorização para 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.

Projeto de Lei. Dispõe sobre a autorização para 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. **Ausência de transparência**. Tentativa de usurpação da competência do Legislativo na apreciação e fiscalização do orçamento. **Rejeição.**

Relatório

Trata-se de projeto de lei de autoria do Executivo Municipal que requer autorização para 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.

O Setor de Análise e Pesquisa constatou conformidade com as normas regimentais e da técnica legislativa e que a matéria há amparo no Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador e Lei Orgânica do Município, todavia, certificou diversas inconformidades redacionais, com remissões equivocadas, sem lastro no próprio texto, além de ambiguidade textual quanto ao seu sentido e alcance.

No uso das suas competências como membra da Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização, esta edil apresenta voto em separado, como se indicará a seguir.

Esse é o breve relatório. Passo a opinar.

Em síntese, a proposição propõe autorização ampla, geral, irrestrita e vitalícia para que o Executivo, sem consulta prévia à Câmara de Vereadores, possa fixar subsídios ao transporte público, nos valores a serem apurados mediante critérios a serem apurados em estudos futuros, incertos e com base na mitológica e desconhecida, mas sempre citada, "*modelagem econômico-financeira das contratações*".

Na mensagem que acompanhou o PLE-340/2025, o Executivo Municipal justifica a proposição com base em exercício de futurologia, para que seja garantido subsídio "*se vier a ocorrer a possibilidade de elevação substancial no valor da tarifa pública paga pelos usuários*".

No mesmo texto, o Executivo reconhece que o sistema de transporte está 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*". Não indica, porém, em que fase está a revisão. Os estudos foram concluídos? Qual o cronograma? Há previsão para conclusão? Não há informações.

Ao final, afirma que a "*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*".

Embora a iniciativa do Executivo seja absolutamente louvável, versando sobre a necessária prioridade que a Municipalidade precisa dar à mobilidade urbana e, aparentemente, fazer um ode à atuação preventiva ao colapso do sistema de transporte, a proposta constitui uma burla à competência do Poder Legislativo quanto à apreciação e aprovação prévia de peças orçamentárias e na sinalização de irresponsabilidade fiscal.

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

É como passa a demonstrar em 02(dois) capítulos:

1. DA IRRESPONSABILIDADE FISCAL E DESCONTROLE NA POLÍTICA PÚBLICA DE MOBILIDADE: AUSÊNCIA DE ESTUDOS TÉCNICOS, OMISSÃO NA COBRANÇA E FISCALIZAÇÃO DE CONTRAPARTIDAS E DESCUMPRIMENTO SISTEMÁTICO DO CONTRATO DE PROGRAMA

Para a análise da proposição é necessário, primeiramente, situar historicamente o tema. Isto porque, apesar da questão emergencial do transporte público ser recorrente em outros municípios pelo território nacional, Salvador carrega peculiaridades que aceleraram o processo de degradação da política pública no transporte público. Ou seja, o PLE-340/2025 não pode ser descontextualizado, sob pena da decisão legislativa chancelar mais uma decisão equivocada, rumo à maior precarização do serviço e acirramento das desigualdades sociais.

Em 2003, sob a gestão municipal de Antônio Imbassahy – à época, filiado ao PFL – Salvador viveu a denominada "*Revolta do Buzu*", um levante popular liderado pelo movimento estudantil e que se insurgia contra o aumento do preço da passagem de ônibus, a falta da qualidade do transporte e a reestruturação do Conselho Municipal dos Transportes, que havia sido criado em 1995 pela Lei Municipal 4971, mas que não contava com a participação do movimento estudantil.

À época, o sistema de transporte público de Salvador era constituído apenas pelos planos inclinados e os ônibus e sem previsão de conclusão das obras do metrô que estava há 03(três) anos em construção e sem avanços, apesar do alinhamento entre governos municipal e estadual (Paulo Souto, do então PFL).

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

Dez anos após, em 2013, a pauta do transporte público e o aumento sistemático das tarifas, sem a melhoria do sistema emergiu novamente em Salvador e em todo o Brasil. E na ocasião, a peculiaridade soteropolitana foi a assunção, pelo governo do Estado (Jacques Wagner – PT) com recursos federais do PAC (Dilma Roussef) para que a construção e gestão do metrô fosse transferida ao Estado da Bahia. O compromisso foi firmado por meio da assinatura do Contrato de Programa, no qual as Prefeituras Municipais de Salvador e Lauro de Freitas assumiram, dentre outros compromissos, a de reestruturar as linhas de ônibus para que alimentasse o sistema metroviário através de viagens curtas entre os bairros e as estações, otimizando o fluxo de passageiros.

O compromisso assumido pelos governos estadual e federal foram cumpridos em 06(seis) meses e a Linha 1 do Metrô de Salvador foi inaugurado em 11/06/2014,[1] todavia, as obrigações municipais restam em descumprimento desde então – há mais de 10(dez) anos.

Em 10(dez) anos, o sistema metroviário vêm avançando, com os Tramos 2 e 3 já em operação e o Tramo 4 com Consórcio já habilitado pela Companhia de Transportes da Bahia (CTB) para dar prosseguimento à expansão.

Todavia, o cenário local naquilo que compete ao Município de Salvador segue sendo marcado pelo descontrole na política pública de mobilidade, com investimento de recursos públicos generosos em viadutos (que atendem apenas ao

[1] Fonte: https://g1.globo.com/bahia/noticia/2014/06/apos-14-anos-metro-de-salvador-sera-inaugurado-nesta-quarta-feira-11.html Acesso em 22.set.2025

transporte individual de passageiros); na injeção de subsídios às concessionárias de ônibus, que por óbvio, priorizam o lucro da operação em detrimento da qualidade do serviço e à privatização dos planos inclinados, modais importantes na conexão entre a cidade "alta" e a cidade "baixa".

É especialmente curioso que o Executivo cite na mensagem de encaminhamento do PLE-340/2025 que haveria "*ausência de uma política federal estruturante*" e "*incidência de carga tributária estadual incompatível com a essencialidade do serviço*", quando em verdade, a história demonstra uma política consistente a nível federal e estadual, que foi responsável pela implementação do metrô de Salvador e que têm sido responsável pela articulação e estudos com vistas à Tarifa Zero.

O PLE-340/2025 é o 3º(terceiro) projeto de lei encaminhado à Câmara Municipal pela gestão Bruno Reis para a concessão de subsídio ao sistema de ônibus, e seguindo o azar dos demais, encaminha-se sem qualquer indício de estudo técnico que o balize – o que revela um desapreço não só pelo cidadão e usuário, que fica alijado da transparência que lhe é de direito, mas também pelo próprio Poder Legislativo, como instituição.

Antes do PLE-340/2025 foi encaminhado à Câmara de Vereadores o PLE-150/2022, que foi retirado de pauta a pedido do próprio Executivo Municipal, e o PLE-294/2023, que foi aprovado e sancionado como Lei Municipal 9.762/2023, e que foi regulamentado pelo Decreto Municipal 37.812/2023 – e há 02(dois) anos, nenhuma melhoria foi de fato implementada, nem mesmo aquelas que não gerariam custos ao erário público, como o fim da validade dos créditos, o PLE-

130/2020, que foi vetado pelo Executivo após aprovação unânime do plenário da Câmara de Vereadores de Salvador.

E considerando a existência de um marco normativo já existente sobre o tema (Lei Municipal 9.762/2023), o comparativo torna-se uma ferramenta importante para entender o que se pretende mudar. A resposta dessa investigação, porém, revela que o intento do PLE-340/2025 é prorrogar a Lei Municipal 9.762/2023, indefinidamente, e a qualquer preço (literalmente), sem que nenhum estudo técnico seja, de fato, realizado e atualizado.

Isto porque o §4º do art. 1º da Lei Municipal 9.762/2023 e o §2º do art.3º do PLE-340/2025 revela que até a presente data não há nenhum estudo que ampare a revisão e relicitação do transporte público municipal:

Lei Municipal 9.762/2023	**PLE-340/2025**
Art. 1º (...) **§ 4º** Excepcionalmente, enquanto não forem concluídos os estudos técnicos necessários à realização da licitação destinada à prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros, no âmbito do subsistema de transporte especial complementar - STEC, de que trata o Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta nº 01, de 4 de março de 2020, alterado pelo Termo Aditivo nº 02, de 27 de setembro de	**Art. 3º** (...) **§ 2º** Excepcionalmente, enquanto não forem concluídos os estudos técnicos necessários à realização da licitação do serviço de transporte público no âmbito do STEC, de que trata o Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta nº 01/2020 e suas alterações, firmados com o Ministério Público do Estado da Bahia (...)

2022, pactuado com o Ministério Público Estadual (...)	

Paralelamente, é importante rememorar que a municipalidade têm feito promessas recorrentes quanto à melhoria do serviço e não têm havido avanço, demonstrando a falência do modelo de remuneração baseada simplesmente na quantidade de passageiros e a inabilidade do Executivo em reestruturar o serviço de transporte sob a perspectiva de direito social, e não de mercadoria.

E não se trata de rejeitar integralmente a ideia do subsídio público. Ao contrário: ao compreender que transporte público de qualidade é um direito e não uma mercadoria, a consequência lógica é admitir que o custo desse serviço precisa ser partilhado com todos – usuários e não usuários – através de uma política universalizante, não remunerada exclusivamente pela taxa.

É óbvio, portanto, que em um modelo privado (concessão), é necessário garantir algum subsídio, mas esse empenho do erário público precisa ser garantidor da qualidade do serviço, e não uma garantia de lucro à concessionária.

Dito isso, aprovar o PLE-340/2025 na forma como proposto significaria validar um modelo de receita e despesa em relação ao transporte público que é incapaz de produzir ganhos efetivos na qualidade do serviço, desperdiçando recursos públicos sem métodos efetivos de controle e participação social.

2. DA BURLA À COMPETÊNCIA LEGISLATIVA DE APRECIAÇÃO E APROVAÇÃO PRÉVIA DAS PEÇAS ORÇAMENTÁRIAS

Para além da perspectiva de má-aplicação do recurso público, o PLE-340/2025 apresenta uma proposição ainda menos democrática e participativa do que os projetos de subsídio anterior, na medida em que retira do Poder Legislativo a prerrogativa de avaliar, contribuir e votar o orçamento público.

Em um bom português: Com eventual aprovação e sanção do PLE-340/2025 o Município de Salvador terá prazo indefinido para concluir (ou não) estudos técnicos para revisão tarifária e relicitação do serviço e **poderá fixar o subsídio que bem lhe aprouver sem absolutamente nenhuma participação do Poder Legislativo, se tornando uma inédita matéria orçamentária que não passará pela discussão legislativa, um precedente inaceitável de violação ao princípio da separação dos poderes**.

A sistemática, com base no PLE-340/2025 passará a ser a seguinte: As empresas concessionárias de ônibus deverão fornecer relatório trimestral à ARSAL e SEMOB informando a quantidade de passageiros transportados e a receita auferida, e as duas autoridades, juntamente com a Procuradoria Geral do Município irão calcular o déficit, estimar o subsídio e o Chefe do Executivo Municipal, por decreto, poderá fixar e pagar o subsídio, qualquer que seja ele. Sem nenhum limite, sem nenhuma participação da Câmara de Vereadores, sem nenhuma fiscalização do Ministério Público e sem participação de auditoria independente ou do Conselho Municipal de Transportes.

E o subsídio poderá ser pago de diferentes formas, consoante a conveniência do próprio Chefe do Poder Executivo, sem nenhuma participação

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

da Câmara de Vereadores, do Ministério Público e/ou do Conselho Municipal de Transportes.

E mais: a fixação de subsídios, a revisão e o reajuste tarifário poderão considerar circunstâncias a serem apuradas de forma retroativa, como prevê o art. 7º, §1º do PLE-340/2025, aumentando ainda mais a insegurança jurídica e os limites objetivos da autorização que o Executivo pretende com a aprovação deste projeto de lei.

Não é demais relembrar que compete ao Poder Legislativo, e mais precisamente, a partir do parecer da Comissão de Orçamento, Finanças e Fiscalização, a prerrogativa de avaliar, contribuir e votar o PPA, a LDO e a LOA, peças que definem o orçamento público para os períodos que especificam (quadriênio e anual), e **o PLE-340/2025 pretende criar uma exceção à essa regra: o subsídio do transporte.**

Em suma, com o devido respeito, o PLE-340/2025 é contrário à gestão responsável em matéria financeira, desatende à Lei de Responsabilidade Fiscal e viola o princípio da separação dos poderes, na medida em que retira da Câmara de Vereadores de Salvador o poder-dever constitucional de avaliar, contribuir e votar peças orçamentárias, amparado também na Lei Orgânica do Município e no Regimento Interno da CMS.

DITO ISSO, CONCLUI-SE.

Entendo, assim, que a proposição não atende aos aspectos constitucionais, legais e regimentais necessários ao seu regular trâmite. **VOTO PELA SUA REPROVAÇÃO.**

CÂMARA MUNICIPAL DE
SALVADOR

É o parecer.

Salvador, 22 de setembro de 2025

MARTA RODRIGUES
VEREADORA